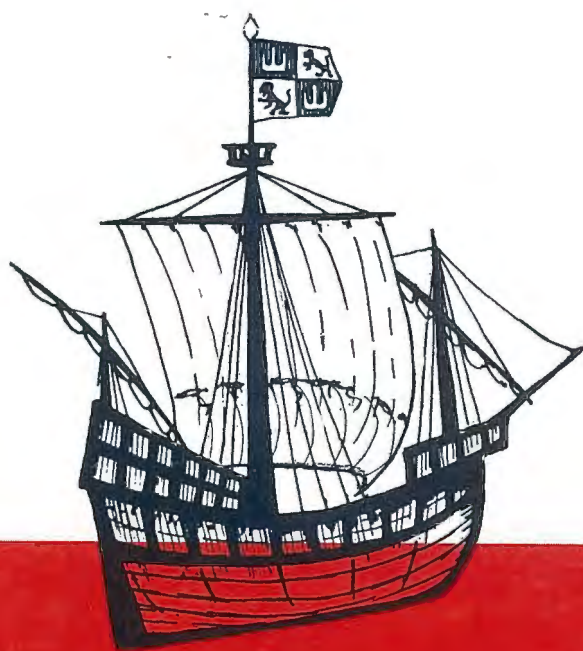


ANUARIO
DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS

JUAN DE LA COSA



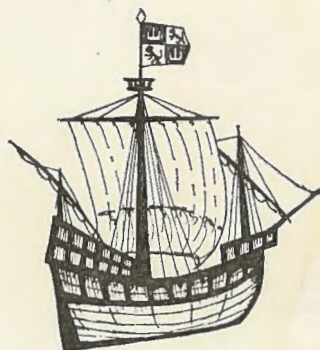
Vol. I

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA
DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

ANUARIO
DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

ANUARIO
DEL
INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA



Vol. I

DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

1977

DERECHOS RESERVADOS

Director:

JOSE L. CASADO SOTO

- El contenido de los artículos es de la exclusiva responsabilidad de los autores.
- La correspondencia debe dirigirse al Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa". Museo Marítimo. Diputación Provincial de Santander.

I. S. B. N.: 84-500-2648-2

Depósito Legal: SA. núm. 50 - 1978

Manufacturas JEAN, S. A.—Avda. de Parayas, 5—Santander - 1978

I N D I C E

	Págs.
MERCADERES CASTELLANOS EN INGLATERRA, 1248-1350.	
Teófilo F. Ruiz	11-38
NOTICIAS SOBRE ANTIGUOS PUERTOS DE LA COSTA DE CANTABRIA.	
José Manuel de la Pedraja	39-51
LOS PESCADORES DE LA VILLA DE SANTANDER ENTRE LOS SIGLOS XVI Y XVII.	
José Luis Casado Soto	53-146
TRAGEDIAS EN LAS VILLAS MARINERAS DE CANTABRIA ANTERIORES AL SIGLO XIX (1. ^a parte).	
Fr. José M. ^a Alonso del Val, O. F. M.	147-164
LOS PRIMEROS VAPORES CORREOS DE SANTANDER A LA HABANA.	
Rafael González Echegaray	165-178
EL HIDROAVION GIGANTE "DO X" EN LA BAHIA DE SANTANDER.	
Emilio Herrera Alonso	179-192
LENGUAJE MARINERO EN SUANCES.	
• María Dolores Trujeda Revuelta	193-247 •
REFRANES MARINEROS DE LA PROVINCIA DE SANTANDER EN LA OBRA DE GELLA ITURRIAGA.	
Fernando Gomarín Guirado	249-257
ALGO DE HISTORIA SOBRE LA ESCUELA DE NAUTICA DE SANTANDER.	
Ramón Vila Gil	259-275

APORTACION AL CONOCIMIENTO DE LAS ZONAS DE PUESTA DE LA SARDINA, *SARDINA PILCHARDUS* (WALB.), Y DE LA ANCHOA, *ENGRAULIS ENCRASICHOLUS* (L.), EN LA COSTA CANTABRICA ORIENTAL.

A. Dicenta y O. Cendrero 277-287

CONTRIBUCION AL CONOCIMIENTO DE LA FAUNA BENTONICA DE LA BAHIA DE SANTANDER.

C. A. Fernández Pato y J. L. Cort Basilio 289-306

VARIA.

Una Virgen de Galeón en Santoña.

M.^a Teresa Sánchez Trujillano 309-314

Plan general que se considera indispensable para solicitar la construcción en el Sardinero del puerto y marinería de Santander. (Segunda mitad del siglo XVIII).

Leonardo Gutiérrez Colomer 315-320

PRESENTACION

El Instituto Marítimo "Juan de la Cosa" comienza con este volumen la publicación de sus Anales, al igual que lo vienen ya haciendo otros varios más de la Institución Cultural de Cantabria. El fin de este intento no es otro que el mantener abierta una tribuna docta para los estudiosos de todas las ramas científicas que se engloban en la cátedra inmensa de la Mar. Historia, Cosmografía, Navegación, Arquitectura, Derecho, Biología, Oceanografía, Pesca, Cartografía y tantas otras más; a todas ellas brinda el Instituto "Juan de la Cosa" campo para el desarrollo de sus trabajos con el debido rigor y desde hoy las páginas de esta publicación, dedicada preferentemente —como es lógico— a los temas que más directamente afectan a nuestra Mar y nuestra Tierra, o que sean fruto responsable de los hombres vinculados a nuestra provincia, pertenezcan o no al Instituto como miembros suyos.

Las escasas publicaciones que en nuestro país dedican su esfuerzo a temas de la Mar o de las Marinas han ido reduciéndose de número en forma alarmante en los últimos años. Como contrapartida a este lamentable fenómeno salen a la luz los Anales del Instituto "Juan de la Cosa", que Dios quiera tengan larga vida, pasándose la antorcha de generación en generación.

La vieja matrícula blanquirroja flamea a tope en la galleta de este barco pejino que hoy botamos. Saludémosle a la voz y al cañón.

RAFAEL GONZALEZ ECHEGARAY

Director del Instituto "Juan de la Cosa"

MERCADERES CASTELLANOS EN INGLATERRA, 1248 - 1350

TEOFILO F. RUIZ

Una versión inglesa de este artículo apareció bajo el título "Castilian Merchants in England", en *Order and Innovation in the Middle Ages: Essays in Honor of Joseph R. Strayer* (eds. William C. Jordan, Bruce McNab and Teófilo F. Ruiz), pp. 173-185. Es aquí reproducido en parte gracias a un permiso otorgado por Princeton University Press, y completado con un apéndice en que se relacionan los mercaderes y naves de las Cuatro Villas de la Costa.

La historia de las relaciones comerciales entre Castilla e Inglaterra en los siglos XIII y XIV es uno de los tópicos de la Baja Edad Media castellana que no ha sido hasta ahora objeto de un estudio adecuado. Contamos, naturalmente, con un buen número de obras sobre la historia del comercio en general, así como historias económicas de Inglaterra y de Castilla respectivamente, las cuales siempre mencionan en forma superficial el intercambio mercantil entre ambos reinos. Estos estudios, sin embargo, no examinan en detalle aspectos específicos del tema¹. Por ejemplo, el libro de L. F. Salzman, *English Trade in the Middle Ages*, incluye un número substancioso de referencias, que ilustran las actividades comerciales de los mercaderes castellanos en Inglaterra, pero su libro no indica con claridad la importancia o razones de tal actividad comercial².

¹ Para el comercio en general vid M. M. POSTAN y E. E. RICH, eds., *Trade and Industry in the Middle Ages* en Cambridge Economic History of Europe, II (Cambridge, 1952); E. LIPSON, *The Economic History of England*, 12th edición, 3 vols. (Londres, 1961), I, caps. 6, 10; M. M. POSTAN, *Medieval Trade and Finance*, (Cambridge, 1973); LOUIS F. SALZMAN, *English Trade in the Middle Ages* (Oxford, 1931); JULES FINOT, *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et L'Espagne au Moyen Age* (París, 1899), pp. 43, 59; SANTOS MADRAZO MADRAZO, *Las dos Españas. Burguesía y Nobleza* (Madrid, 1969), pp. 73-86; MARIA DEL CARMEN CARLE, "Mercaderes en Castilla, 1252-1512", *Cuadernos de Historia de España*, XXI-XXII (1954), 237-242; CHARLES VERLINDEN, *El comercio de paños flamencos y brabanzones en España durante los siglos XIII y XIV* (Madrid, 1952); VERLINDEN, "The Rise of Spanish Trade in the Middle Ages", *The Economic History Review*, X (1940), 44-59; VERLINDEN, "Contribution a l'étude de l'expansion commerciale de la draperie flammande dans la péninsule ibérique au XIII siècle", *Revue du Nord*, XIII (1936), 5-20.

² Hablamos de mercaderes castellanos en este artículo porque los documentos en los *Calendar of the Patent Rolls* (C.P.R.), *Close* (C.C.R.), y los *Fine Rolls* (C.F.R.) se refieren a Spain (España), Aragón y Cataluña en la misma oración. España es siempre usado como sinónimo de Castilla.

Además de las fuentes citadas anteriormente, debemos considerar la riqueza documental que se encuentra a nuestra disposición en archivos y colecciones inglesas, sobre todo cuando la mayor parte de ella es accesible a estudiosos e investigadores en las series publicadas desde el siglo pasado por el *British Record Office*, en especial en los *Calendars of the Patent, Close and Fine Rolls*. En las páginas siguientes examinaremos estas fuentes, y al mismo tiempo trataremos de relacionar la información obtenida en ellas con similar documentación existente en archivos municipales castellanos, la mayor parte todavía sin publicar³. No es por lo tanto el propósito de este trabajo el proporcionar al lector un estudio exhaustivo del comercio castellano-inglés, sino alentar a los estudiosos en ambos países a un enfoque más directo de este tema.

Ciertos problemas y preguntas deben ser planteados de antemano. ¿Por qué hemos escogido estos límites cronológicos? ¿Quiénes participan en este intercambio comercial? ¿Cuál fue el papel de los mercaderes castellanos dentro del modelo total del comercio inglés a finales del siglo XIII y la primera mitad del XIV? En términos de los límites cronológicos, ambas fechas marcan acontecimientos históricos de profunda influencia en el desarrollo de ambos reinos. La toma de Sevilla en 1248 inició una transformación radical de la estructura política, económica y social de Castilla. El inexorable avance de las armas cristianas en Andalucía llevó a la apertura final del estrecho de Gibraltar al comercio marítimo entre el norte de Europa y el Mediterráneo. La victoria de Fernando III en Sevilla también señaló el principio de una tentativa de paz entre Castilla y Al-Andalus que, con una limitada serie de interrupciones, perdurará hasta las campañas militares que contra Tarifa y Algeciras inició Alfonso XI en la década de 1340⁴. Con la captura de Sevilla, los puertos del Cantábrico, activos

³ Una de las limitaciones de los *Calendars* es que sólo contiene documentos reales.

⁴ Véase a ANTONIO BALLESTEROS Y BERETTA, *Historia de España y su influencia en la historia universal*, 12 vols. (Barcelona, 1918-58), III; CLAUDIO SANCHEZ ALBORNOZ, *España: Un enigma histórico*, 2 vols., 3.^a edición (Buenos Aires, 1973); JAIME VICENS VIVES, *Manual de historia económica de España* (Barcelona, 1959), cap. 3; también VICENS VIVES, ed. *Historia social y económica de España y América*, 5 vols. (Barcelona, 1957-59), II, 8-162, 184-222. También véase a YVES RENOUARD, "Les voies de communication entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique du Moyen Age", *Études d'histoire medievale*, 2 vols. (Paris, 1968), II, 720; ROBERT S. LOPEZ, *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350* (Englewood Cliffs, N. J., 1971), pp. 144-45.

en las iniciativas militares contra los reinos de Andalucía, tornaron sus energías hacia el comercio⁵.

Al otro extremo de nuestros límites cronológicos vemos el ascenso de un nuevo rey, Pedro I, la peste y nuevos trastornos económicos y políticos⁶. Por otra parte, el rápido desarrollo de la exportación de la lana en las décadas después de 1350 alteraron de un modo radical los patrones de comercio vigentes con Inglaterra y el resto de Europa Occidental⁷.

En Inglaterra la mitad del siglo XIII presenció la conclusión del conflicto anglo-francés con el tratado de París en 1259. El matrimonio de Eduardo, príncipe de Gales y heredero de la corona inglesa, con Eleonor, hermana de Alfonso el Sabio, celebrado en 1255 con pompa extraordinaria en el monasterio de Las Huelgas de Burgos, dio comienzo a un período que se destacó generalmente por las buenas relaciones entre ambos reinos. En 1350 Inglaterra se hallaba una vez más en conflicto bélico con Francia (Guerra de los Cien Años), era azotada como el resto de Europa por la Peste Negra y permanecía vinculada a Castilla por lazos dinásticos⁸.

Hay que notar, sin embargo, que la centuria entre la toma de Sevilla y los estragos de la peste no constituye una etapa uniforme en la historia del comercio anglo-castellano. Hay eventos y transformaciones políticas y sociales que juegan un papel crítico en el desarrollo de estas relaciones. La guerra entre Francia e Inglaterra en 1294-1303 es quizás de primordial importancia en este respecto⁹. La neutralidad castellana, parcial en mu-

⁵ Véase a GUILLERMO AVILA Y DIAZ-UBIERNA, *El primer almirante de Castilla. Don Ramón de Bonifaz y Camargo* (Burgos, 1948).

⁶ RAMON MENENDEZ PIDAL, ed., *Historia de España*, 17 vols. hasta la fecha (Madrid, 1935, etc.), XIV (1966), pp. xv-201; JULIO VALDEON BARUQUE, "Aspectos de la crisis castellana en la primera mitad del siglo XIV", *Hispania*, XXIX (1969), 5-24.

⁷ Véase a JULIUS KLEIN, *The Mesta. A Study in Spanish. Economic History, 1273-1836* (Cambridge, Mass., 1920).

⁸ El tratado de París en 1259 puso final a un largo período de disputas sobre los derechos a Normandía y Gascuña. Véase a MAURICE POWICKE, *The Thirteenth Century*, 1216-1307 (Oxford, 1953), pp. 119-128. Para la protección que el príncipe Eduardo le ofreció a los mercaderes extranjeros véase a POWICKE, *op. cit.*, p. 619. También MAY MCKISACK, *The Fourteenth Century*, 1307-1399 (Oxford, 1959). Ambos rara vez mencionan a mercaderes castellanos en Inglaterra. Para mercaderes después de 1350 ALICE BEARDWOOD, *Alien Merchants in England, 1350 to 1377. Their legal and economic position* (Cambridge, Mass., 1931).

⁹ POWICKE, pp. 644-719.

chos sentidos a Inglaterra, parecía lista a cambiar. La larga y amarga disputa que Francia y Castilla sostenían sobre los derechos de los Infantes de la Cerda al trono de Castilla había entrado ya en vías de negociación, gracias al tratado de paz de 1290, firmado en Bayona por Sancho IV de Castilla y Felipe IV de Francia¹⁰. Este período de paz entre ambos países sólo duró hasta la muerte de Sancho el Bravo en 1295 cuando Enrique, regente por Fernando IV, favoreció la alianza inglesa en contra de Francia¹¹. El cambio de dirección en la política castellana abrió toda una serie de oportunidades para el comercio; no es por lo tanto de extrañar que los privilegios ingleses otorgados a mercaderes castellanos aumentaran considerablemente después de 1300.

Los años de 1248 hasta el final del siglo XIII pueden ser considerados como un período inicial, preparatorio para el establecimiento de firmes vínculos comerciales. En 1248 no hay indicios de un volumen comercial que merezca mención especial. No hay duda que, por muchos años antes de esta fecha, los mercaderes castellanos frecuentaban los centros comerciales del Norte de Europa, pero el número de estos viajes no adquiere gran importancia hasta finales del siglo XIII. Es sólo entonces cuando los cambios políticos en Inglaterra, Francia y Castilla, la política favorable de Eduardo I hacia los mercaderes extranjeros en general y los castellanos en particular, y finalmente la alianza matrimonial con Castilla comenzaron a atraer mercaderes castellanos a los puertos ingleses en números que aumentan progresivamente con el transcurso del siglo. Y si aún es cierto que el intercambio comercial no alcanzó a fines del siglo XIII la importancia que obtendría en el XIV fue, sin embargo, en estas últimas décadas en las que se establecieron las bases para un sólido intercambio comercial.

No todo el reino de Castilla tenía igual acceso al mercado inglés. La mayor parte de los productos castellanos eran exportados a Inglaterra desde los puertos del Cantábrico o por marineros procedentes de esa área. Aunque encontramos menciones de mercaderes gallegos en la documen-

¹⁰ BALLESTEROS Y BERETTA, *op. cit.* III, p. 33. Para los Infantes de la Cerda véase a A. BALLESTEROS Y BERETTA, *Alfonso X. El Sabio* (Barcelona, 1963).

¹¹ En una carta de Eduardo I a Don Enrique, regente de Castilla, dándole las gracias por su oferta de ayuda militar en Gascuña. En THOMAS RYMER, ed., *Foedera, conventiones, litterae...* (London, 1705), II, pp. 687-88.

tación inglesa —existía una ruta marítima desde Inglaterra a El Ferrol y a La Coruña, empleada en su mayor parte por los peregrinos a Compostela¹²—, y de mercaderes de Sevilla¹³, ambas áreas no constituyen, en una rápida y rudimentaria estimación, ni siquiera el cinco por ciento de las citas, que relacionadas con mercaderes castellanos, encontramos en los *Calendar of the Patent, Close and Fine Rolls*. Son los puertos del Cantábrico y las ciudades de Burgos, Medina de Pomar, Vitoria y Tolosa las que en gran número enviaban sus mercaderes y marinos a las costas inglesas. Como sabemos, el litoral castellano del Cantábrico, sobre todo las Cuatro Villas, formaban una unidad geográfica y comercial con Burgos ejerciendo la función de centro distribuidor del comercio entre el Cantábrico y Castilla la Nueva¹⁴. La región poseía nexos que se extendían más allá de sus intereses económicos. En tiempos de crisis, muchas de las villas cantábricas y del norte de Castilla se unían en Hermandades, uniones políticas y militares de los centros urbanos, encaminadas a defender sus libertades y privilegios comerciales¹⁵. Santander, Bermeo, Laredo, Castro Urdiales, San Sebastián, Lequeitio, Guetaria, Portugalete, Bilbao (después de 1300), Plencia, Fuenterrabía y las ciudades del interior ya citadas anteriormente constituyeron los núcleos principales del comercio anglo-castellano y de una precoz actividad naval¹⁶.

Antes de proseguir, es necesario mencionar las relaciones comerciales entre Castilla y Flandes como requisito indispensable para un estudio del comercio con Inglaterra u otros países. Debemos notar que es

¹² C.P.R., 1292-1301 (Londres, 1895), p. 203 (16-IX-1296), salvoconducto a mercaderes y marineros de Pontevedra, Noya y Bayona en Galicia. Para la peregrinación a Compostela véase LUIS VAZQUEZ DE PARGA et al. *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, 3 vols. (Madrid, 1948-49), I, 77-79.

¹³ C. P. R., 1334-1338 (Londres, 1895), p. 554 (18-XI-1337); p. 571 (3-I-1338); p. 546 (2-XI-1337); C. C. R., 1349-54 (Londres, 1906), p. 537 (8-IV-1353); C. P. R., 1350-1354 (Londres, 1907), p. 396 (30-I-1353).

¹⁴ Véase mi artículo, "La estructura económica del área de Burgos", pronto a aparecer en el *Boletín de la Institución Fernán González*.

¹⁵ LUIS SUAREZ FERNANDEZ, "Evolución histórica de las hermandades castellanas", *Cuadernos de Historia de España*, XVI (1951), 22-23.

¹⁶ En los documentos ingleses los nombres de estos pueblos y ciudades aparecen en forma muy diferente, por ejemplo, Vermeu en vez de Bermeo, Font Araby por Fuenterrabía, etcétera.

Flandes, ya en el siglo XIII productora y exportadora a Castilla de preciosos paños, la que ocupa el lugar privilegiado en la historia del comercio castellano bajo medieval como lo hará más tarde en el Siglo de Oro. En sólo un año, 1293-94, Castilla importó cerca de un millón de maravedís en telas flamencas, y esto sin añadir importaciones de menor cuantía de paños de Brabante y el norte de Francia¹⁷. Pero no sólo a paños estuvieron limitadas las importaciones castellanas. Una enorme cantidad de artículos, tales como botones, anzuelos, sombreros, espejos, artículos religiosos, sortijas, jarrones, dados, agujas, peines y hasta mondadientes entraban por los puertos del Cantábrico desde Flandes y otras partes de Europa¹⁸.

Dentro de este contexto, el comercio castellano con Inglaterra debe ser examinado como parte de un comercio triangular. Los mercaderes castellanos se acogían en los puertos ingleses como un punto intermediario en sus viajes a Flandes. Al llegar a Inglaterra tenían la opción de vender sus mercancías o canjearlas por productos ingleses¹⁹. Si esto no era factible, entonces procedían a otros puertos en el continente con la previa autorización de la corona inglesa. Podemos citar numerosos ejemplos de esta actividad. En 1337 Sancius Ferrandi (Sancho Fernández) de Frías "con carga de quince barriles de miel, mil cueros de Sevilla... y ocho barriles de cereales" desembarcó en el puerto inglés de Sandwich, y al no poder vender sus mercancías, le fue otorgado permiso para llevarlas a Brabante o a Hainault²⁰. Ese mismo año Domingo Pérez y Peter Nicholas (Pedro Nicolás), ambos de Castilla, arribaron a Inglaterra "en la nao *la Santa María de Santander*... con un cargamento de miel, cueros, maderas, canela y sebo". Como en el caso anterior, al serles imposible disponer de sus mercancías en Inglaterra, se dirigieron a Brabante y Zeeland²¹. Estos son

¹⁷ MIGUEL GUAL CAMARENA, "El comercio de telas en el siglo XIII hispano", *Anuario de Historia Económica y Social*, I (1968), 91-97; VERLINDEN, *El comercio de paños...*

¹⁸ Véase a MERCEDES GAIBROIS DE BALLESTEROS, *Historia del reinado de Sancho IV de Castilla*, 3 vols. (Madrid, 1922-28), I, Apéndice documental, "Cuentas y gastos del Rey Don Sancho IV"; *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, 5 vols. (Madrid, 1861-63), I, Jerez (1268), 64-85.

¹⁹ Véase más adelante el papel de los mercaderes castellanos como intermediarios en el comercio inglés.

²⁰ C. C. R., 1333-37 (Londres, 1898), p. 644 (23-I-1337).

²¹ C. C. R., 1337-39 (Londres, 1900), p. 85 (12-VII-1337); C. P. R., 1334-38, p. 525 (25-IX-1337). Acerca de los diferentes tipos de naos empleadas por estos mercaderes véase

sólo dos, entre un cuantioso número de ejemplos que muestran a los mercaderes castellanos haciendo escala en puertos ingleses en su tránsito hacia los centros comerciales de los Países Bajos²².

Inglaterra fue, sin embargo, algo más que un punto en la ruta marítima a Flandes y Brabante, pues también constituyó un mercado de importancia para los productos castellanos. Si como mercado no podemos compararla con Flandes o Champagne, Inglaterra atraía un numeroso contingente de mercaderes castellanos, sobre todo si consideramos que las relaciones entre ambos países sufrían períodos de latente hostilidad, a consecuencia de los frecuentes actos de piratería. Las naos de Santander, Castro Urdiales y otros puertos del Cantábrico practicaron el corso en forma activa durante todo el siglo que aquí estudiamos. Aunque este es un tema que merece un estudio más detallado, no creo que sea arriesgado señalar la relación directa entre el comercio y la piratería. El aumento del primero coincide usualmente con la disminución del segundo. En cierto modo el corso es la forma más agresiva del comercio²³.

Pasemos ahora a considerar los elementos específicos de estas relaciones. Entre 1248 y 1350 no hay casi un año en que no encontremos referencia a mercaderes castellanos en Inglaterra. Un examen de los *Calendars of the Patent, Close y Fine Rolls* muestra su continua presencia en tierras

JOSE L. CASADO SOTO, *Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII*, separata de *Altamira* (Santander, 1975).

²² Otros ejemplos: C. F. R., 1337-47, p. 5 (28-I-1337); C. P. R., 1292-1301, p. 234 (17-II-1297); C. P. R., 1338-40 (Londres, 1898), p. 5 (6-II-1338); C. P. R., 1327-30 (Londres, 1891), p. 250 (5-III-1328); C. P. R., 1338-40, p. 373 (1339); C. C. R., 1349-54, pp. 470-71 (9-III-1351); pp. 578-80 (14-I-1353).

²³ Casos de piratería o protestas en contra de las actividades de marineros del Cantábrico: C. P. R., 1281-92 (Londres, 1893), p. 509 (18-X-1292); C. C. R., 1296-1302 (Londres, 1906), p. 98 (1-IV-1297); C. P. R., 1301-07 (Londres, 1908), pp. 460-61 (28-VII-1306); C. P. R., 1307-13 (Londres, 1892), p. 124 (8-VIII-1308); Ibid., p. 243 (1-X-1309); C. C. R., 1307-13 (Londres, 1892), p. 383 (12-XI-1311), pp. 488-89 (4-XI-1312); C. C. R., 1313-18 (Londres, 1893), pp. 38-39 (22-I-1314); p. 580 (7-XII-1317); C. C. R., 1330-33 (Londres, 1898), p. 138 (28-III-1330); p. 401 (26-VIII-1331); C. C. R., 1333-37 (Londres, 1898), p. 106 (24-IV-1333); C. C. R., 1339-41 (Londres, 1901), p. 512 (20-VIII-1340); C. C. R., 1341-43 (Londres, 1902), pp. 265-66 (26-VII-1341); C. C. R., 1343-46 (Londres, 1904), p. 219 (4-VI-1343); p. 231 (2-IX-1343); p. 549 (4-II-1345); C. C. R., 1346-49 (Londres, 1905), p. 79 (25-VI-1346).

inglesas. Estos mercaderes navegaban al reino inglés protegidos por dos tipos de salvoconductos reales. En el primer tipo, los mercaderes castellanos eran incluidos en privilegios generales otorgados por los reyes ingleses a todos los mercaderes extranjeros. En 1309, 1311, 1316, 1322, 1338, 1340 y 1341 la corona inglesa confirmó y extendió la política mercantil contenida en el Estatuto de Mercaderes de 1283 y la *Carta Mercatoria* de 1303²⁴. No hay dudas de que los mercaderes castellanos recibieron beneficios considerables de la política económica que los tres Eduardos formularon durante casi cien años, dirigida a atraer hacia Inglaterra el mayor número posible de mercaderes.

Después de 1300 encontramos ejemplos frecuentes en los que la corona inglesa concede privilegios de salvoconducto directamente a los mercaderes castellanos. Por ejemplo, en 1315 Eduardo II en un mensaje a Alfonso XI prometía que todos los mercaderes de Castilla "serian exemptos de las demandas de un tal Arnald de Sanct Martino, ciudadano de Bayona"²⁵. En 1337 los mercaderes de San Sebastián recibieron salvoconducto por un año, y por esa misma fecha Eduardo III le aseguraba a Alfonso XI que los mercaderes castellanos gozarían trato preferencial en Inglaterra, si cesaban sus actividades comerciales en Flandes²⁶. El antedicho rey extendió una vez más en 1348 privilegios de protección a aquellos mercaderes castellanos que comerciaran en Inglaterra²⁷.

Estos privilegios generales no fueron, sin embargo, tan importantes como las concesiones de protección otorgadas a individuos o grupos específicos de mercaderes. En la centuria que en estas páginas examinamos, dichos decretos de protección suman en los cientos, aunque la inmensa

²⁴ SALZMAN, pp. 103, 161; C. C. R., 1307-13, p. 112 (20-V-1309); p. 342 (18-II-1311); C. C. R., 1313-18, p. 425 (16-VII-1316); C. C. R., 1330-33, p. 556 (13-IV-1332); C. C. R., 1337-39, p. 379 (25-I-1338); C. P. R., 1338-40, p. 464 (12-IV-1340); C. P. R., 1340-43 (Londres, 1900), p. 172 (15-IV-1341).

²⁵ C. C. R., 1313-18, pp. 231-32 (28-V-1315); otros ejemplos: C. P. R., 1292-1301, p. 234 (17-II-1297); C. P. R., 1321-24 (Londres, 1900), p. 175 (13-VII-1322); C. P. R., 1324-27 (Londres, 1904), p. 16 (23-VIII-1324); C. C. R., 1337-39, p. 282 (8-I-1338); C. C. R., 1339-41, p. 625 (1-IX-1340).

²⁶ C. P. R., 1334-38, p. 537 (8-X-1337); C. C. R., 1337-39, pp. 125, 143 (18-III-1337); p. 282 (8-I-1338).

²⁷ C. C. R., 1343-46, pp. 552-53 (10-III-1345); p. 589 (22-VI-1345).

mayoría están concentrados después de 1300. Comúnmente los privilegios se extendían por períodos que variaban entre unos pocos meses y en casos extremos hasta cinco años²⁸; la protección real cubría a aquellos mercaderes que estaban autorizados a vender sus mercancías en el puerto de desembarco, o a traficar con sus mercancías en diversos puntos de la isla, o aquellos que visitaban las conocidas ferias de St. Giles y St. Ives²⁹. En todos estos casos, los mercaderes castellanos se hallaban protegidos por la justicia real, aunque no siempre esto les salvara de los ataques de la población local³⁰.

Pasemos ahora a considerar algunos de estos mercaderes. Andrew Peres (Andrés Pérez) de Castrogeriz, mercader de Burgos, fue quizás el más importante de los mercaderes castellanos que comerciaban en Inglaterra entre 1248 y 1350. Nacido en Castrogeriz, Andrés Pérez residía en Burgos, en donde alcanzó un lugar prominente en la vida social y económica de la ciudad³¹. En 1299 encontramos el primer indicio de su presencia en Inglaterra cuando un privilegio de Eduardo I concede protección por dos años a Pedro Pérez y a Andrés Pérez de Castrogeriz, mercaderes de Burgos. Ambos llegaron a Inglaterra a bordo de barcos ingleses, con sus sirvientes y compañeros, y por orden del rey fueron exentos de un decreto de arresto que ese año regía en contra de los mercaderes castellanos³². Sus salvoconductos fueron renovados por períodos de dos años en 1301 y 1303, a petición del príncipe heredero, Eduardo³³. Después de 1303, sólo encontramos el nombre de Andrés Pérez de Castrogeriz, pues según parece

²⁸ Peter de Mundenar recibió un salvoconducto por cinco años en 1276, el cual fue renovado por otros cinco años en 1285. C. P. R., 1272-81 (Londres, 1901), p. 184 (8-XII-1276); C. P. R., 1281-92, p. 149 (1-I-1285). C. P. R., 1338-40, p. 5 (6-II-1338).

²⁹ SALZMAN, pp. 14, 153.

³⁰ Algunos documentos que mencionan ataques en contra de los mercaderes castellanos: C. P. R., 1301-07, p. 547 (5-V-1307); C. P. R., 1307-13 (Londres, 1894), p. 422 (28-IX-1311); C. C. R., 1307-13, p. 527 (24-IV-1313); C. P. R., 1313-17 (Londres, 1898), p. 144 (8-IV-1314); C. P. R., 1317-21 (Londres, 1901), p. 481 (6-III-1320); pp. 605-06 (30-IV-1321); C. P. R., 1334-38, p. 140 (25-III-1335); p. 367 (8-XI-1336).

³¹ En 1313 Andrés Pérez de Castrogeriz le prestó 1.000 *mrs.* al concejo de Burgos para la construcción de las murallas. Archivo municipal de Burgos (AMB) clasif. 652 (19-XII-1313).

³² C. P. R., 1292-1301, p. 450 (2-XI-1299).

³³ C. P. R., 1301-07, p. 7 (30-XII-1301); p. 165 (9-XI-1303).

inglesas. Estos mercaderes navegaban al reino inglés protegidos por dos

Pedro Pérez cesó de comerciar en Inglaterra³⁴. Andrés consiguió, sin embargo, que se le otorgaran salvoconductos por períodos de dos años en 1308, 1312, 1314³⁵, y por períodos de tres años en 1315, 1317, 1321 y 1323³⁶. Ya en 1325, notamos un documento que lo describe como mercader del rey³⁷. Es interesante notar la dualidad de funciones que, en ciertas ocasiones desempeñaban algunos mercaderes castellanos, en este caso específico, Andrés Pérez de Castrogeriz. Aunque su actividad principal era el comercio, Andrés sirvió además como uno de los procuradores de la corona castellana en las negociaciones para la boda de Alfonso XI con la princesa inglesa, Eleonor³⁸. Esto no debe extrañarnos, pues como mercader de Burgos, una ciudad que funcionaba como una de las capitales del reino en el medievo, es probable que sostuviese relaciones con la corte castellana. Su larga residencia en Inglaterra lo hacía a la misma vez, una persona ideal para las negociaciones entre ambas cortes. Pero Andrés Pérez de Castrogeriz no sólo sirvió a Castilla, sino también a su tierra adoptiva. En 1325, aún antes de su participación en las discusiones matrimoniales anteriormente mencionadas, sirvió como agente del rey de Inglaterra en trámites encaminados a obtener un empréstito en Castilla, o "en otros lugares vecinos". El préstamo ascendería a seis mil libras esterlinas, y Andrés estaba autorizado a ofrecer propiedades del rey inglés como prenda de seguridad. Al mismo tiempo, hizo las gestiones necesarias para su pago en Inglaterra³⁹.

El uso de mercaderes castellanos en misiones de este tipo fue bastante frecuente. El mismo Andrés viajó a Castilla en 1336 acompañado de un tal Gonzalo Gutiérrez (Gunsalvus Goderitz) llevando consigo mil marcos esterlina del rey de Inglaterra, con el propósito de adquirir caballos de com-

³⁴ Pedro Pérez fue alcalde de Burgos en 1293, 1294 y 1313, y también recaudador del diezmo en las Cuatro Villas. Véase T. F. RUIZ, "Prosopografía burgalesa, 1248-1350", *Boletín de la Institución Fernán González*, 184 (1975), 467-99.

³⁵ C. P. R., 1307-13, p. 139 (1-X-1308); p. 451 (4-IV-1312); C. P. R., 1313-17, p. 116 (17-V-1314).

³⁶ Ibid., p. 299 (11-VI-1315); C. P. R., 1317-21, p. 2 (11-VII-1317), p. 559 (30-I-1321); C. P. R., 1321-24, p. 266 (21-III-1323).

³⁷ Ibid., p. 2 (8-VII-1324).

³⁸ Para las negociaciones del matrimonio C. C. R., 1323-27 (Londres, 1898), pp. 254-55, 334, 344-46, 351 (1325). También véase C. P. R., 1324-27, p. 84 (26-I-1325).

³⁹ C. P. R., 1324-27, p. 93 (16-II-1325).

bate y transportarlos a Inglaterra⁴⁰. Desgraciadamente, Andrés Pérez murió en Castilla durante este viaje y en los meses siguientes encontramos una serie de documentos en los cuales Eduardo III reclamaba de Alfonso XI, del concejo de Burgos, de los ejecutores del testamento de Andrés Pérez y de Gonzalo Gutiérrez la restitución de su dinero. El monarca inglés logró su propósito pues al año siguiente Arnald García de Saint John (Arnaldo García de San Juan), otro de esos mercaderes castellanos al servicio de la corona inglesa, regresó a Inglaterra con los caballos⁴¹.

Entre los mercaderes castellanos de nota también debemos mencionar a Ferrand Mangoun. Ferrand y Peter Loupez Mangeon, probablemente un miembro de la familia, acompañaron a cierto Peter de Galiciano, quien se dirigía al exterior con una misión del rey de Inglaterra⁴². En 1331 Ferrand Mangeon y John de Sagassola, mercaderes de Castilla (Spain), comisionaron a Peter Gardecche para que los representara en una demanda judicial⁴³. Seis años más tarde, una referencia en los *Calendar* muestra a Ferrand y al mercader inglés, Richard Lacer, prometiendo a las autoridades de Londres, "que ellos limitarían su exportación de hormas de zapatos y pieles a Middleburgh en Zeeland⁴⁴. En 1338 el rey otorgó su protección a Ferrand, sus hombres y sirvientes para vender sus mercancías en los condados de Warwick y Leicester y otros lugares del reino⁴⁵. Para esta fecha Ferrand Mangeon había probablemente establecido su residencia permanente en Inglaterra y contraído nupcias con una inglesa. Dos documentos muestran lo anteriormente expuesto. El primero, una donación que por beneficio de Ferrand y de su esposa Margaret hizo un noble inglés, y el segundo, una cita que lo identifica como "citizen" o sea vecino de la ciudad de Londres, con todos los privilegios que en el medievo esto conllevaba⁴⁶.

⁴⁰ C. C. R., 1330-33, p. 423 (29-XII-1331).

⁴¹ Ibid., p. 423; C. P. R., 1330-34 (Londres, 1893), p. 230 (29-XII-1331); C. P. R., 1330-34, p. 364 (26-X-1332).

⁴² C. P. R., 1324-27, p. 181 (12-X-1325).

⁴³ C. C. R., 1330-33 (Londres, 1898), p. 391 (15-X-1331); C. C. R., 1333-37, p. 308 (6-IV-1334).

⁴⁴ C. F. R., 1337-47, p. 5 (28-I-1337).

⁴⁵ C. P. R., 1338-40, p. 23 (27-II-1338).

⁴⁶ Ibid., p. 10 (20-II-1338); C. C. R., 1337-39 (Londres, 1900), p. 539 (10-X-1338). También C. C. R., 1343-46, p. 127 (14-VII-1343).

Podemos añadir a nuestra lista de prominentes mercaderes a Lupus Johannes (Lope Juárez), mercader de Bermeo y maestre de la nao *El Santo Salvador de Bermeo*, quien recibió protección y salvoconducto de Eduardo III en 1345, cuando viajaba a Castilla con el propósito de vender productos ingleses⁴⁷. En 1346, mientras llevaba "pescado y otras cosas" de Castilla a Flandes, su barco fue atacado y robado por un grupo de piratas ingleses. Lope, quien gozaba de la protección real, demandó ante los tribunales ingleses plena restitución de sus mercancías⁴⁸. Unos meses después, un documento muestra que a petición de Joan, hija del rey inglés, le fue otorgado el privilegio de comprar mil cuartos de trigo y exportarlos a Castilla⁴⁹.

Finalmente, consideremos algunos de los miembros de la familia Frías, quienes aparecen regularmente en Inglaterra durante el siglo que aquí investigamos. Una de las familias más poderosas de la oligarquía burgalesa, sus miembros son mencionados con relativa frecuencia, tanto en la documentación inglesa como en la flamenca⁵⁰. En 1309 notamos un documento que describe la misión de Fernando Gonsalvi (Fernán González) de Frías quien llevaba una carta de Eduardo II a Fernando IV, en la cual el rey de Inglaterra protestaba de los innumerables actos de piratería perpetrados por los marinos del Cantábrico. Fernán, además de servir al rey de Inglaterra, era miembro de la cofradía de Nuestra Señora de Gamonal de Burgos⁵¹. En 1312 Diego González de Frías y su hijo, Juan González de Frías, recibieron salvoconductos para comerciar en Inglaterra por un año, pero a Diego lo encontramos de nuevo en la isla en 1320⁵². Otro miembro de la familia, Andrés Pérez de Frías visitó Inglaterra en 1315 con sus hombres y mercancías; como a todos los mercaderes castellanos el rey le concedió su protección mientras comerciaba en diversos puntos del reino. Al abandonar Inglaterra, Andrés comisionó a Benedict de Gouncea-

47 C. P. R., 1343-45 (Londres, 1902), p. 545 (28-VIII-1345).

48 C. P. R., 1345-48 (Londres, 1903), p. 55 (15-II-1346).

49 Ibid., pp. 201, 213.

50 Véase a RUIZ, "Prosopografía burgalesa", pp. 489 ss.

51 C. C. R., 1307-13, p. 230 (17-VIII-1309). Sobre la cofradía de Nuestra Señora de Gamonal véase a JULIAN GARCIA SAINZ DE BARANDA, "Primitiva regla escrita de la cofradía de Nuestra Señora de Gamonal", *Boletín de la Comisión de Monumentos Artísticos e Históricos de Burgos*, 65 (1939), 158-64.

52 C. P. R., 1307-13, p. 486 (17-VIII-1312); C. P. R., 1317-21, p. 440 (20-IV-1320).

les (González) como procurador de sus intereses⁵³. Como muchos otros mercaderes castellanos, Andrés dejó transacciones comerciales a medio concluir en Inglaterra, mientras continuaba sus viajes a los mercados de Flandes, Brabante y el norte de Francia. En 1337 Sanstius Ferrandi (Sancho Fernández) de Frías obtuvo una licencia para exportar mercancías a Brabante⁵⁴. Sus parientes, Ferrando Martínez de Frías, Juan Ruiz de Frías y Juan Fernández de Frías viajan también a Inglaterra para comerciar o se dedican al transporte de mercancías inglesas a Gascuña⁵⁵.

Después de esta larga y tediosa enumeración de los principales mercaderes castellanos, el problema fundamental es definir que mercancías se intercambiaban entre ambos países. Salzman nos ha provisto con una respuesta tentativa, pero hay aspectos de este problema que requieren ser elaborados con mayor cuidado. Entre los productos que Castilla exportaba a Inglaterra en el medievo existían dos de valor estratégico: caballos y hierro. Infortunadamente, el comercio de caballos peninsulares no ha sido todavía investigado en detalle⁵⁶. Sabemos que los caballos castellanos jugaban un papel de importancia en las operaciones militares medievales, y que eran altamente estimados en los países al norte de los Pirineos. Por lo tanto, la corona castellana tuvo siempre gran cuidado en regular su tráfico, manteniéndolo bajo una estricta supervisión. Numerosos decretos reales y ordenanzas de las Cortes prohibían la exportación caballar por la mayor parte de los siglos XIII y XIV⁵⁷. Aparte de la importancia militar, debemos considerar el factor económico, pues el precio de los caballos subió a niveles prohibitivos en la década de 1330⁵⁸. Como a los merca-

⁵³ C. P. R., 1313-17, pp. 300, 368 (12-VI y 4-XI-1315).

⁵⁴ C. C. R., 1333-37, p. 644 (23-I-1337); C. F. R., 1337-47, (30-I-1337).

⁵⁵ C. P. R., 1334-38, p. 546 (2-XI-1337); p. 572 (3-I-1338); C. C. R., 1337-39, p. 342 (12-III-1338); p. 346 (7-IV-1338); C. P. R., 1345-48 (Londres, 1903), p. 206 (8-XI-1346).

⁵⁶ Y. RENOARD, "Un sujet de recherches: l'exportation de chevaux de la péninsule ibérique en France et en Angleterre au Moyen Age", *Etudes*, II, pp. 1113-20.

⁵⁷ Cortes, I, Valladolid (1258), ≠ 12, p. 57; Jerez (1268), ≠ 14, p. 71; Haro (1288), ≠ 24, p. 105; Valladolid (1307), ≠ 25, p. 194; Valladolid (1312), ≠ 74, 75, p. 215; Palencia (1313), ≠ 17, p. 225; Burgos (1315), ≠ 17, pp. 277-78; Valladolid (1322), ≠ 43, 44, pp. 348-49; Madrid (1339), ≠ 14, pp. 465-66; León (1349), ≠ 27, pp. 635-36.

⁵⁸ Véase mi artículo, "The Transformation of the Castilian Municipalities. The Case of Burgos", pronto a aparecer en *Past & Present*.

deres castellanos sólo en raras ocasiones les fue concedido el privilegio de vender caballos fuera del reino⁵⁹, su función era más bien el servir como intermediarios entre la corte inglesa y la castellana. Podemos ilustrar por lo menos trece ocasiones en el período bajo estudio, en que mercaderes castellanos o enviados ingleses viajaron a Castilla con el propósito de adquirir caballos para la corona inglesa. Por ejemplo, en 1282 Eduardo I asignó mil libras de Tours para la compra de caballos en Aragón y España (Castilla)⁶⁰. William de Tholosa, mercader y enviado del rey inglés visitó Castilla con propósito similar en 1309, 1312, 1313 y 1314⁶¹. Ya hemos mencionado con anterioridad a Andrés Pérez de Castrogeriz y Gonzalo Gutiérrez a quienes les fue encomendada una empresa semejante en 1331.

El hierro es la otra mercancía de alto valor estratégico. La inmensa mayoría del hierro castellano provenía de los alrededores de Bilbao, "una de las dos fuentes más importantes de hierro de alta calidad en Europa"⁶². Salzman nos provee en su obra con numerosos ejemplos, y muchos otros más pueden ser citados⁶³. En términos de volumen, no hay duda de que el hierro constituía la materia prima de exportación más importante hasta el desarrollo del comercio de la lana⁶⁴.

Otros productos exportados a Inglaterra durante la centuria que examinamos fueron: sebo, arroz, mercurio, alumbre, miel, almendras, higos, dátiles, frutas en general, anís, cueros, pieles, platos, madera, comino, armaduras, probablemente de Toledo, y naturalmente vino, en especial vinos dulces que después del hierro y de los caballos constituían uno de los pro-

⁵⁹ Privilegio a los mercaderes de Burgos de sacar sólo un rocín de Castilla. AMB clasif. 96 (28-XI-1339): "...por les ffaser merced touiemos lo por bien. E mandamos alos mercaderes dela dicha Ciubdat que ffueren ffuera del nuestro Sennorio como dicho es que puedan levar ssendo rrocines..."

⁶⁰ C. P. R., 1281-92, p. 11 (11-II-1282).

⁶¹ C. P. R., 1307-13, p. 204 (11-I-1309); p. 437 (4-III-1312); p. 557 (15-III-1313); C. P. R., 1313-17, p. 162 (1-IV-1314).

⁶² POSTAN, p. 172.

⁶³ SALZMAN, pp. 409-10. Véase también C. C. R., 1288-96, p. 365 (21-V-1294); C. P. R., 1307-13, pp. 246-47 (16-XI-1309); C. P. R., 1340-43, p. 364 (26-XI-1341); C. C. R., 1346-49 (Londres, 1905), p. 213 (7-V-1347).

⁶⁴ Una simple mirada al apéndice documental de la obra de GAIBROIS DE BALLESTEROS anteriormente citada muestra esto de forma concluyente.

ductos de más importancia en el comercio castellano⁶⁵. Aunque hay unas pocas citas que mencionan la exportación de trigo, están más bien relegadas al año 1317, una época de carestía durante la cual Inglaterra se vio forzada a importar cereales⁶⁶. Comercio significa sobre todo intercambio y la pregunta que nos debemos hacer es qué productos exportaba Inglaterra a Castilla. Aunque parezca inverosímil, la respuesta correcta es nada, o mejor dicho, casi nada. La evidencia que hemos encontrado en el período 1248 a 1350 muestra un número limitado de permisos para exportar cereales de Inglaterra a Castilla, pero esto sucede a mediados del siglo XIV, cuando el reino peninsular atravesaba una crisis agrícola y alimenticia⁶⁷. Aun un número más escaso de documentos revelan la exportación de lana a Sevilla, pero si hay algo que Castilla no necesitaba era lana. La mayor parte de este comercio de lana estaba en las manos de mercaderes genoveses, residentes en Sevilla. El destino final de la lana inglesa era con seguridad los centros textiles de Italia⁶⁸.

Si los mercaderes castellanos no regresaban a Castilla con productos ingleses, ¿cuál era entonces la naturaleza de estas relaciones comerciales? La documentación de los *Calendars* nos muestra a innumerables mercaderes castellanos transportando mercancías inglesas a Flandes, Brabante, Hainault, Francia, Gascuña e Italia. En los centros comerciales de estos respectivos países, los mercaderes de Castilla canjeaban estas mercancías por telas flamencas, las cuales siempre dejaban un amplio margen de ganancias, o por otros productos de similar atractivo en el mercado castellano. O sea que fueron los mercaderes castellanos, o mejor dicho los mercaderes de Cantabria quienes desempeñaron la función fundamental de intermediarios al alba del comercio inglés con el continente. Aunque la

⁶⁵ SALZMAN, pp. 14, 254, 264, 372, 381-83, 401, 409-18; C. C. R., 1288-1296, p. 365 (21-VIII-1294); C. C. R., 1333-37, p. 118 (6-VI-1333); C. C. R., 1337-39, p. 85 (12-VII-1337); C. P. R., 1334-38, p. 367 (8-XI-1336); C. P. R., 1350-54, p. 442 (10-V-1353); C. P. R., 1334-38, p. 443 (17-III-1337).

⁶⁶ C. C. R., 1313-18, p. 452 (31-I-1317), p. 580 (7-XII-1317); RENEE DOEHAERD, *Les relations commerciales entre Gênes, La Belgique et L'Outremont* (Bruselas, 1941), pp. 225-26.

⁶⁷ Véase a VALDEON BARUQUE, "Aspectos de la crisis castellana", *op. cit.* También C. P. R., 1330-34, pp. 419, 487 (1333); p. 542 (1334); C. P. R., 1345-48, p. 58 (18-III-1346).

⁶⁸ C. P. R., 1334-38, p. 546 (2-XI-1337); C. C. R., 1349-54, p. 537 (18-IV-1353).

evidencia de esta aserción es abundante⁶⁹, cuando llegamos a los años 1337 y 1338 el número de referencias es considerable. Al comienzo de la guerra entre Inglaterra y Francia, Eduardo III, unido a Castilla por vínculos dinásticos y diplomáticos, trató de atraer el mayor número posible de mercaderes castellanos a los puertos ingleses, y al mismo tiempo impedirles acceso a puertos enemigos.

Con los barcos ingleses ocupados en la custodia del Canal de la Mancha, los mercaderes y naos del Cantábrico aumentaron su participación en la distribución del comercio inglés a los puertos continentales. Más de cien mercaderes castellanos y cuarenta naos llegaron a Inglaterra en menos de quince meses en 1337 y 1338, y estas cifras sólo representan el mínimo de una extraordinaria actividad comercial⁷⁰. Sobre todo, su función como intermediarios parciales de la exportación inglesa de lana a Italia merece un examen más detallado. Por ejemplo, Diagus Lopes (Diego López) de Arbo Lanchia, Lopes Sanches (Lope Sánchez) de Bassurco y sus compañeros, mercaderes de Bilbao, recibieron protección en 1337 "para comerciar en Gascuña, Brabante, Irlanda y otras tierras favorables a Inglaterra y para viajar a Lombardía (en Italia) y a sus propios puertos"⁷¹. El mismo día en que este privilegio fue otorgado, uno similar fue también extendido a Sebastián de Nordyncho, maestre de la nao *La San Juan* y vecino de San Sebastián, y a otros mercaderes de la misma ciudad. Dos días más tarde el 20 de Noviembre 1337, Sebastián de Nordyncho rentó su barco a unos mercaderes de la sociedad comercial de los Bardi, quienes deseaban enviar 600 sacos de lana a Lombardía. *La San Juan* llevó 300 sacos y *La Santa María de Bermeo*, bajo el mando de Martín Inaignes de Fraro cargó el resto⁷². La sociedad de los Bardi también exportó otros 300 sacos de lana a Lombardía en dos barcos castellanos, *La Santa María* y *La Santa Katerina*⁷³. Así mismo, encontramos que los mercaderes de la sociedad

⁶⁹ C. C. R., 1288-96, pp. 324-25 (15-VII-1293); C. P. R., 1292-1301, p. 376 (7-III-1298); C. P. R., 1292-1301, p. 590 (25-IV-1301); C. P. R., 1321-24, p. 371 (15-VII-1323); *Registres du Trésor des chartes*, 2 vols. (Paris, 1966), II, part. 1 ≠ 505 (?-VI-1317), ≠ 1266 (8-III-1317), ≠ 1977 (?-XII-1318), ≠ 2186 (?-I-1319).

⁷⁰ Estas figuras son solamente las tomadas de los *Calendars*, y por lo tanto representa sólo un estimado al nivel más bajo.

⁷¹ C. P. R., 1334-38, p. 554 (18-XI-1337).

⁷² C. P. R., 1334-38, p. 554 (18-XI-1337); p. 554 (30-XI-1337).

⁷³ Ibid., p. 529 (28-IX-1337); p. 539 (8-X-1337); p. 537 (8-X-1337).

Peruzzi contrataron a John Amour (Juan Amor) de Santander y a su nave *La Katarine de España* para transportar lana desde Southampton a Lombardía⁷⁴.

Castilla sirvió también como base de operaciones para mercaderes italianos. Numerosos privilegios de protección les fueron otorgados a estos en 1338 para comerciar en Inglaterra, Gascuña, Brabante, Irlanda y otros países aliados de Inglaterra y "regresar a España (Castilla) bajo la protección del rey"⁷⁵. Sin embargo, la contribución castellana al comercio anglo-italiano no se haya limitada a los años 1337 y 1338. En 1353 una nave castellana con un maestre genovés recibió permiso del rey inglés para transportar mercancías genovesas de Sevilla a Flandes⁷⁶. El mismo año Martín de Laparada de Santander arrendó su barco a unos mercaderes genoveses quienes navegaban a Génova con lana inglesa. Así mismo Ferrandus Sanchos (Ferrand Sánchez) de Arrieta, maestre de *La Santa María la Rosa* de Castro Urdiales, transportó a mercaderes genoveses y a sus mercancías desde Sevilla a Flandes bajo la protección de un salvoconducto que le fue otorgado por la corona inglesa⁷⁷.

La participación de los barcos castellanos en el comercio inglés en la mitad del siglo XIV no es difícil de explicar. La guerra entre Inglaterra y Francia, con la subsecuente movilización de las naves inglesas, hicieron perentorio el uso de navíos extranjeros, en este caso particular Castilla. La guerra también afectó las vías de comunicación que atravesando el sur de Francia iba por caminos y vías fluviales desde el norte de Italia hasta los Países Bajos y Champaña, haciendo de este modo la navegación a través del estrecho de Gibraltar más apetecible⁷⁸. Consideremos además, que el aumento de volumen en el comercio anglo-castellano-italiano estaba

⁷⁴ C. P. R., 1334-38, p. 543 (2-XI-1337).

⁷⁵ C. P. R., 1338-40, p. 3 (26-I-1338); p. 4 (9-II-1338); p. 19 (20-II-1338); p. 23 (27-II-1338); p. 1 (26-I-1338).

⁷⁶ C. P. R., 1350-54 (Londres, 1907), p. 396 (30-I-1353).

⁷⁷ Ibid., p. 472 (20-VI-1353); p. 442 (10-V-1353).

⁷⁸ DOEHAERD, *op. cit.* pp. 223-24; ALFRED DOREN, *Die florentier Wollentuchindustrie vom 14. bis zum 16. Jahrhundert* (1901; re-impreso Aalen, 1969), p. 107; A. DEROISY, "Les routes terrestres des laines anglaises vers la Lombardie", *Revue du Nord*, 25 (1939), 40-60.

directamente relacionado con la creciente pujanza de los mercaderes italianos en Sevilla⁷⁹, y a las estrechas relaciones entre ambas dinastías.

En términos del futuro, sin embargo, la alianza estaba condenada a morir. El verdadero interés económico de Castilla yacía en Flandes y no en Inglaterra. Con el ascenso de los Trastámaras al trono de Castilla, Enrique II, quien había derrotado a su medio hermano con el apoyo francés, puso término final a los lazos que unían a Castilla e Inglaterra en un estrecho nexo político y económico.

Si sumarizásemos lo que hasta aquí hemos expuesto, podemos afirmar que el comercio castellano con Inglaterra, si no tan importante como el comercio con Flandes, fue lo suficientemente considerable como para influenciar el desarrollo de la economía inglesa. Debemos indicar que el servicio prestado por los mercaderes y naos del Cantábrico como intermediarios de productos ingleses merece un estudio mucho más detallado que el que aquí le hemos dispensado. La documentación demuestra en forma vívida la presencia de los puertos cantábricos y sus mercaderes como un elemento agresivo e importante en el comercio internacional del medievo. Una promesa que quizá debido al desarrollo institucional, económico y social de Castilla nunca se llegó a actualizar por completo.

⁷⁹ A. BALLESTEROS Y BERETTA, *Sevilla en el siglo XIII* (Madrid, 1913), pp. 43-49; CARLE, *op. cit.*, pp. 230-48.

APENDICE DOCUMENTAL DE MERCADERES Y NAOS
DE LAS CUATRO VILLAS DE LA COSTA

1248-1354

Este apéndice no es exhaustivo; solamente trata de dar una idea de las actividades comerciales de las Cuatro Villas. Algunos comentarios son, sin embargo, necesarios. Primero que nada, notamos que Santander, Castro Urdiales y Laredo formaban parte de una unidad geográfica y comercial, la costa del Cantábrico, desde Llanes hasta Fuenterrabía, en la que durante los siglos XIII y XIV disfrutaban un alto grado de autonomía política y comercial. En segundo lugar, las fechas de los documentos muestran que el comercio con Inglaterra era casi constante durante todo el año; pero que los meses del invierno eran los preferidos por los mercaderes castellanos. Singularmente, el puerto de San Vicente de la Barquera, el cual siempre es mencionado en conjunto con Santander, Castro Urdiales y Laredo en los documentos castellanos es raramente citado en la documentación inglesa.

1279

Cuando las autoridades de Portsmouth le exigieron excesivos diezmos de puerto a Amatus de Ras, maestre de la nao *La San Miguel*, a Diego Alvarez, maestre de la nao *La San Juan de Santander*, Pedro Ernaud Estévanez, Juan de Garo, Pedro de Urso y Pedro de Llanes, mercaderes de Castilla, "los dichos mercaderes y otros han abandonado su comercio con el dicho puerto con gran pérdida para el dicho pueblo (Portsmouth) y puertos adyacentes". 21-III-1279. C. P. R., 1272-81, pp. 338, 341, 342.

1298

Pedro de Dijes, maestre de la nao *La Santa María de Castro Urdiales*, transportaba vino entre el puerto de La Rochelle (Gascuña) e Inglaterra. 7-III-1298. C. P. R., 1292-1301, p. 376.

1301

Una interesante mención en la que Eduardo I le concedió un privilegio a John de la Sale, inglés de Dover, quien se dirigía a Escocia, al servicio del rey, en una nave del rey de Inglaterra, *La Cogge Escarlata de Santander*. 25-IV-1301. C. P. R., 1292-1301, p. 590.

1306

Tregua de paz firmada entre los puertos de Bayona en Gascuña, Castro Urdiales, Santander y Laredo. 28-VII-1306. C. P. R., 1301-07, pp. 460-61.

1309

Martín Moygues, mercader de Castro Urdiales, junto con otros mercaderes del dicho lugar protestaron ante los tribunales del rey de Inglaterra que su nave cargada con hierro y otras mercancías naufragó cerca de la isla de Wight y que su cargamento fue robado por los ciudadanos de Newport. 16-XI-1309. C. P. R., 1307-1313, pp. 246-47.

1311

Orden de confiscar bienes por valor de 167 libras y 40 libras esterlinas pertenecientes a mercaderes de Castro Urdiales, Santander y Laredo en represalia por actos de piratería. 12-XI-1311. C. C. R., 1307-13, p. 383.

1312

Orden de confiscar bienes por valor de 390 libras esterlinas de los hombres y mercaderes de Castro Urdiales, Santander y Laredo que se hallasen en Inglaterra en represalia por actos de piratería. 4-XI-1312. C. C. R., 1307-13, pp. 488-89.

1313

1) Una nao de Santander fue confiscada en el puerto de Sandwich con mercancías valoradas en 116 l., 1 s., 10 d. 24-IV-1313. C. C. R., 1307-13, p. 527.

2) La misma orden que en 1312 al sheriff de Londres. 1-IV-1313. C. C. R., 1307-13, p. 527.

3) La misma orden que en 1312 al oficial de los Cinco Puertos (*Cinque Ports*). 24-IV-1313. C. C. R., 1307-13, p. 527.

4) Salvoconducto por un año a los siguientes ciudadanos y mercaderes de Castro Urdiales, Santander y Laredo: Poncius de Tolosa, Juan Sánchez, Juan de Sansons, Merlín de Lene, Valentín Sánchez, Giles de Ispania, Raimundo Guillén, Raymund Gaylardi, Juan Arnaldi y Pedro López. 6-XI-1313. C. P. R., 1313-17, p. 34.

1315

La nao *La Santa María de Castro Urdiales* con mercaderes y mercancías de Castro Urdiales fue detenida por el senescal de Ponthieu, pero logró escapar. 28-VII-1315. C. C. R., 1313-18, pp. 301-02.

1320

Francis de Pymont fue robado de sus mercancías en la isla de Wight, las cuales transportaba a Inglaterra en una nao, *La Santa María de Santander*. 8-V-1320. C. P. R., 1317-21, p. 484.

1324

1) Libertad de la prisión de Southampton donde se hallaba detenido le fue otorgado a Fernando de Castro Urdiales, maestre de *La Santa María de Castro Urdiales*. El rey ordenó que Fernando y otros mercaderes, quienes no son mencionados por nombre, no sean molestados por los ciudadanos de Southampton. 23-VIII-1324. C. C. R., 1323-1327, p. 215.

2) Salvoconducto a Fernando de Castro Urdiales y otros mercaderes para comerciar en Inglaterra. 23-VIII-1324. C. P. R., 1323-27 pp. 16, 20. Véase también 1336.

1325

Orden del rey a sus sheriffs de arrestar a Pedro Sánchez de Relossa, en las cercanías de Castro Urdiales, quien debe 34 l. a Andrés Pérez, en-

viado del rey de Castilla. El dicho Pedro Sánchez ha abandonado el reino con sus mercancías sin pagar su deuda. 26-I-1325. C. P. R., 1324-27, p. 84.

1328

1) Mercaderes ingleses protestaron ante Alfonso XI de que sus barcos eran atacados por piratas castellanos de los puertos de Castro Urdiales, Santander, San Sebastián, Bermeo, Laredo, Fuenterrabía y Guetaria. 5-I-1328; 5-III-1328. C. C. R., 1327-30, pp. 243, 371.

1330

Ciertos mercaderes ingleses protestaron a la corte de Alfonso XI de que su nave, en viaje de Southampton a La Rochelle fue atacada por barcos de Santander, Laredo y Vitoria. 28-III-1330. C. C. R., 1330-33, p. 138.

1333

Mercaderes ingleses protestaron ante la corte de Alfonso XI de actos de corso perpetrados por vecinos de Santander en la costa de la isla de Wight. 24-IV-1333. C. C. R., 1333-37, p. 106.

1335

Una comisión de "oyer and terminer" (investigar y decidir) fue designada para investigar las demandas de Lope Díaz, mercader de Castro Urdiales, quien navegaba en su barco *La Santa Catalina* (Katherine) de Castro Urdiales, llevando a bordo un cargamento de paños, armaduras, vestidos, copas de plata, camas y otras mercancías desde Flandes a Castro Urdiales, cuando un mal tiempo lo lanzó contra la costa de Kent, donde gente de Promhill y Lyde en Kent, entraron en el barco y le robaron mercancías por valor de 430 florines ó 80 l. 12 s. 6 d. 23-III-1335. C. P. R., 1334-38, p. 140.

1336

Fernando de Castro Urdiales protestó ante los tribunales del rey de Inglaterra que cuando llevaba vino y otras mercancías de La Rochelle a Inglaterra fue asaltado cerca de la isla de Guernsey y robado de 84 barriles de vino blanco y otras mercancías. 8-XI-1336. C. P. R., 1334-38, p. 367.

1337

1) Protección y salvoconducto por un año otorgado a Diego Díaz de Castro Urdiales, mercader, para comerciar en Inglaterra. 1-IX-1337. C. P. R., 1334-38, p. 520.

2) Protección otorgada a Juan Sánchez, mercader de Castro Urdiales, quien desembarcó con su nave *La Santa María de Burgos* en Southampton. 1337.

3) Protección y salvoconducto a Pedro Villar, mercader de Castro Urdiales, y a su nao, *La San Juan*, mientras que descargaba mercancías en Southampton y vendía sus productos en Inglaterra. 28-VIII-1337. C. P. R., 1334-38, p. 508.

4) Orden al alcalde y sheriff de Sandwich para que permitan a Domingo Pérez y a Pedro Nicolás, mercaderes de Castilla para llevar miel, pieles, canela, etc. a Brabante y Zeeland que no pudieron vender en Inglaterra. 12-VII-1337. C. C. R., 1337-39, p. 85.

5) Protección y salvoconducto a Domingo Pérez, quien ha llegado a Inglaterra con un cargamento de mercancías en su nave, *La Nao de Santa María de Santander*. 25-IX-1337. C. P. R., 1334-38, p. 525.

6) Protección y salvoconducto concedido a Juan de la Obra, mercader de Castro Urdiales, y a su nave *La Santa María de Castro Urdiales*, para comerciar en Inglaterra por un año. 25-IX-1337. C. P. R., 1334-38, p. 526.

7) A Martín González Daxe, mercader de Santander, le fue otorgado un salvoconducto por un año para vender su mercancía en Inglaterra la cual transportó a dicho lugar en la nao *La Santa María*. 8-X-1337. C. P. R., 1334-38, p. 537.

8) Protección y salvoconducto hasta el día de la Purificación a mercaderes del rey de Inglaterra y a otros mercaderes de la compañía de Peruzzi para exportar lana a Lombardía en la nao *La Katerina* de Juan Amour de Santander. 2-XI-1337. C. P. R., 1334-38, p. 543.

9) Una comisión a Hugh de Courtney, *earl of Devon*, para investigar en Devon el barco *La Santa María de Santander*, y a su maestro, Gonzalo Pérez de Santander. La dicha nao, en parte por temor a los barcos del rey

de Inglaterra, en parte por el mal tiempo, ancló en el puerto de Darmouth, donde algunos de sus pasajeros procedentes de Flandes fueron arrestados y sus mercancías confiscadas. 13-XI-1337. C. P. R., 1334-38, pp. 578-79.

1338

1) Licencia concedida a Lope Alfonso de Burgos, Pedro de Sánchez de Castro Urdiales, Martín Fernández de Castro Urdiales y a otros mercaderes castellanos para viajar en la nao, *La Santa Cruz* (Seman Díaz, maestre) y *La Santa Catalina* (Juan García de Baran, maestre) a Brabante, Holanda, Zeeland y Gascuña y a otros lugares aliados del rey de Inglaterra para vender allí aquellas mercancías que no pudiesen vender en Inglaterra. 3-I-1338. C. P. R., 1334-38, pp. 571-72.

2) La misma licencia a Pedro Sánchez de Castro Urdiales. 6-II-1338. C. P. R., 1338-40, p. 5.

3) Juan González de Sancto Martino de Santander y Gonzalo Pérez de Santander, maestre de dos naos de Santander:

a) Obtuvieron permiso para llevar sus mercancías a Gascuña, Brabante y Holanda. 3-I-1338. C. P. R., 1334-38, p. 571.

b) Recibieron del rey de Inglaterra salvoconductos por un año. 4-I-1338. C. P. R., 1334-38, p. 573.

c) Sus mercancías fueron examinadas por oficiales del rey en Inglaterra. 15-I-1338. C. P. R., 1334-38, p. 581.

d) Orden del rey de Inglaterra que se atiendan las protestas de Gonzalo Pérez de Santander, maestre de la nao, *La Santa María de Santander* y de otros mercaderes, de que sus mercancías han sido confiscadas ilegalmente. 15-I-1338. C. C. R., 1337-39, p. 288.

e) Gonzalo Pérez y otros mercaderes demandan ante los tribunales ingleses la restitución de sus bienes. 8-II-1338. C. C. R., 1337-39, pp. 303-04.

4) Juan Pessale, maestre de la nao, *La Santa Juana de Santander*, llegó a puertos ingleses. 26-IV-1338. C. C. R., 1337-39, p. 358.

1339

Pedro Fonso de Santander dio un depósito de 556 l. 13 s. por daños que el dicho Pedro y otros mercaderes infligieron a las naos de Juan Martín de Santander y de Pedro Nicolás de Santander. 2-VIII-1339. C. P. R., 1338-40, p. 373.

1340

Eduardo III, rey de Inglaterra ordenó medidas en contra de mercaderes castellanos en represalia por los ataques que los barcos ingleses sufrieron a manos de corsarios de Santander y Castro Urdiales. 20-VIII-1340. C. C. R., 1339-41, p. 512.

1341

Un barco inglés fue abordado por piratas de Castro Urdiales. 26-VII-1341. C. C. R., 1341-43, pp. 265-66.

1343

1) Ataque contra un barco de Harwich por una nao de Castro Urdiales. 4-VI-1343. C. C. R., 1343-46, p. 219.

2) Protestas de mercaderes ingleses en contra de malefactores del litoral cantábrico. 2-IX-1343. C. C. R., 1343-46, p. 231.

1345

Dos barcos ingleses son agredidos por ciudadanos de Castro Urdiales, Santander y San Sebastián. 4-II-1345. C. C. R., 1343-46, p. 549.

1346

Pedro Darriete recibió protección real mientras presentaba demanda en los tribunales ingleses para la restitución de vino y otras mercancías que le fueron confiscadas de su nave mientras navegaba hacia Flandes. C. P. R.,

1349

Orden del rey de Inglaterra de libertar a un barco de Bilbao y otro de Castro Urdiales que transportaban higos, vino y otras mercancías de Sevilla a Inglaterra. 24-IV-1349. C. C. R., 1349-54, p. 25.

La misma orden, pero en este caso las naos son nombradas, *La Santa Juana de Bilbao* y *La Santa María de Castro* arrestadas en el puerto de Plymouth por los alguaciles de esa ciudad en represalia por crímenes cometidos por marineros castellanos contra los ciudadanos de dicha ciudad. 24-IV-1349. C. P. R., 1348-50, p. 319.

1353

1) Martín de Laparada de Santander, maestre de la nao, *La Santa Caterina*, transportó lana, propiedad de mercaderes genoveses de Inglaterra a Génova. 20-IV-1353. C. P. R., 1350-54, p. 472.

2) Fernando Sánchez de Arrieta, maestre de *La Santa María la Rosa de Castro*, entabló una disputa con mercaderes genoveses, quienes habían arrendado la nao para transportar ciertas mercancías (entre ellas miel) de Sevilla a Inglaterra. 10-V-1353. C. P. R., 1350-54, p. 442.

1354

Protesta de Antonio de Compaignon, dueño de la nave *La Santa María la Coronada*, Peter de Karmerdyn de Génova, John Blaunk, Peter Enaignes y Pedro Sánchez de Castro Urdiales, mercaderes, que cuando ellos tomaban vino y sal en el puerto de La Rochelle con destino a Bristol fueron atacados. 22-I-1354. C. P. R., 1350-54, p. 543.

NOTICIAS SOBRE ANTIGUOS PUERTOS DE LA COSTA
DE CANTABRIA

JOSE MANUEL DE LA PEDRAJA

Consciente de las escasas informaciones que se han publicado referentes al pasado de varios puertos, hoy desconocidos en su mayoría, que estaban situados en la costa de Cantabria y ya que en mis investigaciones he tenido ocasión de recoger diversas referencias alusivas a ellos, pienso es oportuno darlas a conocer en esta revista que ahora comienza su singladura.

Los datos arqueológicos fehacientes son nulos o mejor muy poco demostrativos en lo que atañe a estos modestos puertos, pero ello es debido a la escasa investigación realizada, ya que desgraciadamente los españoles no hemos prestado demasiada atención a los trabajos de campo, tendentes a esclarecer el pasado de aquellas regiones sin brillante historia. Intentando remediarlo apporto esta modesta contribución con la intención de que sirva de punto de partida para la comprobación arqueológica, que a no dudar nos deparará abundantes frutos.

PUERTO DE APLECA

En el antiguo "territorio de Allega"¹ y no en San Vicente de la Barquera como escribe Escagedo Salmón, estaba este puerto que no puedo

¹ La zona de las Asturias de Santillana llamada Allega comprendía lo que hoy se llama Valdáliga (Valle de Alliga o Allega) y posiblemente la zona limítrofe de Ruiseñada, monte Corona, Udías, Duña y Bustablado.

Apleca, Aplica, Afleca, son las grafías que aparecen en diversos documentos para mencionar al topónimo Allega que figura como "Territorio de Allega", en el Testamentum de Sancta María de Heremo (Yermo).—ARCHIVO CATEDRAL DE OVIEDO, *Liber Testamentorum*, fol. 15, v.º - 17 r.º.

localizar con seguridad. ¿Será el que más tarde se cita como "puerto de Ruiseñada"?

Referencia:

Le encuentro citado en documento sobre donación de ciertos derechos a pastos y pesca que el rey de Castilla Sancho II, el Fuerte, hace, el año 1068 d.C., al obispo Simón como cabeza de la diócesis de Auca (Oca) en tierra burgalesa².

PUERTO DE RUISEÑADA

En término de este lugar del antiguo Alfoz de Lloredo, se localiza el puerto hoy enterrado. Todavía llaman "el barco" a un sitio que puede tener relación con él.

Referencias:

1) *Puerto romano*.—Es posible que ya en tiempo romano existiera el puerto. Varias minas en sus cercanías parece un argumento de cierto valor. Su explotación por los romanos queda confirmada con los hallazgos de galerías entibadas con madera de roble que a primera vista parecía de ébano, debido a su mineralización, varios utensilios de trabajo minero y monedas, entre ellas una de bronce del emperador Antonino Pío. Además se encontró una lápida con inscripción de carácter votivo. Apareció ésta en la superficie de la mina "Numá" o "Numa" en el año 1872, a corta distancia de Peña Castillo, en la carretera de Cabezón de la Sal a Comillas³.

2) *Importante actividad del puerto en la baja Edad Media*.—Atestiguado por el Apeo que se hizo el año 1404 de orden del infante D. Fernando de Antequera. Hablando de los derechos del rey responden los testigos

² SERRANO, L.: *Fuentes para la Historia de Castilla*, t. I, pp. 10 y ss.

³ Comunicación de D. Enrique Sánchez de Movellán remitida por D. Andrés Lanuza a D. Marcelino Sanz de Sautuola, recogida por B. MADARIAGA en su obra *Escritos y documentos de Marcelino Sanz de Sautuola*, Santander 1976.

del concejo de Ruiseñada: "Tres maravedís por cada docena de borne que se cargase en cierto puerto sito en el concejo"⁴.

PUERTO DE COMILLAS

Bien conocido de todos, apunto algunas noticias que juzgo interesantes.

Referencias:

1) *Sobre construcción de muelle*.—Se dice en un documento del año 1625: "...que el concejo de villa de Comillas hace un muelle desde ha dos años y ya han gastado más de 4.000 ducados y tiene ahora necesidad de una grúa y otros instrumentos..."⁵.

2) *Comercio*.—Licencia para cargar "de tierra a mar" en el muelle de villa de Comillas el año 1636, treinta y seis barricas de vino de Burdeos⁶.

Otra licencia que pide el año 1653 el mercader Toribio de Jove Argüelles, vecino de Gijón "para cargar mercaderías que trajo de la villa de Bilbao en un volante, para cargar en el puerto de tierra a mar"⁷.

PUERTO DE FONFRIA O CASASOLA

Situado en el lugar llamado Fonfría (Fuente fría) del término de Ruiloba.

Referencias:

1) *Primera mención de este puerto*.—En el largo y famoso "Pleito de los Valles", litigado entre los Valles de las Asturias de Santillana y el

4. Según transcripción del Apeo por E. GONZALEZ CAMINO en *Las Asturias de Santillana en 1404*, Santander 1930.

5. Decreto del concejo de villa de Comillas, año 1625, ante el escribano Alonso de la Sierra. ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE SANTANDER, sección Alfoz de Lloredo.

6. *Idem, ibidem*.

7. *Idem, ibidem*.

Duque del Infantado, encuentro la primera noticia fehaciente de su existencia⁸.

2) *Pesquería*.—El año 1611 un negocio de venta de pescado en Valladolid y Madrid. Se citan así las mercancías: "barriles de escabeche, besugo, sardinas, cabras, bonito, congrio y otros pescados frescos, procedentes de Laredo, Castro de Urdiales, Santander, Casasola y otros, más salmón salado de Castro y Laredo"⁹.

Pienso que este *Casasola* que se cita sea el puerto de Fonfría, pues todavía se llama así un sitio inmediato a Fonfría y en otros lugares no he encontrado este topónimo en relación con un puerto.

PUERTO DE LUAÑA

En la ensenada del mismo nombre y barrio de Trassierra en Ruiloba, inmediato a la ermita de San Vicente hoy arruinada.

Referencias:

1) *Primera mención de Luaña*.—En el Cartulario de la Abadía de Santillana, documento 9 del año 1111, d.C. "...per arenna de Sancta Eulaya de Luanna"¹⁰.

2) *Interesantes noticias sobre Ruiloba y su puerto de Luaña*.—En un manuscrito que al parecer es copia de otro que se conservaba en la biblioteca del monasterio de San Lorenzo del Escorial. Se trata de una relación histórica efectuada en el siglo XVIII extensiva a todo el Alfoz de Lloredo, sólo se ha copiado lo que corresponde a Ruiloba¹¹.

⁸ Extracto de un Memorial impreso publicado por ESCAGEDO SALMON en *Estudios de Historia Montañesa*, t. II, p. 220, Torrelavega 1917.

⁹ Documento ante el escribano de la villa de la Vega, Juan González Benito. ARCH. HIST. PROV., sección Protocolos.

¹⁰ JUSUE, E.: *Libro de Regla o Cartulario de la antigua Abadía de Santillana del Mar*, p. 9, Madrid 1912.

¹¹ Véase A. GARCIA-LOMAS Y J. CANCIO: *Del Solar y de la Raza*, t. I, p. 86, Pasajes 1928.

PUERTO CALDERON

En el pueblo de Oreña y lugar de este nombre, existen todavía restos que pueden atribuirse a antiguos muelles. Igualmente se conserva una gran argolla de bronce sujeta a un bloque de piedra de considerable tamaño.

Referencias:

Sobre este puerto no encuentro más noticias que un proyecto para hacerlo practicable a embarcaciones de remo, está fechado en el siglo XVIII¹².

PUERTO DE LA REQUEJADA

En la ría de Saja-Besaya o de San Martín de la Arena, barrio de la Requejada en término de Polanco, está situado este puerto que sigue utilizándose por la firma Solvay.

Referencias:

1) *Tráfico de cereales*.—El año 1628 varias pinazas cargaban trigo en el puerto¹³.

El año 1775 un barco cargado de trigo "en el puerto de la ría de Requejada" dispuesto a viajar para el puerto de Cádiz¹⁴.

2) *Tráfico de minerales*.—El año 1727 un barco cargado con vena de hierro destinada a las ferrerías de la comarca¹⁵.

¹² ARCH. HIST. PROV., *sección Protocolos*.

¹³ Doc. ante el escribano de la villa de la Vega, Alonso González Benito. ARCH. HIST. PROV., *sección Protocolos*.

¹⁴ Doc. ante el escribano de Torrelavega, Jacinto Ruiz Tagle. ARCH. HIST. PROV., *sección Protocolos*.

¹⁵ Testamento del capitán que realiza este transporte, ante el escribano Francisco Ruiz Tagle. ARCH. HIST. PROV., *sección Protocolos*.

PUERTO DE SANTO DOMINGO

Otro lugar donde se efectuaba tráfico era el fondeadero de este nombre, en la misma ría de San Martín de la Arena y término de Cortiguera. Estaba situado en el paso de barca del mismo nombre¹⁶ y era privativo de la Abadía de Santillana.

Referencia:

La mesa de jasper de la sacristía de la Iglesia Colegial de la villa de Santillana se trajo de Castro Urdiales por mar y desembarcó en Santo Domingo de Cortiguera¹⁷.

PUERTO DE SAN MARTIN DE LA ARENA

En la villa de Suances y sitio de "la rivera" estaba este puerto ya conocido en la alta Edad Media¹⁸.

Referencias:

1) *Comercio de cereales*.—En el año 1615 Juan Pérez de la Fuente, vecino de Queveda y Juan González, cerrajero de Bárcena de la Puente (Puente San Miguel), acuerdan formar compañía para traer trigo desde "San Sebastián y otras partes y venderlo en este puerto (de San Martín de la Arena) al contado y al fiado, como a su tiempo mejor convenga de lo despachar". Es curioso que varios de los compradores "al fiado" provienen de zona cercana a Reinosa donde supongo se cosechaba este cereal¹⁹.

2) *Muelles*.—El año 1734-35, construcción del muelle en la ría de Suances por Miguel de Jordanes. (¿Será Jorganes?)²⁰.

¹⁶ PEDRAJA, J. M. DE LA: Santo Domingo de la barquera, *Publ. Inst. Etn. y Folk. "Hoyos Sáinz"*, vol. VI, 1974.

¹⁷ ARCH. ABADIA DE SANTILLANA, *libro de fábrica*, folio 160.

¹⁸ En la citada donación del rey Sancho II, el Fuerte, figura este puerto con el nombre de San Martín. *Op. y p. cit.*

¹⁹ Doc. ante el escribano del valle de Reocín, Juan García. ARCH. HIST. PROV. *sección Protocolos*.

²⁰ Doc. ante el escribano del valle de Piélagos, Juan Calderón. ARCH. HIST. PROV., *sección Protocolos*.

PUERTO ROMANO EN LA COSTA DE SUANCES

En este lugar localizan casi todos los autores el Portus Blendium que tanta importancia tuvo en las guerras cántabras. Con todas las reservas pienso pueda localizarse en lugar llamado "el esquilar" o zona inmediata al barrio de Santiuste.

Referencia:

Hallazgo de tégulas e imbrices armadas, restos de pavimento (rombos y teselas) y monedas en el barrio "la Jerra" (la sierra en documentos antiguos) y huerta inmediata a la iglesia parroquial, que fue propiedad del Sr. Gómez Quintana, capitán de la marina mercante.

PUERTO DE BOO

En la ría del Pas y término del pueblo llamado Boo en el valle de Piélagos, posiblemente se le pueda localizar en el mismo lugar que ocupara el antiguo paso de barca a Mogro.

Referencia:

Se le cita en el nombrado "Pleito de los Valles"²¹.

PUERTO DE LIENCREs

Pienso se tratara de un surgidero en la rivera del Pas o en la costa del término de Liencre.

Referencia:

Citado también en dicho Pleito²².

²¹ ESCAGEDO SALMON, E.: Op. y p. cit.

²² *Idem, ibidem.*

PUERTO EN LA ISLA DEL OLEO

En esta isla, o mejor península, que estaba en la bahía de Santander en los terrenos ocupados por la firma Nueva Montaña, había ya en el siglo XVII unos astilleros de la familia Puebla y cerca de este lugar se menciona un faro²³.

No he encontrado mención de este puerto, sin embargo creo que en la isla del Oleo se efectuaría cierto tráfico.

PUERTO DE MOBARDO

En el valle de Camargo y también en la bahía de Santander, existía un lugar donde atracaban embarcaciones que sobre todo se dedicaban a la exportación de madera procedente de los grandes bosques cercanos.

Referencias:

1) *Primera mención del puerto*.—El año 1349, d.C. en el codicilo de D. Gonzalo Ruiz de la Vega, Mayordomo del infante D. Fadrique y Señor de Barca, en Belamazán de Soria; se menciona así este puerto: "E mando a García, mi fijo, otrosí el solar de Cacecedo (Cacicedo) con el puerto de Mombardo²⁴.

2) *Otra cita*.—El año 1412 D. Ladrón de Guevara, Señor de la villa de Escalante, deseando vender o trocar varios bienes a D. Yñigo López de Mendoza, Marqués de Santillana y Señor de la Casa de la Vega; enumera entre los bienes que desea cambiar: "...las dos tercias partes de la ferrería y aceña que el dicho D. Ladrón a, e tiene, por suya en Correbermeja que es al puerto Moñado (Mobardo), con las dos tercias partes que

²³ Comunicado por mi apreciada amiga y eminente investigadora María del Carmen González Echegaray, que tiene recogida abundante documentación sobre esta isla del Oleo.

²⁴ Doc. otorgado en 1387, era hispánica, (1349 d. C.), ante los escribanos Martín Alfon y Juan Ruiz, en Castro del río Castillo, prov. de Córdoba. Ms. inédito de D. FERNANDO DE VELASCO, Camarista de Castilla. C. E. M.



Puerto y castillo de San Martín de la Arena hacia 1900.



Lugar donde estuvo el puerto de Luaña y la ermita de San Vicente.

le pertenecen del palacio e casa e torre e corral que está junto con la presa de la dha ferrería..."²⁵.

PUERTO DE LA PUENTE SOLIA

Asimismo en la citada bahía de Santander, término del valle de Villaescusa se encontraba este puerto.

Referencias:

- 1) El año 1448 aparece citado en un documento del aludido "Pleito de los Valles" como *Puerto de la concha en Villaescusa*²⁶.
- 2) *Tráfico de sal*.—El año 1601 se cita el "alfolí de la Puente Solía"²⁷.
- 3) *Consistorio de la Puente Solía*.—El año 1642 se celebró una Junta de los Nueve Valles en "el Consistorio de la Puente Solía en la Merindad de Asturias de Santillana"²⁸.

PUERTO DE AJO

En término del pueblo de Ajo, lejos de la población actual y cerca de la desembocadura de la ría existen los restos del llamado "puerto viejo".

Referencias:

- 1) *Posible puerto romano*.—Cerca de estos vestigios del puerto estaba la ermita de Santiago, en su interior o en lugar inmediato se hicieron

²⁵ Poder otorgado en Guadalfajara. Archivo Infantado (ARCH. HIST. NAC., sección Osuna).

²⁶ ESCAGEDO SALMON, E.: Op. cit., p. 205.

²⁷ Testamento de Juan González de Polanco, vecino de Suances y administrador de este alfolí, ante el escribano del valle de Piélagos, Juan Calderón, ARCH. HIST. PROV., sección Protocolos.

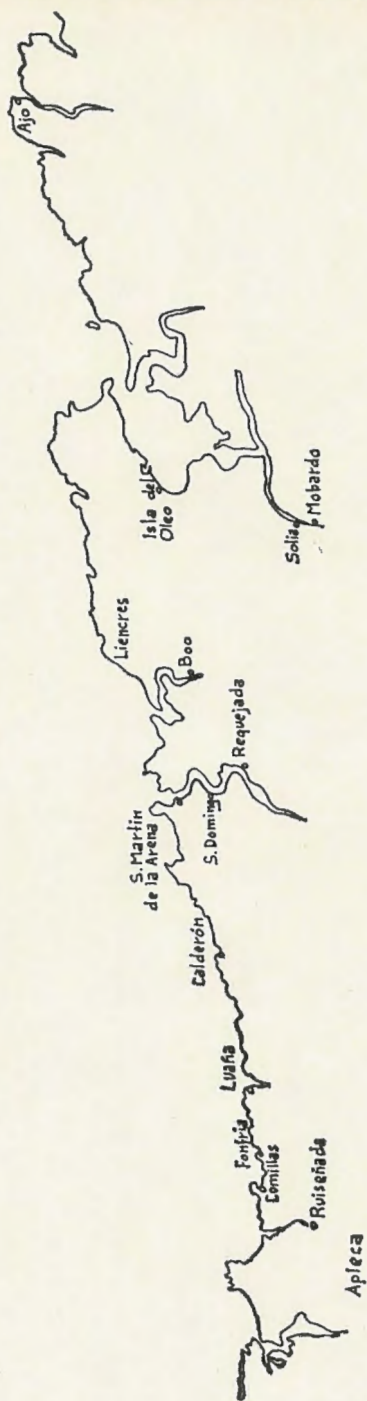
²⁸ Doc. ante el escribano del valle de Piélagos, Pedro de Herrera, ARCH. HIST. PROV., sección Protocolos.

unas excavaciones encontrando monedas, cerámica y dos brazaletes, hallazgo que fue datado de época romana²⁹.

2) *Cita de Ajo en el siglo IX.*—La iglesia de San Juan de Asio, que es posible sea el Ajo actual, se nombra en testamento del rey Ordoño II³⁰.

²⁹ Datos facilitados por el querido y admirado amigo D. Fernando Barreda, eximio investigador de nuestra historia.

³⁰ ARCH. CAT. OV., *Liber Testamentorum*, fol. 12 v.º - 15 r.º.



LOS PESCADORES DE LA VILLA DE SANTANDER
ENTRE LOS SIGLOS XVI Y XVII

JOSE LUIS CASADO SOTO

SUMARIO

INTRODUCCION

1.—LOS PESCADORES EN LA VILLA DE SANTANDER

1.1.—ESTRUCTURA SOCIAL Y DEMOGRAFIA

1.2.—ORGANIZACION URBANA

1.2.1.—Barrios

1.2.2.—Viviendas

1.3.—MUELLES Y VARADEROS

2.—COFRADIA Y CABILDO DE MAREANTES Y NAVEGANTES DE SAN MARTIN DE LA MAR

2.1.—ORDENANZAS

2.2.—ORGANIZACION INTERNA

2.3.—OBLIGACIONES RELIGIOSAS

2.4.—EL QUIÑON MUERTO

3.—ACTIVIDAD ECONOMICA

3.1.—PESQUERIAS

3.1.1.—Costera del besugo

3.1.2.—Costera de la sardina

3.1.3.—Pescados de valor y otros

3.1.4.—Tipología de las embarcaciones

3.1.5.—Sistemas de auxilios y seguridad en la mar

3.1.6.—Pesquerías atlánticas

3.2.—COMERCIALIZACION DEL PESCADO

3.2.1.—Modalidades de la venta del pescado

3.2.2.—Industria conservera

3.3.—OTRAS OCUPACIONES PRODUCTIVAS

3.3.1.—Comercio de cabotaje

3.3.2.—Viticultura

EPILOGO

APENDICE DOCUMENTAL

- I *Ordenanzas de la Cofradía de San Martín de la Mar de la villa de Santander (1606).*
- II *Real Provisión concediendo a los cofrades que pudieran nombrar alcalde de mar (1606).*
- III *Escritura de constitución del quiñón muerto (1609).*
- IV *Inventario de los bienes de un maestro pescador (1597).*



Fragmento del grabado de Santander publicado por J. Braum en 1574.

INTRODUCCION

No parece que haya dudas respecto a la consideración de que la razón de ser originaria de las *Cuatro Villas de la Costa de la Mar* fue la pesca. Todavía hasta no hace muchos años la mayor parte de su vecindario era pescador.

Santander, Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera aparecieron como significados protagonistas en la historia del Reino de Castilla merced a la política de Alfonso VIII, quien, con la intención de fortalecer la frontera marítima y promocionar el comercio atlántico, las dotó de progresivos fueros en torno al año 1200, cuyas libertades potenciaron la repoblación, fortificación y auge posteriores.

La brillante ejecutoria mercantil y guerrera que desarrollaron durante toda la Baja Edad Media y la Moderna fue posible gracias a que la mayor parte de sus habitantes eran hábiles pescadores, por tanto expertos mareantes y navegantes, adiestrados en la cotidiana brega con el bronco y siempre peligroso mar Cantábrico, afanados en arrancar de sus abismos la pesca, clave de subsistencia y primera producción autóctona.

El diario riesgo de su lucha con el océano obligó pronto a aquellos hombres a organizar colectivamente su actividad. Aunque sobre la pesca en la costa cántabra existe el testimonio arqueológico de los restos encontrados en abrigos y cavernas, y hay referencias documentadas desde la Alta Edad Media, los más viejos documentos conocidos en que se citan explícitamente las cofradías y cabildos de pescadores, datan del siglo XIV. De cualquier modo, dado lo escaso de las noticias anteriores, tenemos que llegar a los siglos XV, XVI y XVII para intentar, con documentación suficiente, reconstruir una imagen coherente de la vida de los pescadores, de su trascendencia para las villas y de aquellas sabias y vigorosas institu-

ciones populares en que se encuadraron, las cofradías de mareantes y navegantes.

Seguramente la actividad pesquera y las organizaciones gremiales que la regulaban no están representadas en nuestra historiografía al nivel que su importancia reclama. Solamente la cofradía de San Martín de Laredo ha merecido una monografía¹. Hay un folleto dedicado a las de San Vicente y Santander conjuntamente² y escasos artículos en revistas especializadas³, así como algunas referencias dispersas en historias locales de carácter más general⁴. Sin que olvidemos la fuente más rica de información técnica, aunque sale del ámbito cronológico de este trabajo, *El diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*, de Antonio Sañez Reguart. Permanece totalmente desconocida hasta hoy la historia de los gremios de pescadores de Comillas, Suances, Santoña y los demás puertos menores.

Con el presente trabajo pretendo la aproximación a un esquema todo lo coherente que los documentos permitan, de la vida de los pescadores en un espacio y un momento concretos, la villa de Santander en la transición del siglo XVI al XVII. Desde el lugar que ocupaban en la villa, hasta los modos de producción y procedimientos de pesca, desde la tipología de las embarcaciones hasta las costumbres e instituciones características.

Establezco el eje del intento de reconstrucción en torno a la fecha en que Felipe III ratificó las ancestrales ordenanzas de la cofradía, 1606, pro-

¹ SANFEIU, L. *La Cofradía de San Martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo*, Madrid, 1944.

² MARTINEZ GUITIAN, L. *Cofradías de Mareantes y Pescadores de San Vicente de la Barquera y Santander*, Santander, 1949.

³ GONZALEZ CAMINO, F. Relaciones entre el ayuntamiento de Santander y la Cofradía de mareantes de San Martín de la Mar. *Rev. de Santander*, T. 3.º, 1931, 49-57 y 259-268.

MAZA SOLANO, T. Documentos del archivo del Cabildo de San Martín de la Mar de la Villa de Santander, *Altamira*, 1935, 145-195.

SOLANO ALVEAR, R. Del fuero de los numerados de Castro Urdiales, *Revista de Legislación y jurisprudencia*, Madrid, 1867, 411-419.

⁴ BRAVO Y TUDELA, A. *Recuerdos de la villa de Laredo*, Madrid, 1873.

BASOA OJEDA, M. *Laredo en mi espejo*, Santander, 1932-1968.

ECHAVARRIA, J. *Recuerdos históricos Castreños*, Santander, 1899.

LEGUINA, E. *Recuerdos de Cantabria*, Madrid, 1875.

SAINZ DIAZ, *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera*, Santander, 1973.

COLECTIVO, *Aportación al estudio de la Historia económica de la Montaña*, Santander, 1957.

curando agotar las fuentes desde 1595 a 1615, sin excluir las extrapolaciones pertinentes hacia atrás y hacia adelante, siempre que ayuden a una mejor comprensión del fenómeno estudiado.

La primera y más importante dificultad reside en la escasez de documentos y lo inconexo de los que existen, ya que impide la elaboración de series cuantitativas, reduciendo por tanto el análisis a la organización de referencias indicativas y la estimación de sus frecuencias. La segunda dificultad se encuentra en la rareza de los trabajos sobre este tema para el resto de los pueblos costeros del Cantábrico, cuya historiografía a este respecto es tan poco abundante como la de Santander y de características parecidas.

Para el presente trabajo, la fuente más preciosa de información hubiera sido el archivo de la cofradía de pescadores, guardado en arca de tres llaves hasta finales del siglo pasado. En la actualidad se desconoce su paradero, si es que no fue destruido. De los documentos que lo formaban únicamente se conservan los que mandó copiar Eduardo de la Pedraja para la colección de su nombre. Se encuentran encuadernados en tres libros, uno de los cuales es el inventario del archivo desaparecido, mientras que los otros dos incluyen las ordenanzas, con sus correspondientes confirmaciones y autos de acatamiento, así como algún que otro documento estimado de interés por el copista⁵.

Otra colección documental consultada ha sido la formada por los protocolos notariales más antiguos conservados de Santander o, mejor dicho, por las escrituras insertas en ellos referentes a los pescadores o su actividad⁶. Es oportuno resaltar aquí que, de las cinco escribanías que existían en Santander simultáneamente por aquellas fechas, sólo se conservan los protocolos de una y media, no perteneciendo ninguno de ellos a los escribanos con quienes trabajaba la Cofradía de San Martín de la Mar, aunque

⁵ BIBLIOTECA MUNICIPAL DE SANTANDER, *Sección Manuscritos* (en adelante: B. M. S., sec. ms.), núms. 430 y 431; el n.º 272, que incluye el índice del archivo, fue publicado por MAZA SOLANO en el artículo citado en la nota 3. Este índice se citará en adelante A. C.

⁶ ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE SANTANDER, *Sección Protocolos*, (en adelante: A. H. P. S. sec. prot.). Los correspondientes a los escribanos Felipe de la Concha (1572-1614), Juan Salmón (1595-1628), Germán de la Revilla (1612-1625) y Juan Orefia Barreda (1615-1623), algunos de ellos muy incompletos.

sí aquéllos con quienes lo hacía el grupo minoritario de los pescadores de Arriba.

En el Archivo Municipal de Santander he estudiado todas las ejecutorias de pleitos habidos con los pescadores, así como los documentos sobre otros aspectos no jurídicos que les pudieran afectar, bastante más raros.

El Archivo General de Simancas me ha proporcionado algún texto valioso sobre las pesquerías de altura y sus modalidades.

Por último he de manifestar que me ha sido imposible consultar el Archivo de la Catedral de Santander, como le sucede a cualquier investigador que lo pretenda, aunque nos consta lo imprescindible de sus fondos por los catálogos que de él existen en el Centro de Estudios Montañeses.

1.—LOS PESCADORES EN LA VILLA DE SANTANDER

Dos son los aspectos que considero en este apartado, en primer lugar, la situación relativa de los pescadores dentro del conjunto social de la villa de Santander; en segundo, su localización física en el entramado urbano y portuario. Dejo para más adelante el estudio de su grado de incidencia en la economía de la villa.

1.1.—ESTRUCTURA SOCIAL Y DEMOGRAFIA

Como ya quedó estudiado en otro lugar⁷, el vecindario de la villa de Santander estaba formado por dos grupos claramente diferenciados: una minoría que acaparaba todos los puestos concejiles, y por tanto el poder, la administración y la justicia, y la gran mayoría restante, "el pueblo común", de oficio pescador y mareante. Esta situación facilitaba todo tipo de abusos por parte de los regidores del municipio, abusos que dieron lugar a largos y costosos pleitos, cuando no a tumultos y muertes violentas. Tal desnivel de poder se asentaba en una realidad social que, rompiendo el esquema típico de la sociedad estamental, puesto que aquí la compartida hidalguía no podía ser clave de la segregación, establecía la diferenciación

⁷ CASADO SOTO, J. L. Pescadores y linajes, estratificación social y conflictos en la villa de Santander, siglos XV y XVI. *Altamira*, 1976-1977, 185-229.

social en los diversos niveles de rentas y oficios, que a su vez determinaban los grados de alfabetización e instrucción.

Como muestra de los excesos a que podía llevar una situación como aquélla, extracto a continuación un expresivo documento desconocido hasta ahora. Lucas de Bolívar Arce, "haciendo oficio de alcalde en la villa" fletó el mes de julio de 1597 un navío en corso, sin el preceptivo permiso real, "para su particular aprovechamiento". Al no estar dispuestos los habitantes a enrolarse de buen grado, realizó una leva por la fuerza de cuarenta hombres, la mayoría de los cuales eran mareantes. El resultado de la expedición fue que "la dha. gente, artillería, armas y municiones que dho. navío llevaba, todo vino a poder de enemigos, y mataron a nuestros maridos, padres e hixos, dándoles muertes crueles e inhumanas" según nos cuenta las mujeres desamparadas por el desastre. Mas no paró aquí la actuación del alcalde Bolívar, puesto que, seguramente haciendo responsables a los muertos de la pérdida de su navío, se incautó de los bienes de los herederos, vendiéndolos para resarcirse, y cuando no halló bienes bastantes, prendió a las personas como rehenes, procurándoles "muchos malos tratamientos de palabra y obra"⁸.

Si consideramos que esta sangría de cuarenta hombres jóvenes y en la plenitud de sus fuerzas, tuvo lugar inmediatamente después de la gran peste del invierno y primavera anteriores, que había dejado la villa reducida a poco más de ochocientos habitantes, podremos afirmar que en ella se encuentra la causa del estancamiento demográfico posterior⁹. Sin dejar de señalar la incidencia que debió tener en la productividad, puesto que en

⁸ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 3, fols. 58, 59. Se trata del poder que las viudas otorgaron a los procuradores de la Chancillería de Valladolid para que actuaran en el pleito que seguían contra el Alcalde Bolívar Arce, "para questo venga a noticia de Su Magestad, y castigue un exceso tan grande, y de aquí adelante haya remedio en lo venidero". Fue dado en Santander el 4-III-1598, ante el escribano Juan Salmón.

⁹ Se pone de manifiesto tal estancamiento en la extrañamente lenta recuperación del índice de natalidad en la villa de Santander, tras la peste, en comparación con el de la villa de Laredo, que también la sufrió. Véanse GONZALEZ ECHEGARAY, J. Estudio demográfico sobre la villa de Santander (1580-1629). *Publ. del Instituto de Etnografía y Folklore "Hoyos Sainz"*, vol. VI (1974), 145-175. Del mismo: La población de la Villa de Santander, en el siglo XVII. Cincuenta años de demografía (1630-1679). *Idem.* vol. VII (1975), 103-149. Del mismo: Demografía de la Villa de Laredo en los siglos XVI y XVII, *idem.* vol. VIII (1976) 169-210.

la masacre se perdió alrededor del 20 % de la población activa masculina. Hecho que fue tanto más grave cuanto que ocurría en una época en que estaba consumándose la definitiva marginación y decadencia del puerto de Santander, gracias al abandono de Burgos, la competencia de Bilbao y el destrozo de sus muelles desde que Felipe II lo eligió como base naval de sus armadas en el Cantábrico.

La contradicción entre el estado de hidalguía generalizado de los vecinos de Santander y la estratificación social, fue otro de los motivos de tensión y conflicto cuando los miembros de los linajes pretendieron poner en duda la nobleza de sangre de los pescadores para privarles de sus exenciones tributarias. Así vemos como éstos se vieron precisados a reclamar y conseguir “dos Reales Provisiones, dadas en Valladolid, la primera de 25 de septiembre de 1564, para que al Cabildo de Mareantes se le diese testimonio del padrón que en aquel año se había formado en la villa, y la segunda, declarando varias penas por no haber cumplido la primera”¹⁰. Problema que no quedó zanjado, pues sabemos que “el cabildo emitió un poder sobre padrones solicitando se les declarase nobles por las dificultades que había en hacer las pruebas y haber estado siempre en concepto de tales”¹¹.

Estas pretensiones de los principales de enajenar a los pescadores de su hidalguía, aprovechando lo costoso de las probanzas, entraron a su vez en contradicción con los intereses reales. Efectivamente la obligación de los pescadores de prestar servicio en las Armadas fue, además de otro factor de diferenciación, especialmente gravoso para los implicados, motivo del reconocimiento real de su naturaleza. Los mismos inoperantes documentos reales en que se intentan paliar los males de los levados para la Real Armada informan del mal trato que en ella se les infligía y el menosprecio y violencia que les propinaban los soldados y gente de guerra a bordo de los navíos —1606—, además del peligro, confirmado con harta frecuencia, de perder la vida en el servicio o quedar mutilados. Por esta razón, ya en los primeros intentos de establecer la Matrícula de Mar, entre los privilegios que se reconocieron a los mareantes, en contrapartida por lo

¹⁰ A. C., leg. 6, n.º 14.

¹¹ *Idem.*, leg. 10, n.º 1.

penoso de tal carga, se especifica “que lejos de servir de tacha en la nobleza el servicio en la Armada, sea motivo de honra” —1606—¹² afirmación ratificada en la cédula de restablecimiento de la Matrícula de 1625, donde se manifiesta que los oficios de pescador “no impiden la nobleza y que sin embargo pueden tener el hábito de las Ordenes Militares, lo mismo que los que sirven en la Infantería”¹³.

1.2.—ORGANIZACION URBANA

La estratificación de la sociedad santanderina hacia el año 1600 se proyectaba en el entramado urbano estableciendo una peculiar organización del espacio. La segregación urbana consiguiente era tan evidente y radical que pudo ser asumida por el grupo dominante como justificación de las diferencias sociales, tomando el efecto por la causa. Que esto era así queda claramente de manifiesto en el alegato del procurador general de la villa, Juan de Ibarra, en el pleito contra Laredo de 1557, cuando esta última pretendió ostentar la capitalidad de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. Decía el portavoz de la oligarquía “que los vecinos de Santander habían fecho tantas hazañas, y eran tan preheminentes, que a los pescadores no les consintieron vivir entre sí y vivieron, y viven, en las calles apartadas fuera de los muros”¹⁴.

Efectivamente, dentro de las murallas vivían los linajes y sus parientes, los canónigos, comerciantes y artesanos. En la Rúa Mayor y calles del Puente, San Francisco, Don Gutierre, Santa Clara, Puerta la Sierra, Arcillero o Rupalacio, Ribera y Plaza Vieja. También se encontraban dentro

¹² SALAS, J. *Historia de la Matrícula de Mar*, Madrid, 1870 y 1879² revisada, *passim*. Obra clásica y aún no superada sobre el particular.

¹³ A. C., leg. 6, n.º 11.

¹⁴ BOO HANERO, FRAY I. *Memorias a Santander y expresiones a Cantabria*, ms. n.º 221, Fol. 10 v. de la Col. Pedraja B. M. S. Donde el autor arremete indignado contra tal afirmación, diciendo “Los pescadores de Santander son tan antiguos como la misma villa, y más viejos que sus murallas, pues en todo puerto de mar es el más regular ejercicio el de la pesca... Los empleos de la navegación y pesquería siempre han merecido lugar entre los nobles... que todas las glorias que, con razón, atribuye a los vecinos de Santander, fueron mérito de los pescadores; éstos tripularon y capitanearon la capitana de la Armada Real que salió de Santander para el bloqueo de Sevilla...”, etc., etc.

de los muros de la villa la totalidad de los servicios. Allí estaban los hornos de cocer pan, las carnicerías, las tiendas, las boticas y las oficinas y talleres de los artesanos sastres, zapateros, toneleros, plateros, etc.

Fuera de la defensa de las murallas sólo había unos pocos caseríos de labor, el convento de San Francisco, rodeado de sus propios altos muros y torres, y los dos arrabales de pescadores, el de Fuera de la Puerta y el de la Mar.

1.2.1.—*Barrios*

El arrabal de Fuera la Puerta, de Arriba o Collación de San Pedro, se extendía sobre la cresta del cerro desde la puerta más antigua y principal de la villa, la de San Pedro, hasta la capilla de Consolación, y estaba constituido por una sola calle formada, a su vez, por dos hileras de cuarenta y cinco a cincuenta casas cada una. A la trasera de las casas o, más raramente, en los huecos que en ocasiones las separaban, había pequeñas huertas de legumbres, hortalizas y algún que otro árbol frutal, todo ello para el consumo familiar. El resto del cerro, en su vertiente sur hacia el cantil de la mar y en la norte hacia la Mies del Valle, estaba cubierto de cerrados con viñas.

El barrio de la Mar o de Abajo, estaba formado por las calles del Arrabal, del Medio y de la Mar. Tres hileras de casas, cuyas fachadas miraban al mediodía dándose la espalda unas a otras, definían estas calles. A la de la Mar se accedía, desde la villa, por la puerta del Peso y se desarrollaba entre una treintena de casas alineadas en su flanco norte y el playazo y puerto natural por el sur, donde los pescadores varaban sus embarcaciones. La calle del Medio estaba formada por las traseras de las viviendas de la de la Mar —o los pequeños huertos a ellas adosados— de un lado, y diez o doce casas, algunas bodegas y pequeños huertos del otro. La calle del Arrabal, a la que se llegaba desde la villa por la puerta del mismo nombre, se extendía desde allí hasta el Río de la Pila, como la actual, definida en su perfil norte por unas cuarenta casas que bordeaban el terraplén y en el sur por las traseras de las de la calle del Medio.



Plano esquemático de la villa de Santander en el siglo XVI, superpuesto sobre el actual, donde pueden apreciarse el cinturón de murallas con sus puertas y los dos barrios de pescadores, extensiones naturales de cada una de las pueblas originarias, a las que seguían asimilados.

1.2.2.—Viviendas

Las casas de los pescadores eran unifamiliares en la inmensa mayoría de los casos, constaban de dos plantas y carecían de balcones y solanas. Los muros de la planta baja eran de mampostería mientras que los de la alta estaban contruídos de forjado de mampuestos o de tablas. Las dimensiones medias oscilaban entre los tres y medio y los cuatro metros las fachadas y entre los diez y los catorce para los hastiales. La planta baja tenía el suelo de tierra pisada o *rocha*, estando unas veces precedida de portal y otras no; se dedicaba a bodega donde se guardaban y reparaban los aparejos y artes de pesca, por lo que solía tener cabrete, a la vez que hacía de almacén de leña para el invierno. A la planta alta se accedía mediante una pindia escalera, cuyas huellas eran cuartones macizos, situada generalmente al fondo de la bodega. Arriba se encontraba la vivienda propiamente dicha; constaba de un largo pasillo, adosado a un hastial y flanqueado de alcobas sin ventilación por el otro lado, que desembocaba en la única habitación soleada, la situada tras la fachada sobre el portal. La distribución interior de la vivienda, cuando existía, estaba realizada con el tejido de varas llamado *zarzo* o con tablas verticales yuxtapuestas. Los tejados eran simples y pesados. El caballete que relacionaba los hastiales, llamado "cumbre", y las tercias, todos ellos paralelos a la fachada, soportaban los cabrios; sobre éstos la ripia de tablas irregulares sin desbatar, encima de la que iban las gruesas tejas curvas a las que había que renovar en buena parte cada año para remediar los destrozos de las suradas. Estas casas carecían de chimenea, por lo que el humo salía entre las ripias y tejas ennegreciendo por completo las cocinas, también situadas en la planta alta.

El abastecimiento de agua estaba garantizado para los de Fuera de la Puerta por la abundante fuente de Becedo y para los del arrabal de la Mar por la del Río de la Pila.

Las aguas mayores y menores se arrojaban a la calzada al grito de ¡agua va!, que no siempre se daba o llegaba a tiempo para que pudieran retirarse los viandantes, a pesar de los reiterados bandos obligando a dar tales voces de aviso¹⁵.

¹⁵ Para realizar la anterior reconstrucción de barrios y viviendas me he valido del dibujo

1.3.—MUELLES Y VARADEROS

Los muelles propiamente dichos del puerto de Santander estaban generalmente ocupados por los navíos mercantes y las armadas reales, pues con esa finalidad fueron construídos. Aunque los pescadores también los utilizaron, ya que contribuyeron sustanciosamente a su construcción, generalmente tenían las embarcaciones de pesca varadas al pie mismo de sus casas. Los del barrio de Abajo utilizaban para este fin la playa que definía el flanco sur de la calle de la Mar, mientras que los del barrio de Arriba usaban el playazo situado en la base misma del cerro de San Pedro, precisamente al comienzo de la actual rampa de Sotileza. Ambos surgideros estaban completamente abiertos a los sures, sobre todo el de los mareantes de Fuera de la Puerta, puesto que el del barrio de la Mar se hallaba relativamente protegido por el espigón de las Naos y el muelle largo construído en torno a 1550. Por esta razón, y para facilitar la descarga del pescado, decidieron los pescadores de la Puebla Vieja construir un muelle de sillería en el lugar de su varadero tradicional en 1629, para lo que reservaron parte del quión que toda embarcación había de tributar al común¹⁶. Este muelle se llamaba a principio del siglo pasado del *Dueso*, y se accedía a él por unas largas escaleras que, partiendo de un costado de la puerta de San Pedro, descendían paralelas a la vieja muralla de la villa.

Que los pescadores costearon en buena parte la construcción de los muelles de la villa, es indudable en base a los siguientes documentos. El arancel que se impuso en 1554 para dicha finalidad especificaba que “todas las barquillas y barquillos que pescaren en la ría de la Villa, pagarían a tres reales cada una, en cada año que durase la obra del contramuelle” y los dueños de pinazas pagarían cada año “lo que pareciere a los señores

de Jorge Hoefnagel en las dos versiones publicadas, la de Braum (1574) y la de Valleggio (1572), y del dibujo de Zuyder (1660). Además he utilizado las múltiples escrituras de contratos de construcción o reparos de casas, así como de obras menores, y ventas, trueques, deslindes e inventarios contenidas en los protocolos de los notarios reseñados en la nota 6. Del Archivo y la Biblioteca Municipales de Santander proceden también muchos detalles incluidos en memoriales y multitud de documentación diversa. Todo ello forma parte de la obra en preparación “Mil años de la villa de Santander y su puerto”.

¹⁶ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 33 fols. 201-204.

Justicia y Regimiento" además de las imposiciones concretas sobre la carga y descarga de toda clase de pescados¹⁷. Unos años después, en 1602, los muelles estaban deshechos como consecuencia de la serie ininterrumpida de Armadas que en Santander se aprestaron desde 1570, por lo que se solicitó permiso del rey para imponer el correspondiente repartimiento de la cuantía necesaria para su reparación entre los lugares de veinte leguas a la redonda; la pretensión fue impugnada con éxito por los afectados; la villa volvió a insistir, moderando las pretensiones, hasta conseguir la real provisión de 20 de febrero de 1612 por la que se aprobaron repartimiento y obra¹⁸. Nombrado depositario y fiadores, salió la cofradía a su vez por fiador de todos ellos, a instancias del alcalde mayor "por quanto a la dha. cofradía le es de tanta importancia el que los dichos muelles se reparen y reedifiquen para que mexor puedan navegar sus barcos y navíos y hacer carga y descarga", para lo cual obligaron los bienes de la cofradía y los propios de los cofrades¹⁹. Es de destacar lo exorbitante, para la época y la economía de los pescadores, de la cifra de siete mil seiscientos ducados que se comprometieron a garantizar.

2.—LA COFRADIA Y CABILDO DE MAREANTES Y NAVEGANTES DE SAN MARTIN DE LA MAR

Tal organización popular constituyó, sin comparación posible, la más importante institución gremial de la villa de Santander a lo largo de toda su historia. El que fueran otros grupos sociales quienes detentaran el poder efectivo, primero el abad y el cabildo colegial, más tarde la oligarquía de propietarios comerciantes y armadores, no invalida esta afirmación, puesto que, aunque no gozara de la capacidad decisoria que debiera haberle correspondido en función de la importancia numérica de sus componentes —desde que tenemos datos fehacientes la proporción, respecto a la totalidad de los vecinos, osciló entre el 65 % y el 85 %—, el pueblo común halló en la cofradía la forma más idónea, dadas las circunstancias, de orga-

¹⁷ A. M. S., leg. A-3 n.º 43. Fue publicado por MAZA SOLANO, T. en *Aportación al estudio de la Historia económica de la Montaña*, Santander, 1957, 348-362.

¹⁸ A. H. P. S., sec. prot., leg. 11, fols. 70-72.

¹⁹ *Idem. ibídem.*, fols. 80-81

nizar su actividad, limitar los abusos y defender sus derechos en aquella sociedad tan rígidamente jerarquizada.

2.1.—ORDENANZAS

Aún contempladas desde nuestros días, sigue sin extrañarnos el asombro de los ilustrados del siglo XVIII ante la sabiduría encerrada en estos códigos populares de derecho consuetudinario, decantados a lo largo de las centurias, que son las ordenanzas de los cabildos de pescadores del Cantábrico.

De las que estuvieron en vigor en los puertos montañoses, solamente se conocen y están publicadas las de San Vicente de la Barquera²⁰ y Laredo²¹. Tuve la fortuna de encontrar las ordenanzas de San Martín de la Mar, de la villa de Santander, incluídas en una real provisión de Felipe III, dada en Valladolid a 18 de marzo de 1606²². En el preámbulo del documento se advierte "que teniades las ordenanzas que presentabades para vuestro buen gobierno confirmadas por la villa *muchos años había*", solicitándose la aprobación real, no obstante, "para que mejor se guardasen, cumpliesen y ejecutasen".

Supongo que se fijarían por escrito originariamente a comienzos del siglo XIV, como al parecer ocurrió con las de las restantes Cuatro Villas de la Costa de la Mar. A partir de entonces se fueron completando y ajustando progresivamente, incorporando el fruto de la experiencia en su ejercicio, los privilegios concedidos por los reyes y los aspectos más trascendentes de las concordias habidas con la villa. Por citar dos ejemplos, eso fue lo que ocurrió con la real provisión de Juan II en 1452²³ y con la concordia que tuvieron con el ayuntamiento en 1586²⁴.

²⁰ SAÑEZ REGUART, *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*. Madrid, 1791-1795. Tomo II, en notas sucesivas de la pág. 404 a la 438. Después glosadas por LEGUINA, MARTINEZ GUITIAN y SAINZ DIAZ. El original se ha perdido.

²¹ SANFELIU, *op. cit.* apéndice n.º 5, 73-84. Actualmente deben conservarse en el A. H. P. S., sec. *Laredo*, sin clasificar.

²² B. M. S., sec. ms., n.º 430, fols. 1-10. A partir de aquí las referencias a este documento se citarán: ORDENANZAS seguido del n.º de capítulo correspondiente. Van insertas íntegramente en el apéndice I de este trabajo.

²³ A. M. S., leg. A-2, n.º 38, fols. 1 v.-4 v.

²⁴ *Idem.*, leg. A-3, n.º 61, fols. 52-55.

Los mareantes no se regían solamente por las ordenanzas de la cofradía, sino que, a la vez, estaban sometidos a las generales de la villa, en las que algunos capítulos reglaban aspectos básicos de la economía de los pescadores, dada su trascendencia sobre la de la villa. Tal era el caso, por ejemplo, del porcentaje del producto de la pesca que había de dedicarse para la provisión de los vecinos²⁵, el modo de venta²⁶ y la proporción en que debían contribuir a las alcabalas de la villa²⁷. Pero cuando el paralelismo entre ambos códigos locales se convertía en tangencia, el choque daba lugar a las lógicas desavenencias, como ocurrió cuando los regidores pretendieron, en 1519, limitar el uso de determinados artes de pesca "sin embargo de qualesquier ordenanzas que... *están fechas* entre los pescadores"²⁸.

Para evitar ese tipo de intromisiones, es por lo que recurrieron los cofrades a la instancia suprema del rey y su real consejo, a fin de conseguir que, corroborando con su autoridad las antiguas costumbres, quedasen emancipadas de las actuaciones de la justicia ordinaria de la villa.

A través de los documentos podemos comprobar cómo la cofradía no se conformó con tal logro, sino que, muy al contrario, emprendió toda una serie de coherentes iniciativas legales y administrativas ordenadas a consolidar su autonomía y autoridad.

La cabeza visible de aquel proceso fue un cofrade que no sabía escribir²⁹, llamado Martín Ruiz de Camargo, el cual desempeñó el cargo de procurador durante casi veinte años.

Pocos meses después de la confirmación de las ordenanzas, el 31 de octubre de 1606, consiguieron de Felipe III facultad para nombrar alcalde de mar entre los miembros de la cofradía, privilegio del que ya gozaban las otras Villas de la Costa. Esta real provisión era el complemento imprescindible de la anterior, puesto que gracias a él alcanzaban realmente

²⁵ *Idem.*, leg. A-3, n.º 61, fols. 3 v.-4 v.

²⁶ *Idem.*, leg. A-2, n.º 14.

²⁷ MAZA SOLANO, T. Manifestaciones de la economía montañesa de los siglos IV al XVIII, en *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*, Santander, 1957, 279-281.

²⁸ A. M. S., leg. A-3, n.º 61, fols. 7 v.-9.

²⁹ B. M. S., sec. ms., n.º 430, fol. 27.

la emancipación jurisdiccional en todo lo referente a los asuntos contemplados en las ordenanzas, relegando a la justicia ordinaria de la villa solamente para las apelaciones³⁰.

No había terminado aquel año cuando vemos actuar de nuevo a Martín de Camargo trayendo nueva provisión del Consejo de Hacienda para que se hiciera con toda rectitud el repartimiento impuesto a la villa, sin cargar al pescado más alcabalas de las debidas, como pretendía el ayuntamiento³¹. A la vez reclamaba para la cofradía la gran suma de ducados que la villa le debía en correspondencia con la obligación que los pescadores adquirieron "muchos años había" de entregar en cuaresma, para su provisión, de todas las chalupas que salieran a por congrio y mero, de cada cinco uno. Como la villa estaba empeñada y el conflicto abocaba a un pleito ruinoso, de nuevo se otorgaron mutua escritura de concordia, el 3 de febrero de 1607, por la que la villa renunciaba a la regalía de los congrios a cambio de que los pescadores le perdonaran la enorme cuantía que adeudaba. Téngase en cuenta que sólo había pagado el ayuntamiento, los treinta mil maravedís anuales comprometidos, el primer año del acuerdo. Además consentía la cofradía en que se le aumentase la alcabala del pescado hasta el 8 % durante cuatro años, a pesar de "estar ansimismo empeñada por los malos años que han tenido atrasados y el presente, que no ha habido pesca", pues no obstante lo cual era "causa la dha. cofradía del trato y comercio que hay en esta dha. villa, con su pesquería", por lo que se sacrificaba para "que las demás rentas se acrecienten y valgan mucho más de lo que valdrían, y por otras muchas causas que hay, para que esta dha. villa tenga buena correspondencia, amistad y concordia con la dha. cofradía"³².

No tardó mucho la cofradía en ver defraudada su buena voluntad, ya que de nuevo volvemos a encontrar a Martín de Camargo requiriendo en su nombre "al ayuntamiento de la villa por haber éste cargado a 10 por 100 de alcabala al pescado, contraviniendo a la concordia que habían estipulado... por hacer favor a la villa y quitar los empeños en que se hallaba"³³.

Por aquellos años debió conseguir también la cofradía de San Martín

³⁰ *Idem. ibidem.*, fols. 14-15. Va inserta en el apéndice II de este trabajo.

³¹ *Idem. ibidem.*, 19 v. y 23 v.

³² *Idem. ibidem.*, fols. 23-27. Va inserta en la confirmación de 1618.

³³ A. C., leg. 6, n.º 18.

el privilegio "para que pueda hacer fondos para el socorro de sus necesidades, por contribuciones de sus individuos, aunque sea de sus haciendas, sin obligar a ninguno para que las haga"³⁴, ya que sabemos que lo ejercieron por lo menos a partir de 1609³⁵.

Otras dos importantes provisiones reales consiguieron los pescadores de Santander de Felipe III, además de la confirmación, en 1618, de la concordia de 1607. La primera de ellas, dada en Madrid el 18 de julio de 1618, de singular trascendencia para la totalidad de los habitantes de la villa, por cuanto cortaba una especulación tremenda según se deduce del texto de la real carta, que paso a extractar. Dice así: "algunas personas de la dha. villa, que tenían oficios públicos, como regidores, procuradores, escribanos y otros ministros de justicia, trataban y contrataban en los bastimentos que venían a dha. villa, comprándolos de otras personas y volviéndolos a vender, de que resultaba encarecerse los dhos. bastimentos, por pasar por su mano la postura y precio dellos, en grave perjuicio de todos los vecinos, contraviniendo a las leyes de estos nuestros reinos; y, así mismo, los dhos. ministros y personas públicas y otros vecinos particulares de la dha. villa, en viniendo algún navío con cantidad de mercaderías y bastimentos, se atravesaban y compraban luego los dichos bastimentos por junto, no dando lugar a que la dha. gente de la dha. villa se proveyese por menudo; y después, el dho. comprador, los reservaba y guardaba para tiempos necesitados y, aún sin necesidad, los vendía a los precios que le parecía, por estar falta la tierra del dho. bastimento"³⁶. El rey ordenó que ninguna persona que desempeñara oficios públicos pudiera entender en tratos, pena de perderlos, así como que se cumpliera la antigua ordenanza de la villa según la que toda mercadería debía estar a tabla por menudo tres días antes de venderla al por mayor y tres después, al precio que se hubiera adquirido³⁷. La otra real provisión, de 25 de enero de 1619, intentaba atajar otro abuso, no tan trascendente pero sí muy expresivo de cómo no se desperdiciaba oportunidad alguna para la malversación de fondos pú-

³⁴ *Idem.*, leg. 8, n.º 9.

³⁵ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 9, fols. 165-66.

³⁶ B. M. S., *sec. ms.*, n.º 431, fols. 4-6.

³⁷ A. M. S., leg. A-3, n.º 61, fol. 55. Publicada por CASADO, J. L., art. cit. Apéndice 5, epígrafe 7.º.

blicos, ya que ordenaba "que los pleitos particulares no se sigan a cuenta de los propios y arbitrios de la villa"³⁸.

El mismo año volvieron a tener pleito con la villa sobre la venta de pescado. En la sentencia del 28 de marzo de 1619, se confirmó que lo siguieran vendiendo en la plaza pública como era tradicional³⁹.

Muerto Felipe III enviaron los mareantes su procurador a la corte para que el sucesor les confirmase las ordenanzas y privilegios, porque en nada perdieran su valor y vigencia. Consultado el fiscal por el consejo, dictaminó "que ya estas ordenanças se vieron y confirmaron una vez; y así no tiene necesidad de más confirmación; y la parte podía usar de ella y de los recaudos que tiene en los casos ocurrentes como le convenga"⁴⁰. Visto por el consejo, lo dieron por bueno en Madrid, el 10 de noviembre de 1621, siendo ésta la razón por la que no se volvieron a confirmar, a pesar de estar vigentes hasta la disolución de las cofradías en 1865, habiendo sido muy pocos los capítulos añadidos hasta entonces.

Tal como se confirmaron en 1606, constaban las ordenanzas de cuarenta y cuatro capítulos, de los que los veintiséis primeros se refieren a asuntos generales y pesquería del besugo y los restantes a la de la sardina. Temáticamente pueden desglosarse del siguiente modo:

Conceptos	Capítulos
Juntas, elecciones y administración... ..	2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 24, 25, 27 y 32
Religión	1, 10, 32, 40 y 41
Preparativos para pesquerías	12, 22 y 26
Atalayas y seguridad en la mar	13, 15, 16, 17, 19, 20, 21 y 28
Mares o placeres	14, 17, 36 y 37
Pesca y aparejos	10, 11, 18, 23, 31, 32, 33, 34, 35, 38, 39, 43 y 44
Ventas de pescado	4, 5, 27, 29, 30 y 42

³⁸ A. C., leg. 6, n.º 10.

³⁹ *Idem.*, leg. 5, n.º 12.

⁴⁰ B. M. S., *sec. ms.*, n.º 430, fols. 28v.-29.

De su lectura se deduce que, además de fijar los deberes para con la religión y los santos patronos y organizar con las mayores garantías y pulcritud democrática la estructura interna y administrativa de la cofradía, pues cualquier pescador contaba con los mismos deberes y derechos que los maestros y propietarios de barcos, todo el peso de la reglamentación se cifraba en reglar las faenas de la pesca intentando garantizar la mayor igualdad de oportunidades posible a todos los participantes en ella, a la vez que se ponía el máximo énfasis en las medidas conducentes a la mayor seguridad de vidas y embarcaciones.

2.2.—ORGANIZACION INTERNA

La cofradía encuadraba en su seno a todos los hombres de mar y sus familias que habitaban en la villa, ya fueran propietarios de embarcaciones, maestros o simples marineros.

A diferencia de lo que ocurría en el ayuntamiento del municipio, los cargos y oficios representativos y ejecutivos eran elegidos por la totalidad de los cofrades mediante votación⁴¹. Se utilizaba el mismo procedimiento para la adopción de decisiones extraordinarias, como entregar poderes para actuar en pleitos, aceptar concordias o repartir imposiciones y cargas⁴².

Los oficios se renovaban cada año el día de San Martín. El 11 de noviembre, después de oír misa cantada en la ermita del santo, tenían lugar las elecciones⁴³.

Primero nombraban al procurador general de la cofradía, cuya función básica, desde la real provisión de Juan II de 1451⁴⁴, consistía en representarla en los ayuntamientos con el fin de impedir que fueran adoptadas medidas contra los intereses y derechos de los cofrades. Ya vimos en otra parte cómo la pertinaz resistencia por parte del ayuntamiento al ejercicio de este derecho fue causa de la mayor parte de los pleitos y peticiones

⁴¹ ORDENANZAS, cap. 2.

⁴² A. M. S., leg. A-3, n.º 61, fol. 41. A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 9, fol. 165; leg. 11, fol. 207; leg. 28, fol. 205; leg. 16, fol. 250; leg. 33, fol. 201.

⁴³ La ermita de San Martín se encontraba sobre una pequeña península ubicada, aproximadamente, donde después se construyeron los astilleros de su nombre y el dique de Gamazo.

⁴⁴ A. M. S., leg. A-2, n.º 38, fols. 1 v.-3 v.

con los regidores del municipio⁴⁵. Además debía el procurador atender todos los asuntos y negocios que para el bien general de la cofradía se ofrecieran, reservándose ésta el derecho de revocar el nombramiento, si la gestión no era satisfactoria, y nombrar a otro para el cargo, así como el de reelegir cuantas veces le pareciera conveniente a quien le desempeñase a plena satisfacción. El oficio se hallaba convenientemente retribuido, y el elegido para desempeñarlo estaba obligado a aceptarlo bajo pena de expulsión⁴⁶.

Una vez nombrado el procurador, se procedía a la elección de los cuatro *talayeros*, dos de la Puebla Vieja y dos de la Puebla Nueva. Su cometido específico era decidir en todo lo concerniente a la pesquería, primordialmente en los aspectos de seguridad de los hombres y embarcaciones, frente a los furores de la mar y las tormentas. Ellos decidían cuándo se salía a pescar y cuándo no, así como, una vez en la mar, cuándo debían suspenderse las faenas y volver a puerto según el cariz del horizonte. Todos los cofrades debían obedecerles sin rechistar, bajo graves penas pecuniarias en caso contrario. Los dos talayeros de la Puebla Nueva echaban a suertes quién de ellos desempeñaría el oficio de mayordomo durante el año. Este consistía en el de administrar el fondo común, llevar las cuentas del cabildo y cobrar las penas a quienes se hicieran acreedores a ellas. Además, en las madrugadas de invierno, debían llevar en su pinaza la linterna que guiara a los demás en la pesquería del besugo⁴⁷. El Mayordomo fue la máxima autoridad en la cofradía hasta que ésta consiguió su emancipación jurisdiccional al poder nombrar alcalde de mar poco después de la confirmación real de sus ordenanzas, como ya vimos. También estos oficios de talayeros, mayordomo y alcalde de mar estaban remunerados por el común de la cofradía y eran obligatorios bajo pena de expulsión y graves multas.

El procurador y oficiales de la cofradía estaban obligados, así mismo, a la custodia del arca de tres llaves en que se guardaba el archivo y el dinero común, debiendo tener al día tanto el inventario de las escrituras, privilegios y ejecutorias de que gozaban, como el libro de cuenta y razón

⁴⁵ CASADO SOTO, J. L., *art. cit. passim*.

⁴⁶ ORDENANZAS, cap. 2.

⁴⁷ *Idem.*, cap. 3.

del movimiento de los fondos comunes, todo lo cual se sometía, al final de su gestión, al examen de una comisión de contadores nombrada al efecto por la cofradía, por lo que aquéllos habían de tomar cartas de pago de todos sus gastos⁴⁸. El archivo sólo podía abrirse ante la presencia y acuerdo de los depositarios de cada una de las tres llaves del arca, es decir, el procurador, un talayero del arrabal del Mar y otro del de Fuera de la Puerta⁴⁹.

Los fondos de la cofradía procedían del quiñón que cada embarcación separaba para la cosa común y de la aplicación de penas a los transgresores de las ordenanzas. Cuando su cuantía no era suficiente para hacer frente a gastos importantes, como podían ser pleitos o necesidades perentorias de abastecimiento de trigo en épocas de carestía, los oficiales convocaban a los maestros y cofrades a cabildo para decidir en qué proporción se aumentaba el producto que de su pesca habría de aportar cada embarcación⁵⁰. En las ocasiones en que esta medida no era bastante, seguían el mismo procedimiento antes de decidirse a hipotecar sus bienes imponiéndose un censo por la cantidad necesaria. Sabemos que la cofradía suscribió por lo menos los siguientes censos durante la época que nos ocupa, uno de 149.600 reales en 1588, otro de trescientos ducados en 1607, otro de doscientos diez ducados en 1618 y otro de cien ducados en 1632⁵¹.

Todos los cofrades estaban obligados a asistir a las juntas a que fueran convocados por los oficiales, así como a ser comedidos en sus intervenciones, bajo penas progresivas para los reincidentes, que podían ser de expulsión para aquellos que se atrevieran a injuriar a los oficiales⁵².

2.3.—OBLIGACIONES RELIGIOSAS

La religiosidad era un aspecto fundamental en la vida de la cofradía, refugio y reflejo inequívocos del riesgo que habían de arrostrar cotidiana-

⁴⁸ *Idem.*, cap. 8.

⁴⁹ *Idem.*, cap. 6.

⁵⁰ *Idem.*, cap. 9.

⁵¹ A. C., leg. 2, n.º 39, 26, 21 y 33.

⁵² ORDENANZAS, caps. 25 y 24.

mente sus miembros. Era muy considerable la cuantía que, como tal cofradía o los cofrades por su cuenta, invertían en misas, cera, obras pías y limosnas, —aunque no se podrá estudiar en detalle ni cuantificar mientras se nos cierre el acceso al Archivo de la Catedral—, de todas maneras, a título indicativo, citaré la muy considerable cantidad de diez ducados que pagaron al canónigo Tomás Doce cada uno de los maestros de pinaza “en razón de una limosna y obra pía que le habían encomendado” el invierno de 1606⁵³.

Merece ser resaltado el hecho de que las ordenanzas llevan por portada un primer capítulo en que se estipula taxativamente el compromiso contraído por todos los cofrades de oír las vísperas de San Martín y asistir a la misa cantada del día del santo en la iglesia de su nombre, imponiendo considerables penas a quien no lo hiciere. Pero no era ésta la única advocación de los cofrades, ya que la parte de ellos que, además de a la pesquería del besugo, se dedicaban a la de la sardina con traína, se agrupaban a su vez en otra cofradía, subsidiaria de la general de San Martín, bajo la protección de sus patronos, “los bienaventurados mártires San Emeterio y San Celedonio, cuyas santas cabezas están en la iglesia colegial desta villa”, a quienes dedicaban las misas, cera y obras pías correspondientes⁵⁴.

Existe una escritura de poder, dada el 8 de marzo de 1646, que abunda inequívocamente en el hecho de que la cofradía de los Mártires formaba parte de la mayor de San Martín. En ella se especifica cómo “estando juntos los señores procurador, mayordomo, alcalde, diputados y maestros de chalupas del cabildo de San Martín de la Mar (...) dixeron que por quanto tienen grande deboción a que la cofradía de los Santos Mártires San Meterio y Zeledon, patronos desta dha. villa, que antiguamente a tenido este dho. cabildo, vaya en aumento, y para este efeto y otras cargas que tiene este dho. cabildo, y que pueda acudir a ello; an acordado imponer, como imponen, en cada libra de congrio que se pescare, un maravedi, y lo mismo en mero; y en cada docena de besugos, un quartillo; y todo lo que se pescase noches de fiestas y sobre talayas y questa dho. y que dello les pareciere; por el tiempo que se concertaren lo arrienden; y para ello dan poder a Juan de Gandarilla, Juan de Heras Anero, para que lo

⁵³ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 7, fols. 349-354 y 375-378.

⁵⁴ ORDENANZAS, cap. 32.

puedan arrendar a quien mas por ello diere, por el tiempo que quisieren"^{54 bis}.

Además, el pendón de los Santos Mártires lo hizo el cabildo de San Martín⁵⁵.

Los maestros de barco de las tres calles de la Mar mandaron hacer a su costa, en 1620, un terno negro para las honras fúnebres a los cofrades fallecidos que se celebraban en el convento de San Francisco⁵⁶.

En la concordia resolutoria del pleito por agravios de 1586, por lo que hace al agravio VIII, mientras por un lado se restringe considerablemente el derecho de asistir a los ayuntamientos el procurador de la cofradía, por otro se le concede que "en las procesiones se le de hacha, queriéndose hallar presente, sin le poner contradicción alguna"⁵⁷.

Tenían terminantemente prohibido salir a pescar los domingos y días de fiesta, desde que se pusiera el sol a la víspera hasta que saliera al día siguiente del de guardar⁵⁸.

En la costera más importante entonces, la del besugo, todos los pescadores exclamaban siempre al sentir la primera picada en sus cuerdas: "Alabado sea Dios"^{58 bis}.

No deja de ser significativo el acusado carácter funcional de los más importantes compromisos religiosos de la cofradía. El más solemne de todos, la misa cantada del día de San Martín, precedía y disponía benéfica-mente los ánimos para las elecciones anuales de los oficios, a la vez que señalaba el comienzo de la costera del besugo. Durante ella y la cuaresma estaban los maestros y oficiales obligados a mandar decir una misa, cada domingo por la mañana en la iglesia del convento de San Francisco, a la que debía asistir la totalidad de los cofrades para que, una vez oída la misa, se reunieran todos en la capilla de San Luis y "traten y comuniquen entre sí los negocios que se ofrecieren de su pesquería, porque estén desocupados

^{54 bis} A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 54, fol. 78.

⁵⁵ A. C., leg. 7, n.º 5.

⁵⁶ *Idem.*, n.º 1.

⁵⁷ A. M. S., leg. A-3, n.º 61, fol. 56.

⁵⁸ ORDENANZAS, cap. 40.

^{58 bis} SAÑEZ REGUART, *op. cit.*, t. II, 397.

para ir a la mar entre semana"⁵⁹. Los cofrades de los Mártires estaban obligados, además, a oír las misas que se decían todos los domingos de cada mes⁶⁰, no obstante lo cual, solían conseguir licencia de los ordinarios para salir a pescar los días festivos, a cambio de contribuir a la parroquia con una limosna⁶¹.

2.4.—EL QUIÑON MUERTO

Con este nombre conocían los pescadores a las asociaciones de seguros mutuos que pudieron constituir a partir del privilegio ya reseñado⁶². Sólo he podido localizar las sociedades de este tipo organizadas por el grupo minoritario de los mareantes de Arriba, pues se han perdido los protocolos de aquellos notarios con quienes trabajaba el resto de la cofradía⁶³.

El día 10 de mayo de 1609 constituyeron los treinta y tres mareantes y maestros de Fuera de la Puerta la primera de estas asociaciones de que tenemos noticia en la villa de Santander. En la escritura de compromiso que a este propósito realizaron ante el escribano Juan Salmón, enumeran las razones que les motivaron a tal acuerdo. En primera instancia pensaban que todos juntos afrontarían mejor las necesidades que padecían tanto ellos como sus familias, dado lo precario de la situación económica general. En segundo lugar trataban de garantizar el mínimo de seguridad ante las enfermedades o cualquier acontecimiento inesperado. Para ello se obligaron a separar durante cuatro años una parte proporcional de sus ganancias, estableciendo un baremo según el porte de las embarcaciones, la cuantía de las pesquerías o la distancia al punto de destino en el comercio de cabotaje⁶⁴.

Esta sociedad duró exactamente dos años, ya que el 8 de mayo de 1611 otorgaron escritura de disolución de la sociedad y sus obligaciones "por-

⁵⁹ ORDENANZAS, cap. 10.

⁶⁰ *Idem.*, cap. 41.

⁶¹ A. C., leg. 4, n.º 7.

⁶² Véase la nota 33.

⁶³ Me refiero a los notarios Felipe del Río Concha, Diego Guzmán, Juan de la Fuente, Gonzalo del Río y Gonzalo de Revilla, de los que no se conserva ni un legajo.

⁶⁴ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 9, fols. 165-166. Va inserta en el presente trabajo, apéndice III.

que algunos an dicho no quieren llevar adelante el dho. quiñón” porque “lo que tienen recogido del dho. dinero, repartido entre muchos no cabe a nada”; decidieron, en consecuencia, que el dinero recaudado se pusiera “en renta y censo, a razón de a veynte, emplear en personas seguras; y con lo rentable, sabida la cantidad que fuere, se diga de misas perpetuas en la iglesia de Nuestra Señora de Consolación por las ánimas de sus padres y passados, y salud de ellos y de todos los demás, y de las ánimas de los que dellos vinieren”⁶⁵.

Volvió a constituirse la sociedad del quiñón muerto seis años después, según escritura del 5 de junio de 1617, en términos muy parecidos a los de la primera vez. En esta ocasión fueron treinta y un mareantes, maestros y dueños de embarcaciones, quienes se obligaron en nombre propio y del de los del mismo oficio de la Puebla Vieja. Le dieron una vigencia de tres años, incluyendo una cláusula según la cual “ninguno de nosotros no reclamara contra esta dha. escritura y, si lo hiciere, por el mesmo casso no sea oído en juicio ni fuera de él”, precaviéndose contra el riesgo de disolución ya experimentado en la ocasión anterior⁶⁶. Al año siguiente pusieron en arrendamiento el producto del quiñón por los dos años que restaban del compromiso “para que tenga cumplido efecto”, lo que se realizó, tras público pregón, por la cantidad de mil doscientos veintidós reales, el 8 de julio de 1618⁶⁷.

Todavía en 1629 renovaron los pescadores de la Puebla Alta las anteriores escrituras de quiñón muerto, ampliando la contribución al pescado de tabla y al uso de determinados artes, con el fin de hacer frente a las necesidades habituales y “para ayuda de aderezar el muelle que tienen por donde bajan a pescar”⁶⁸, tema al que ya me referí en el apartado 1.3.

Esta necesidad de disponer de un fondo común de garantía y socorros mutuos se acrecentó con el establecimiento de la Matrícula de Mar, a partir de 1625, al necesitar ayuda las familias de los levados para el real servicio en la Armada. Disponemos del testimonio del “acuerdo del Cabildo en que se establecen las cualidades que han de tener los mareantes para

⁶⁵ *Idem. ibidem.*, leg. 11, fols. 207-208.

⁶⁶ *Idem. ibidem.*, leg. 28, fols. 205-206.

⁶⁷ *Idem. ibidem.*, leg. 16, fols. 250-256.

⁶⁸ *Idem. ibidem.*, leg. 33, fols. 201-204.

gozar de la contribución que se hace a los que salen al Real Servicio"⁶⁹. Precisamente, problemas surgidos con el reparto de esta ayuda precipitaron, muchos años después, la desmembración de la cofradía en los dos cabildos que conocieron nuestros bisabuelos, aunque el tema exceda del ámbito del presente trabajo, puesto que ocurrió en 1754⁷⁰.

3.—ACTIVIDAD ECONOMICA

Actualmente se desconoce la importancia que tuvieron las pesquerías y sus derivados dentro del panorama global de la economía santanderina en el Antiguo Régimen y, por consiguiente, la correspondiente a la época que venimos estudiando. No obstante, cabe sospechar que sería muy otro del que tuvo a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, en que el progresivo desarrollo mercantil y la incipiente implantación industrial debieron reducir considerablemente su trascendencia relativa.

Desde luego en los momentos más agudos de las depresiones se menciona siempre a la actividad de los pescadores como el factor determinante de la economía de la villa. Recordemos cómo coincidieron los quince testigos, encuestados en 1504, al afirmar que la gran peste con que se había inaugurado el siglo arruinó a la población porque "morieron más en esta villa de ochoçientos pescadores, que eran otrosí ricos, e agora non ay çient pescadores, e por esto las alcabalas son perdidas"⁷¹. Aunque Santander recuperara en parte el número de sus habitantes y el tono mercantil durante la segunda mitad de aquel siglo, la progresiva inflexión general de la coyuntura, el monopolio sevillano ante la oportunidad americana, la obstaculización del comercio con el Norte por guerras y corsarios, la competencia del autónomo Bilbao, la dependencia de Burgos y la tremenda peste con que se despidió la centuria, fueron limitando su campo de actividad dejándola, en los años que nos ocupan, cada vez más reducida a la explotación de sus recursos inmediatos. Así vemos cómo se dice en la concordia

⁶⁹ A. C., leg. 8, n.º 10, fol. 94.

⁷⁰ *Idem.*, leg. 4, n.º 13.

⁷¹ A. M. S., leg. A-2, n.º 10.

de 1607 que “era causa la dha cofradía del trato y comercio que hay en esta villa, con su pesquería”⁷².

Intentaré en este apartado recomponer la actividad de los pescadores en aquel contexto y descubrir el papel que desempeñaron en la vida económica de la villa, no sólo mediante las pesquerías y su industrialización, sino también como desencadenantes del correspondiente tráfico de abastecimiento a Castilla, y el protagonismo que ejercieron con sus propias embarcaciones en el comercio de cabotaje.

3.1.—PESQUERIAS

La actividad pesquera estaba considerablemente diversificada, aunque se practicaba prioritariamente sobre determinadas especies. Para mayor comodidad en la exposición la ordeno en seis epígrafes, de los cuales los cinco primeros se refieren a las pesquerías, privativas de los cofrades de San Martín, practicadas en la ría de Santander y una franja litoral que no excedía de las veinte millas y que tenían lugar cíclicamente a lo largo del año constituyendo su ocupación principal. En último lugar consideraré sucintamente las esporádicas expediciones atlánticas, a los mares de Irlanda, Islandia y Terranova, pues, aunque tuvieron su incidencia sobre los pescadores, no eran organizadas por ellos, sino por armadores, potentados y comerciantes.

3.1.1.—*Costera del besugo, Pagellus Cantabricus* (Asso).

Se trataba de la dedicación más rentable de los cofrades de San Martín de la Mar, sin comparación posible con otra alguna. En esta pesca se ocupaba la totalidad de la cofradía y, mientras duraba, estaba terminantemente prohibido a los mareantes ejercer cualquier otra pesca o granjería, encontrándose sanos⁷³. Comenzaba en el mes de noviembre a lo largo de toda la costa cantábrica, en unos puertos antes que en otros; Santander era de los más tempraneros, pues lo hacía el día 11, festividad del patrono San Martín. Para esta fecha ya estaban formadas las compañías, o dotaciones

⁷² Véase la nota 32.

⁷³ ORDENANZAS, cap. 23.

a la parte, de cada barco y los maestros y dueños de embarcaciones las tenían prestas y aderezadas de todo lo necesario, según estaban obligados⁷⁴.

Las compañías se constituían mediante palabra dada entre cada pescador y el maestro correspondiente, tras la cual no podían ir en otra embarcación hasta terminada la costera, por lo menos, bajo fuertes penas tanto para el cofrade que así hiciere como para el maestro que le recibiere, ni tampoco podían enrolarse en barcos mercantes ni en cualquier otra navegación, salvo en servicio del rey⁷⁵. En justa correspondencia, el maestro y compañeros estaban obligados a llevar los aparejos de quien cayere enfermo y repartir con él quiñón⁷⁶. La formalización de la compañía se solemnizaba con una comida organizada por el maestro, tras la que repartía los anzuelos correspondientes a cada compañero; todo ello a desquitar de los primeros beneficios comunitarios de la costera⁷⁷.

Esta ancestral costumbre de la compañía apalabrada explica lo escaso de los documentos con obligaciones o contratas para pesquería. Paso a extractar los cinco que se conservan en los protocolos de la época estudiada.

El 15 de octubre de 1597 Pedro y Simón de la Serna y Bastian de Hermosa se obligaron con María de Heras, viuda de Pedro de Orena y dueña de la pinaza "San Francisco", para "ir a navegar... desde el día de Sant Martín primero deste año hasta el día que las pinazas dejen de ir a la mar, con nuestras cuerdas y aparejos necesarios para la dha. navegación, y de no faltar día ninguno de ir en la dha. pinaça, so pena de que si faltaremos (...) pagaremos (...) todo lo que ella dixere a perdido (...); —la dueña— haya y lleve tresçientos maravedis de salario por cada un día de los que se ocupare de ida, estada y vuelta", etc.⁷⁸.

El 25 de abril de 1603, Andres de Vega se obligó con Juan de Oreña, el mozo, por un año a contar desde la fecha del contrato, "para ir a la mar

⁷⁴ *Idem*, cap. 22.

⁷⁵ *Idem*, cap. 26. En el *Archivo de la cofradía*, leg. 3, n.º 22, se recoge un acuerdo sin fecha, según el cual, el acompañamiento había de durar por el invierno y cuaresma.

⁷⁶ ORDENANZAS, cap. 12.

⁷⁷ SAÑEZ REGUART, *op. cit.*, vol. II, 391.

⁷⁸ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 2, fol. 431.

y lo demás que le mande el dho. Juan de Oreña que sea haçedero", todo ello por diez ducados⁷⁹.

El 30 de abril de 1606, Antonio de Estrada se obligó a servir a Pascual Revilla "desde el día de San Martín, primero que viene de este año, hasta que las pinaças dexen de ir a la mar a la pesquería de besugos, sin faltar día alguno, sino los que hubieren de ser para ir a la mar como para los días que hijeren para quedar en tierra (...) le da por el dho. tiempo setenta reales, veinte de contado y los demás para el día de Navidad"⁸⁰.

El 16 de junio del mismo año se comprometió Juan Cuerno a servir "para ir a la mar y en la tierra, desde el día de San Martín (...) hasta que las pinaças dejen de ir a la mar", con Pascual de Revilla⁸¹.

El 3 de mayo de 1609 se obligó Alonso Basante con Alonso de Santiago, por dos años a partir del día de la fecha como "moço de soldada para las cosas neçesarias y tocantes a la mar y pesquería como para la tierra", debiendo recibir por el primer año siete ducados y ocho por el segundo, en vestidos y dinero⁸².

La referencia exclusiva a la pesquería del besugo, explícita en tres de los documentos y en los otros dos implícita, no hace sino confirmar lo que nos dicen las ordenanzas sobre su mayor importancia respecto a las demás. El hecho de que, quizá salvo el primero, no sean propiamente contratos de compañía sino de servidumbre y que, aún así, sean tan escasos nos permite apreciar cómo el compromiso adquirido mediante la palabra dada tenía entonces tanto o más valor que una escritura ante notario. Cabe deducir todavía otro aspecto significativo, mientras la costera comenzaba indefectiblemente el día de San Martín, su término no tenía fecha fija, pues dependía de la marcha del besugo, generalmente durante el mes de febrero, con lo que podemos estimar en torno a los tres meses su duración.

El aparejo que utilizaban en esta costera era una especie de palangre peculiar, llamado *cuerdas de besugo*, cuya mayor singularidad residía en que se calaba verticalmente y se mantenía a pulso. Estaba compuesto de

⁷⁹ *Idem. ibidem.* leg. 5, fol. 186.

⁸⁰ *Idem. ibidem.*, leg. 7, fol. 149.

⁸¹ *Idem. ibidem.*, leg. 7, fol. 205.

⁸² *Idem. ibidem.*, leg. 9, fol. 563.

una cuerda *madre* de lino, de doce brazas de largo —unos diez metros— a la que iban atados los *pipios* o codales a una cuarta de distancia entre sí, salteando uno a cada lado de la madre, por lo que cada cuerda estaba dotada de doce docenas de pipios con los anzuelos correspondientes⁸³. Sabemos dónde se fabricaban estos anzuelos; de ello nos informa una escritura de poder dada por el cabildo de San Martín al procurador de los pescadores de Castro Urdiales cuando los fabricantes de anzuelos pretendieron doblar el precio de su producto, en 1647, dice así: “los oficiales que hacen anzuelos, vecinos del lugar y concejo de Ruiloba, jurisdicción del valle del Alfoz de Lloredo, que han tenido y siempre tuvieron costumbre de hacer anzuelos para la pesca de besugos, congrio, mero, merluza y otros pescados, y (...) llevarlos a vender a las villas de Santander, Laredo y Castro, Principado de Asturias y otras partes y puertos desta costa, por no haber en ellas oficiales de los dhos. anzuelos, sino en el lugar y concejo de Ruiloba”⁸⁴.

No puede extrañarnos que se coaligasen todas las villas contra tal pretensión, pues el consumo anual de anzuelos era enorme; téngase en cuenta que la cofradía de Santander adquirió en 1610, solamente de anzuelos besugueros, quince mil unidades⁸⁵.

Cada pescador encarnaba sus cuerdas por la noche, al volver de la pesquería, con ayuda de toda la familia. Aunque en tiempos se había encarnado con vísceras de vaca, carnero y gallina, e incluso con pan, se abandonó tal práctica mediado el siglo XV dado su alto coste, según nos informan las ordenanzas de San Vicente de la Barquera. Durante la época que nos ocupa esta operación se realizaba con muergo fresco, que recogían las mujeres e hijas de los pescadores en las bajamares, así como con sardina y arenque salados o con trozos de jibia⁸⁶.

Visto por los oficiales buen cariz en el horizonte, movidos por los gritos de rigor, se levantaban los pescadores a las cuatro de la madrugada,

⁸³ SANFELIU, L., *op. cit.*, 81.

⁸⁴ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 54, fol. 270. La primera noticia sobre esta peculiar exclusiva en GUERIN BETS, FRAY P. Un monopolio montañés del setecientos, los anzuelos. *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, Santander, 1976, 273-276.

⁸⁵ A. C., leg. 3, n.º 20.

⁸⁶ SAÑEZ REGUART, A. *op. cit.*, vol. II, 410. Vol. V, 311.

bajaban al muelle o varadero con la cesta del compañero, la ropa de agua y las cuerdas ya encarnadas y cuidadosamente dispuestas en sus *copas*, armaban las embarcaciones y se hacían a la mar tras la pinaza del mayordomo, que portaba el farol de la "talaya", pues todavía sería noche cerrada durante horas. Pasada la barra, en muchas ocasiones a fuerza de remo, se dirigían cabo a cabo hasta Noja o Santoña, desde donde enfilaban al norte hasta los caladeros, sitios a veces a quince o veinte millas de la Cruz del Puerto de Santander. Para su localización se servían de ciertas *marcas* que no eran otra cosa que los montes, peñas e incluso árboles o edificios prominentes de la costa. En las ordenanzas consignan los mares más importantes: Vez Maya y Vez Maya Mayor, Mar Vieja, Bedillo de la Torre, la Mar del Nordeste, Jardines y Soba, así como algunas de las marcas para localizarlas, Monte de Santoña, Agudo Menor en la Riega, Orcada de la Torre, Biergoles, Altaperalta, Valamo y la Torre⁸⁷. Cuando yendo a la mar se levantaba viento sur y era peligroso ir a las mares lejanas, levantaban el remo los talayeros y toda la flotilla viraba dirigiéndose a pescar a la mar de San Martín de la Arena, frente a Suances, más protegida y, sobre todo, cercana⁸⁸.

Llegados al caladero, arriaban las velas, ponían proa al viento y evitaban la deriva del barco aguantándose con dos o tres pares de remos. A continuación comenzaban a calarse las cuerdas por riguroso orden, empezando por las del patrón. Cada cuerda tenía en su extremo una piedra de una a dos libras de peso. Estas piedras estaban cuidadosamente calibradas de popa a proa para que cada una abriera menos que la anterior y evitar que se enredasen los aparejos. Una vez calada la cuerda con los besugueros, iba añadiendo cada pescador a la suya trozos de cordel hasta formar un todo de doscientas a trescientas brazas, según donde estuvieran los peces. Caladas todas y no percibiéndose pesca, mandaba el patrón tomar ligeramente barlovento para, siguiendo suavemente el impulso del viento o la corriente, desplazarse con cuidado de no enredar los aparejos hacia el *placer* o *majal* donde estuvieran los peces. Según sentía las picadas cada pescador largaba dos o tres metros de cuerda para que los peces mejor se clavarán en los anzuelos y así hasta que percibía que dejaban de picar.

⁸⁷ ORDENANZAS, cap. 14.

⁸⁸ *Idem.*, cap. 17.

Entonces advertía a sus compañeros para que comprobaran la dirección de sus respectivas líneas; si veían que no había peligro de enredarse el aparejo al ser recogido por el que había avisado, le dejaban hacerlo; en caso contrario, tenía que esperarse a que terminaran de picar los besugos en las cuerdas de los demás. Una vez halado el cordel y enrollado en *marraña* iban sacando con las dos manos la cuerda con los besugos clavados en los anzuelos y colocándola sobre el banco dejando sucesivamente un besugo colgando a cada lado. Terminada esta operación volvían al placer si había sido abundante en pesca, o buscaban otro, y echaban la segunda calada. En esta ocasión no mantenían el aparejo en la mano como durante la anterior, sino que lo enrollaban al tolete con el fin de tener las manos libres para poder extraer los besugos de los anzuelos de la cuerda calada primero, separando los peces más grandes para su cesta y echando el resto en el empanelado de popa para el común⁸⁹. Cuando se daba el caso de embarazarse los aparejos de una pinaza con los de otra, estaban obligados a largar sus aparejos los de la que caló más tarde, bajo fuertes penas que debía pagar el maestre, si no dio orden de largar, o los compañeros afectados si, dada la orden por el maestre, no fuera obedecida⁹⁰.

3.1.2.—Costera de la sardina, *Sardina pilchardus* (Walb).

La segunda en importancia según las ordenanzas y los tratos de compraventa. Se ejercitaba todo el año cuando había sardina, pero sobre todo desde el final de la primavera a la otoñada. Se realizaba tanto dentro de la misma ría como en la ensenada del Sardinero, aunque se podía ir más lejos, pero siempre a la vera de la costa, por lo que los barcos dedicados a este fin eran de menor porte que los de la costera del besugo. El arte primordialmente utilizado para este menester era la *red gruesa de treinar*⁹¹.

Como se sabe, las traínas fueron en origen artes de tiro de playa, de cerco simple, que progresivamente evolucionaron incorporando el copo y cobrándose desde la embarcación. Poco sabemos de sus dimensiones durante la época que nos ocupa. En los protocolos contemporáneos solamente

⁸⁹ SAÑEZ REGUART, A. *op. cit.*, vol. II, 393-400.

⁹⁰ ORDENANZAS, cap. 18.

⁹¹ *Idem.*, caps. 32 y 33.

se conserva un inventario de maestro pescador y, según él, parece que podrían ser compuestas al modo de las traínas gallegas, pues dice "Iten dexo siete pedaços de red de hilo grueso, nuevos, cada uno de çinco, seis y siete brazas"⁹².

Las ordenanzas estipulaban minuciosamente el orden en que debía realizarse esta lucrativa pesquería, con el fin de evitar los conflictos que provocaba la competencia. Cada embarcación debía marcar el sitio donde quería pescar, tanto dentro como fuera de la ría, con unas varas que estaban obligados a proporcionarles los mayordomos de la cofradía de los Santos Mártires⁹³; los barcos que pretendieran pescar en el mismo sitio, iban pidiendo vez según llegaban, teniendo siempre preferencia aquél que había puesto la señal. Una vez cobraba éste su red, podía largarla el segundo, y así sucesivamente⁹⁴. Si el que puso la señal no quisiera echar allí la red, perdía la vez, pudiéndola echar el segundo⁹⁵, de todos modos, no podía ir a pescar a otro lado sin haber quitado previamente la marca del sitio donde la puso primero⁹⁶. Estaba terminantemente prohibido, tanto el poner señales durante los domingos y fiestas de guardar⁹⁷, como salir a pescar sardina, desde el ocaso de la víspera hasta que estuviera radiante el sol al día siguiente⁹⁸.

La sardina también se pescaba con artes de enmalle, llamadas sardineras, o redes de güeldear. Estas redes de deriva no debían de tener más de doscientas setenta mallas⁹⁹ y eran las únicas que podían llevarse junto con las traínas y calarse después de aquéllas, aunque sólo fuera del puerto¹⁰⁰, cosa que tenían prohibido hacer con las betas y redes de jeito¹⁰¹. De todos modos, en octubre de 1630, adoptó un acuerdo el cabildo estableciendo que "hasta que otra cosa se dispusiera, ninguno de los maestros pudiera

⁹² A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 2, fol. 146.

⁹³ ORDENANZAS, cap. 32.

⁹⁴ *Idem.*, cap. 34.

⁹⁵ *Idem.*, cap. 36.

⁹⁶ *Idem.*, cap. 35.

⁹⁷ *Idem.*, cap. 33.

⁹⁸ *Idem.*, cap. 40.

⁹⁹ *Idem.*, cap. 44.

¹⁰⁰ *Idem.*, cap. 39.

¹⁰¹ *Idem.*, cap. 40.

llevar más de una red medida a la pesca de la sardina, bajo pena de perder ésta y la pesca"¹⁰².

Durante los años que estudiamos, el *glito*, *jito*, *ejito* o *jeito* estaba terminantemente prohibido usarlo para la sardina en cualquier ocasión o lugar, por considerar que esquilma la pesca¹⁰³. Tal preocupación por la conservación de la riqueza piscícola aparece con cierta frecuencia en los documentos, pero, curiosamente, referida en la mayoría de los casos a la sardina; no sé si porque efectivamente habían comprobado el efecto dañino de determinados artes o porque, dado que la sardina del Cantábrico corresponde a las de ciclo de año y medio, las fluctuaciones a que está sujeta su presencia dan y daban lugar a años buenos o malos que, si son casi siempre impredecibles en la actualidad, serían imposibles de explicar de otro modo en aquellos tiempos.

Supongo que todos estos artes eran de lino con las relingas de cáñamo, los flotadores de corcho y los plomos de piedra o barro cocido, pues de estos materiales lo eran siglo y pico más tarde según Sañez Reguart, como puede verse en los artículos correspondientes de su Diccionario.

Por la misma razón de preservar la pesca estaba limitado el uso de *betas*, aunque no se llegaban a prohibir¹⁰⁴.

El cebo empleado para la sardina era el *güeldo* o *yeldo*, consistente en pececillos, *esquilas* o camaroncillos machacados, que pescaban junto a la costa con mangas y redeños. Como este producto era insuficiente, su adquisición dio lugar en ocasiones a agresiones y abusos, como cuando, en 1557, invadieron los de Comillas la costa de Llanes y, por la fuerza, cogieron todo el yeldo que quisieron¹⁰⁵. Para evitar tales atropellos y la competencia excesiva entre los mismos cofrades, tenían firmemente reglado el procedimiento de su pesca, que nadie podía realizar sin orden del mayordomo, encargado de velar por la igualdad de oportunidades en la adquisición de este producto, teniendo por costumbre que el que contraviniera tal norma perdiera todo el cebo que hubiera cogido y pagase una

¹⁰² A. C., leg. 3, n.º 13.

¹⁰³ ORDENANZAS, cap. 43.

¹⁰⁴ *Idem.*, cap. 38.

¹⁰⁵ Como se describe en el pleito subsiguiente copiado por ORTIZ DE LA AZUELA, en *Comillas, notas para su historia*, Madrid, 1902, 13-14.

multa¹⁰⁶. Además, en la época que nos ocupa, ya se había generalizado el complementar su uso con *raba*, las huevas de bacalao saladas que se traían de Terranova, mucho más eficiente como cebo, sin que fuera obstáculo para ello su alto precio. Así sabemos que el 20 de julio de 1598, Juan de Oreña, Pedro de Pámanes y Pedro de Bear, Santiago de Soto, Juan de Oreña el mozo, Toribio de Herrera y Blas de Leza, se obligaron a pagar a Juan de San Miguel cuarenta y dos ducados por cuatro barricas de raba¹⁰⁷; el 21 de mayo de 1600, Santiago de Soto y Rodrigo de Sierra se comprometieron a pagar al mismo Juan de San Miguel once ducados y siete reales por una barrica de raba¹⁰⁸; durante el año 1609 siguió siendo Juan de San Miguel el proveedor de este producto, pues el 26 de abril vendió a Pedro de Villanueva, Juan de Leza y Juan de Galizano tres barricas de raba en cuarenta y cinco ducados, el 23 de junio vendió otra a Santiago de Soto por sesenta y cinco reales, es decir, un real más barata que las anteriores, y el 29 del mismo mes otra a Bartolomé de Gandarillas por quince ducados¹⁰⁹. Debe tenerse en cuenta que, según estos documentos, el precio de una barrica de raba ascendía a un valor que oscilaba entre la mitad y las tres cuartas partes del de una chalupa¹¹⁰, embarcación con que se realizaba aquella pesca.

3.1.3.—Pescados de valor y otros

Llamaban pescados de valor al congrio, *Conger conger* (L.), la pescada, *Merlucius merluccius* (L.), y al mero, *Serranus guaza* (L.), porque su cotización era enorme, sobre todo durante la estricta cuaresma de aquellos tiempos.

La pesca de estas especies se realizaba con un tipo de palangre que llamaban espinel y que no conviene confundir con el andaluz. Se diferenciaba de las cuerdas de besugo en que se tendía horizontalmente sobre el fondo, la madre y los brazales o pipios eran de menor longitud y mayor grosor y estaban dotados de anzuelos más grandes, como correspondía al

¹⁰⁶ ORDENANZAS, cap. 31.

¹⁰⁷ A. H. P. S., sec. prot., leg. 3, fol. 262.

¹⁰⁸ *Idem. ibidem.*, leg. 4, fol. 177.

¹⁰⁹ *Idem. ibidem.*, leg. 9, fols. 147, 291 y 305.

¹¹⁰ *Idem. ibidem.*, leg. 8, fol. 278.

tamaño de cada especie. Dado que todos ellos eran peces de fondo rocoso se pescaban en los cabezos no lejos de la embocadura del puerto. La mejor carnada para congrio era sardina.

De todos los pescados de valor, el congrio era el más estimado, a juzgar por la gran cantidad de limitaciones y controles a que estaba sometida su captura. Así cuando, en 1535, se hicieron ordenanzas de la renta de alcabalas, se regló que quedara sin efecto la franquicia de los sábados "Porque a veces en la Cuaresma y en otros tiempos del año iban a congriar los pescadores y solían dormir en el mar algunas noches y días sin venir a la villa, por gozar así de la franquicia del mercado"¹¹¹.

En otro momento se acordó "que ningún barco grande o pequeño pueda echar aparejo de congrio en verano, pena de quinientos maravedís por la primera vez y mil por la segunda, y que se advierta a los de la calle de Arriba que ninguno eche espinel, de San Martín para abajo, pena de quinientos maravedís"¹¹²; en las Ordenanzas de la cofradía se establece que ninguno "sea osado de ir a matar congrio fuera de la Cruz del Puerto de noche en todo el tiempo de la pesquería de los besugos y Cuaresma"¹¹³; y el 6 de octubre de 1630, acordaron en cabildo que de aquella fecha en adelante "ninguno pudiese salir a el congrio sin que lo acordasen todos juntos"¹¹⁴.

Se estimaban tanto estos peces que la villa había establecido con los mareantes el compromiso de dar cada año a la cofradía treinta mil maravedís a cambio de que esta le proporcionase un congrio o mero de cada chalupa, y de cada cinco uno en Cuaresma¹¹⁵, acuerdo del que requirieron la real aprobación para mayor firmeza. Como sabemos, sólo pagó la villa su parte el primer año del compromiso, por lo que, tras otros muchos sin pagar, se rompió en la nueva concordia establecida en 1607¹¹⁶.

Por último, veamos lo que nos dice Sañez Reguart a este propósito cuando describe la pesquería del besugo: "Peces de valor llaman a las

¹¹¹ MAZA SOLANO, *Aportación al estudio...*, 280.

¹¹² A. C., leg. 3, n.º 22.

¹¹³ ORDENANZAS, cap. 23.

¹¹⁴ A. C., leg. 3, n.º 13.

¹¹⁵ *Idem.*, leg. 8, n.º 13, fol. 16.

¹¹⁶ Véase la nota 32.

merluzas, y congrios, que si llegan a salir clavados en anzuelo de alguna Cuerda, o porque al querer tragar un besugo, quedan cogidos con el mismo bocado, son de la masa común de la Compañía; pero las rayas, pitarrojas, olayos, o chicharros, no se consideran de aquella clase, y cada pescador tiene el arbitrio de echarlos en su cesta, conforme los va cogiendo de la Cuerda"¹¹⁷.

Con cierta frecuencia entraban cardúmenes de boga, *Boops boops* (L.), en la ría, que los pescadores intentaban aprovechar rápidamente en cuanto veían rizar la superficie del agua. Para este fin disponían de un arte específico llamado "red grande de boga"¹¹⁸.

A continuación relaciono las demás especies beneficiadas por los mareantes de entonces, de que tenemos constancia documentada. Samias, *Dentex dentex* (L.); machotes, *Sparus pagrus* (L.); brecas, *Pagellus erythrinus* (L.); doradas, *Sparus aurata* (L.); albures, *Mugil sp. sp.*; lochas, *Urophycis tenuis* (Mitch); golondrinas, *Triga sp. sp.*; abadejos, *Gadus pollachius* (L.); chicharros, *Trachurus sp. sp.*; mielgas, *Squalus acanthias* (L.); betarrosas, *Scylliorhinus eanacula* (L.); y tolles, *Mustelus mustelus* (L.)¹¹⁹.

Otro animal cuya captura debía tener considerable importancia era la jibia, *Sepia officinalis* (L.), dada la frecuencia de sus referencias documentales y reglamentación específica que ha llegado a nosotros. Sabemos que se pescaba tanto con traínas como con artes de enmalle y armadijos. En San Vicente reglaron el precio de las jibias que usaban para cebo de la pesca de anzuelo en 1456¹²⁰. Pero no sólo se utilizaban para esta finalidad pues, además del consumo humano, era especialmente valioso el aprovechamiento de los "cascos de jibias y cachones", como se desprende del acta del concejo santanderino de 8 de marzo de 1538, en que se arrendaron

¹¹⁷ *Op. cit.*, vol. II, 401 (a).

¹¹⁸ Véase la nota 92.

¹¹⁹ Esta enumeración procede de las transacciones mercantiles que veremos enseguida, que prácticamente están resumidas, en lo que respecta a sus citas de animales marinos, en dos documentos: uno de 1513, A. M. S., leg. A-3, n.º 61, fols. 3v.-4v., y otro de 1629, A. H. P. S., sec. prot., leg. 33, fols. 251. Agradezco a Orestes Cendrero Uceda su colaboración para la determinación de la identidad de algunas especies dudosas.

¹²⁰ SAÑEZ REGUART, A. *op. cit.*, vol. V, 310-311.

los propios de tales cascos en cuatro ducados de oro al año por espacio de diez años, a la vez que otorgaban al arrendatario el monopolio de su adquisición a los precios establecidos, incurriendo, el que esto no hiciera, en la pena de perder "las barcas, barquillas, redes y armadijos con que toman y matan tales jibias y cachones más seiscientos maravedís"¹²¹. El 8 de junio de 1598, se obligó Martín de Camargo, en nombre de la cofradía a entregar al arriero Sebastián Gallo "todos los cascos de jibia que hubiere en esta villa y en Maliaño y en Guarnizo", desde el día de la fecha hasta Pascua Florida, al precio de seis reales y cuartillo la arroba¹²². Estos cascos debían ser estimados por su aplicación en botica para fabricar ungüentos, en las escribanías y en joyería.

Llama la atención la falta de referencias a la pesca del bonito, que tan importante sabemos fue años después.

3.1.4.—*Tipología de las embarcaciones*

Barcos, barcas, barquillos, barquillas, bateles, chalupas, pinazas, galeones, fustas, zabras, naos o naves y navíos. Tales son los nombres de las embarcaciones que se citan, pertenecientes a la villa de Santander, durante los siglos XVI y XVII. ¿Corresponden a otros tantos tipos navales o son en buena parte sinónimos? El primer paso para dilucidar esta cuestión puede consistir en determinar la función de cada uno de ellos o, en su defecto, el ámbito donde eran utilizados, datos que suelen constar en los documentos a nuestra disposición. De este modo comprobamos, a pesar de lo contradictorio de algunas referencias, que los términos de barco, fusta y navío al parecer se utilizaban como genérico de embarcación; que los de barca, barquilla, barquillo y batel, aparecen siempre dedicados a la pesca o transporte dentro de la ría; que las chalupas y las pinazas se utilizaban tanto dentro como fuera de la ría, ya para transportar mercancías como para el ejercicio de la pesca, apareciendo, en este último caso, las primeras asociadas con la captura de la sardina y las segundas con la del besugo; que las zabras y naos eran los barcos de mayor porte, dedicados

¹²¹ MAZA SOLANO, T. *Aportación al estudio...*, 292-293.

¹²² A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 3, fol. 207.

al comercio de largo alcance, las armadas y el corso¹²³. Por lo que respecta a los galeones, es de resaltar que este nombre se utilizaba simultáneamente para designar tanto a los grandes barcos de alto bordo de la carrera de Indias y de las Armadas, como para los barcos de pesca. A este último respecto cabe citar las ordenanzas de la villa de 1513 y la real ejecutoria del pleito habido con los pescadores de 1567, en el que se usa el término galeón como genérico para las embarcaciones dedicadas a la pesca de altura, es decir, a las chalupas y pinazas¹²⁴.

Confirman las precedentes apreciaciones, la serie de documentos sobre el quiñón muerto, de 1609 a 1629, que ya estudiamos al tratar ese tema¹²⁵. Los cinco coinciden totalmente al catalogar en tres tipos las embarcaciones poseídas por los pescadores, de menor a mayor, bateles, chalupas y pinazas; de ellos vamos a ocuparnos con más detalle a continuación, pero antes conviene precisar que sólo intentaré establecer los tipos medios de tales barcos, puesto que las pequeñas variaciones de porte dentro de un mismo tipo eran un hecho común, dado el modo de construcción artesanal y la ausencia de normativa que imperaba a este propósito.

Bajo el nombre de *batel*, incluyo a todos los que ejercían su actividad dentro de la ría, por tanto, barcas, barquillas, barquillos y bateles propiamente dichos. Para ello me baso en ciertos documentos ya publicados del siglo XVI¹²⁶ y en la definición de Sañez Reguart que dice: "BATEL: En Santander se conocen con este nombre y el de *barquía*, unos barcos pequeños de cuatro bancos con que los marineros pescan, además de la red del

¹²³ El contraste minucioso de los testimonios me obligaría a un desarrollo desproporcionado respecto a las intenciones de este trabajo. Disponemos de gran cantidad de referencias en el ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, *sec. Guerra Antigua* y en el de INDIAS DE SEVILLA. Buena parte de aquellos documentos se encuentran seleccionados y transcritos en el ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID, *colecciones Navarrete, Sanz Barutell y Vargas Ponce* y extractados en las obras de FERNANDEZ DURO y ARTIÑANO, así como en la *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, de PAZ Y MELIA. Por lo que respecta a los barcos pescadores de Santander se encuentran noticias dispersas en MAZA SOLANO, T., *Aportación al estudio...*, en MARTINEZ GUITIAN, L., *Naves y flotas de las Cuatro Villas de la Costa*, Santander, 1942, y en CASADO SOTO, J. L., *art. cit.*

¹²⁴ A. M. S., leg. A-3, n.º 61, fol. 3v.-4v. y 26 v. En esta acepción lo recoge también SAÑEZ REGUART, A., *op. cit.*, vol. III, 321.

¹²⁵ Relacionados en las notas 64, 65, 66, 67 y 68.

¹²⁶ MAZA SOLANO, T. *Aportación al estudio...*, 275, 292, 293 y 354.

propio significado, a las Nasas, Poses y otros artes dentro de la Ría"¹²⁷. Hay que hacer la salvedad de que también podían tener cinco bancos, como sabemos por las "quejas del cabildo contra Matías Sánchez por haber salido a pescar contra las señales puestas por los oficiales y costumbres y ordenanzas en barco chico de cinco bancos"¹²⁸, texto que, aunque no está fechado, es anterior a 1606, pues a partir de esa fecha no necesitaron quejarse al alcalde mayor por tener los cofrades alcalde de mar. Por otro lado sabemos que tenían tres pies de puntal, como nos dicen las actas del ayuntamiento a propósito de las jibias y cachones, refiriéndose a las "barcas y barquillas"¹²⁹. Resumiendo, los bateles eran embarcaciones utilizadas solamente en la bahía y sus rías, de ocho a doce codos de quilla, tres pies de puntal y cuatro o cinco bancos, con un porte de veinte a cuarenta quintales.

Las dimensiones de las *chalupas* eran equidistantes entre las de los bateles y las pinazas, aunque no las conocemos con exactitud para la época estudiada, dado que las dotaciones oscilan entre nueve y once hombres y, conociendo sus características durante el siglo siguiente, calculo tendrían de catorce a dieciséis codos de quilla, siete u ocho bancos, tres pies de puntal y siete de manga, mientras su porte debía oscilar entre los sesenta y los ochenta quintales. Se armaban con mayor y trinquete y, aunque se sabe que llevaban velas al tercio en el siglo XVIII, desconocemos cómo eran éstas en el XVI, en que cabe la posibilidad que fueran cuadras. Estas embarcaciones eran las usadas por antonomasia en la pesca de la sardina, y, terminada ésta, se dedicaban al congrio y otros¹³⁰. Se conserva el contrato de venta de una chalupa de 1607, donde se tasó en veinte ducados¹³¹, poco más o menos del precio medio de una pareja de bueyes¹³². No obstante sus modestas dimensiones, con estas embarcaciones participaban en pesquerías lejanas, como se deduce del préstamo de Juan de San Miguel, del

¹²⁷ *Op. cit.*, vol. I, 252.

¹²⁸ A. C., leg. 4, n.º 14.

¹²⁹ Véase la nota 121.

¹³⁰ SAÑEZ REGUART, *op. cit.*, vol. IV, 9. Estas embarcaciones son las que se llamaron *lanchas sardíneras* durante el siglo XVIII y XIX, hasta que, ya muy avanzado este último, comenzaron a llamarse *traineras*, por extensión del nombre del arte con que faenaban más frecuentemente.

¹³¹ Véase la nota 110.

¹³² A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 8, fols. 334, 335 y 337.

29 de mayo de 1602, a los maestros Juan de Oreña del Cabo y Juan de Leza "para que apresten sus chalupas para ir a la pesquería del reino de Francia"¹³³.

Las ordenanzas no dejan lugar a dudas sobre el hecho de que las *pinazas* eran los barcos utilizados para la pesquería más importante, la del besugo, pero documentos posteriores nos informan de que esto era así porque estaban obligados a ello. En 1672 remitió la cofradía al rey el acuerdo adoptado en cabildo de "hacer la pesca de besugo en invierno con barcos de porte y calidad como los que entraban en la villa de Castro, dejando las pinazas, por necesitar cada una treinta hombres y no tener utilidad", recibiendo por respuesta una real provisión, de 14 de julio del mismo año, en que se mandaba a la justicia ordinaria que hiciera información y la remitiera al real consejo¹³⁴. No debió resolverse el asunto, pues el 13 de noviembre de 1675 adoptaron un nuevo acuerdo "en el ayuntamiento de maestros de pinazas, chalupas y barcos vecinos, sobre ir a la pesca de besugo en pinazas o chalupas, donde cada uno dio su voto y acordaron ir en chalupas, lo que protestaron el Alcalde de la mar, Procurador y Mayordomo del cabildo"¹³⁵, no sé si con fortuna, puesto que durante el siglo siguiente hay evidencias sobradas de que también iban en chalupas¹³⁶. Las pinazas podían tener hasta veinte y más codos de quilla, estaban dotadas, por lo menos, con nueve bancos y de ahí en adelante según su porte. Sañez Reguart dice de ellas: "En las costas de Cantabria emplean para la pesca del Besugo ciertas embarcaciones sin cubierta, que son de bastante porte, allí llamadas pinazas"¹³⁷. Esta característica de carecer de cubierta era común a todos los barcos pesqueros de entonces en nuestra costa. Según las referencias del mismo autor tenían siete pies de manga y mantenían el puntal de tres pies de los barcos menores para mayor facilidad en la boga.

Los tres tipos de embarcaciones aquí estudiados tenían la popa y la proa simétricas, puntiagudas y con ambas rodas caracterizadas por un no-

¹³³ *Idem. ibidem.*, leg. 5, fol. 184.

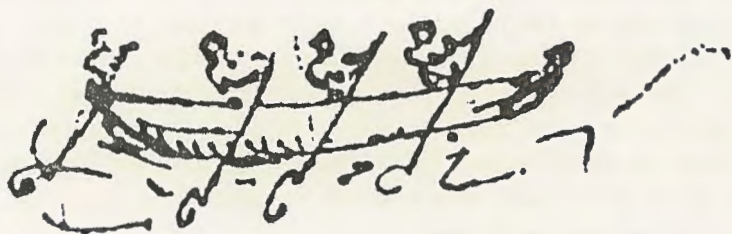
¹³⁴ A. C., leg. 3, n.º 15.

¹³⁵ *Idem.*, leg. 3, n.º 14.

¹³⁶ ARCHIVO DEL MUSEO MARITIMO DE SANTANDER (en adelante A. M. M. S.) *Matriculas de embarcaciones*.

¹³⁷ *Op. cit.*, vol. IV, 341.

table lanzamiento, como puede apreciarse en los sellos medievales¹³⁸ y en el único dibujo, contemporáneo de la época que nos ocupa, que conozco relacionado con el puerto de Santander¹³⁹, así como en las embarcaciones



Embarcación santanderina de pesca, según un dibujo de 1591.
Véase la nota 139.

menores que aparecen en el conocido grabado de Braum¹⁴⁰. Algunas estaban dotadas de rezones de hierro, pero la mayor parte llevaban las primitivas *potadas*, que podían fondear tanto por popa como proa, según les convenía. Por las ordenanzas sabemos que se propulsaban mediante remos y velas, utilizando de timón un remo más robusto que el resto y notable por la longitud de su pala, a modo de espadilla, por la banda de babor. Podían llevar de nueve a trece remos por banda, de entre ocho y doce codos de longitud¹⁴¹. La arboladura consistía en dos mástiles abatibles, mayor y trinquete, el primero en el centro y el segundo muy a proa. Carezco de descripciones de la jarcia contemporánea, sin embargo, en la única embarcación de pesca arbolada del grabado de Braum, la atracada al muelle del Cay, aparece solamente un palo trincado con dos obenques por banda, lo que quizás abunde en la posibilidad del uso de velas cuadradas; Sañez nos

¹³⁸ CASADO SOTO, J. L., *Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII*, *Altamira*, 1975, 345-373.

¹³⁹ ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, M. Y P. XXXVIII - 53 y 54. Está fechado en 1591 y procede del leg. 321 de la *sección Guerra Antigua*.

¹⁴⁰ BRAUM, J. *Civitates Orbis Terrarum*, Tomo II, Colonia, 1574. Posteriormente se hicieron algunas reediciones de la obra completa iluminada e innumerables ediciones de los grabados sueltos, hasta nuestros días.

¹⁴¹ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 1, fol. 28; leg. 3, fols. 129-131, leg. 9, fol. 214.

dice que para el siglo XVIII: "la jarcia pendiente de semejantes embarcaciones pescadoras es muy sencilla y, en las más, consiste en un estay que va al palo de proa y se amarra a un banco de ella; una *ostega* y un obenque, todo de cáñamo y de la mena proporcionada a semejantes buques". Las fotografías del siglo XIX¹⁴² y algún inventario de finales del XVIII¹⁴³ nos muestran que el mayor tenía un estay asociado al primer banco de proa, un obenque a babor y la driza a estribor, mientras el trinquete se fijaba con la driza correspondiente. Sabemos también que en el siglo XIX la berga del mayor tenía la misma longitud que éste, mientras que la del trinquete era un cuarto menor que su palo¹⁴⁴, pero estos datos se encuentran muy lejos de los años que estamos estudiando, por lo que debemos evitar extrapolaciones peligrosas.

Como solían alejarse de la costa hasta veinte millas, e incluso más, llevaban las pinazas una tercera vela a la cual llamaban *trinquete menor de correr*, que solamente usaban cuando arreciaba mucho el viento.

A pesar de lo escaso de las noticias, hay indicios suficientes para poder afirmar que bastantes maestros no se limitaban a poseer una embarcación, sino que intentaban complementar sus posibilidades pesqueras con otra u otras de los restantes tipos. Nos consta que en 1609 había entre los maestros de Fuera de la Puerta uno que poseía simultáneamente pinaza, chalupa y batel, otro que tenía pinaza y chalupa y otros cuatro propietarios de una chalupa y un batel cada uno. En 1611 y 1617 se relacionan once indiscriminadamente como "dueños y maestros de pinazas, chalupas y bateles y barquillas y redes" y los trece de 1629 como "maestros de pinazas y chalupas y bateles y treinas y barquillas y betas y espinel"¹⁴⁵.

El inventario de maestro de 1597, además de ratificarnos en lo anterior, y a pesar de la aparente contradicción con ello, nos proporciona la pista de otro aspecto de la propiedad de las embarcaciones, confirmado rotundamente más tarde por el Catastro de Ensenada: se trata de la propiedad compartida de los barcos por dos o más mareantes¹⁴⁶. En este sen-

¹⁴² A. M. M. S., *Sección de iconografía*.

¹⁴³ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 848, fols. 257-258.

¹⁴⁴ BRAVO Y TUDELA, *op. cit.*, 222-224.

¹⁴⁵ Véase la nota 125.

¹⁴⁶ Véase la nota 118 y el apéndice 4.

tido abundan también las dos únicas referencias documentales que tenemos de construcción y compra de pinazas. La primera consiste en los requerimientos que hizo Francisco del Agua, el 1 y el 15 de octubre de 1600, a Pedro de Ambojo, Pedro de Toraya y Nicolás de Ambojo, para que,



Chalupas de Castro Urdiales de 1651, según aparecen en el escudo de la villa conservado en un manuscrito de la casa-torre de Otañes.

puesto “que nos concertamos todos juntos de haçer una pinaza para ir a matar besugos, y lo demás neçesario, desde el día de San Martín primero que viene en adelante, y para ello tenemos acompañada gente, vayan y me ayuden a traerla”¹⁴⁷. La segunda es una escritura de obligación entre Pedro de Verdad y Mateo de Villanueva, del 25 de enero de 1601, por la que, junto con sus mujeres, “dijeron que por quanto entre ellos está concertado de que, para serviçio de Dios Nuestro Señor, tengan juntos una pinaza para pesquería de besugos y otras cosas que les convengan. La qual dha. pinaza han de comprar y traer nueva para la San Martín primera que viene deste presente año, pagando la dha. pinaza, mastes, velas y aparejos, los que hubiere menester y fueren neçesarios para poder navegar, (...) que la dha. compañía haya de durar y dure entre ellos para siempre jamás”¹⁴⁸.

En los documentos citados en este trabajo aparecen los nombres de trece de las pinazas de Santander. Los transcribo a continuación por su significación respecto a las creencias y el orgullo de poseerlas de sus dueños y maestros: *San Pedro, San Francisco, Santa María, Nuestra Señora de Gracia, Santa María del Mar, Nuestra Señora de Consolación, Santandrés, La Polida, San Juan, La Juliana, La Bretona, La Galana y San Antonio*.

Por último recordemos que, escalonados a lo largo del siglo XVI, hay

¹⁴⁷ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 4, fols. 339 y 344.

¹⁴⁸ *Idem. ibidem.*, fols. 424-425.

dos documentos que cuantifican la flota pesquera de la villa, uno de 1514 y otro de 1567¹⁴⁹, coincidiendo ambos curiosamente en la cifra de cincuenta embarcaciones, por lo que quizá no sea muy aventurado suponer que en la época estudiada el montante de los barcos pesqueros mayores no anduviera lejos de esa cifra.

3.1.5.—*Sistemas de auxilio y seguridad en la mar*

Podemos imaginar lo que debieron suponer las terribles galernas del Cantábrico para las frágiles embarcaciones pesqueras, cuando tantos desastres ocasionaron en barcos mucho mayores y modernos¹⁵⁰, de hecho las costas de este mar son un gigantesco cementerio de pecios triturados. Un autor de principios del siglo XVII nos describe la forma aparatosa en que podían desencadenarse los elementos atmosféricos por estas latitudes de la siguiente manera: “el cielo húmedo e inconstante, y vientos recios e impetuosos, que baten en el invierno de tal manera, que si las casas no fueran de piedra las derribara; y suele haber truenos terribles con aguaceros y tempestad, y a veces con piedra o granizo”¹⁵¹. Desencadenados estos rigores del Cantábrico enfurecido, sabían los cofrades lo inútil que era toda lucha frontal contra ellos cualquiera que fuera el vigor, valentía y pericia desarrollados, por eso tuvieron buen cuidado a la hora de establecer todo un sistema preventivo, ante las inclemencias de semejante saturno cotidiano.

De los cuarenta y cuatro capítulos que formaban las ordenanzas de la cofradía, dedicaron diez para fijar tal sistema de seguridad en la mar, de los que nueve estaban referidos a la pesquería del besugo, la más peligrosa de todas por cuanto tenía lugar en lo más crudo del invierno y a mayor distancia de la costa. A este propósito, y de entrada, quedaba terminante-

¹⁴⁹ A. M. S., leg. A-191 bis, n.º 11; leg. A-3, n.º 61, fol. 27.

¹⁵⁰ GONZALEZ ECHEGARAY, R., *Naufraios en la Costa de Cantabria* (1834-1975). (2.ª edición ampliada), Santander, 1976.

¹⁵¹ ISASTI, LOPE DE, *Compendio historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, por el doctor... en el año de 1625*. Impreso en San Sebastián por Ignacio Ramón Baroja en 1850, 148.

mente prohibido a toda embarcación con menos de quince codos (8,5 m.) “de quilla en llano, sin codaste”, participar en tal pesquería¹⁵².

Ya hemos visto más arriba cómo llamaban talayeros a los responsables de poner en práctica dicho sistema de precauciones, así como la forma en que eran elegidos cada año en número de cuatro.

Las circunstancias más favorables para salir al besugo consistían en viento suave del norte, helada, frío y mar llana, que solían prometer un día claro y con sol. Si así lo apreciaban los talayeros, se hacía a la mar la flota de pinazas a las cuatro de la madrugada tras el mayordomo que portaba el farol, no pudiendo rebasarla ninguna otra por lo menos hasta pasado el cabo de Noja, hoy Cabo Mayor¹⁵³. De allí en adelante se organizaban en flotillas menores para dirigirse a las diferentes mares. Sin embargo, los que elegían ir a las más lejanas debían seguir tras la linterna del mayordomo, cabo a cabo, hasta Santoña, no pudiendo pasar de allí sin que antes se hubiera “matado la candela”¹⁵⁴. Siempre que, yendo a la mar, uno sólo de los talayeros amainaba trinquete, estaban obligados a seguir su ejemplo los demás talayeros y maestros de todas las pinazas, hasta asegurarse de la conveniencia de seguir o volverse¹⁵⁵. Con que hubiera un solo talayero que estimase era peligroso seguir y pusiera talaya, estaban obligados todos a volverse, incluso si esto sucedía ya en las mares y después de haber calado las cuerdas, en cuyo caso, aunque no hubiera talayero, podía determinar la vuelta cualquier maestro que pusiera talaya, debiendo pasarse la señal de pinaza en pinaza hasta que todos estuvieran avisados¹⁵⁶. El volver a tierra no era obstáculo para que, si cambiaba el tiempo y lo estimaban oportuno talayeros y maestros, tras la consiguiente discusión, acordaran salir de nuevo a la mar¹⁵⁷.

El pasar la barra del puerto, tanto para salir como para entrar, era especialmente peligroso estando la mar levantada, por lo que tenían estipulado no pasarla en solitario, antes bien esperarse las pinazas unas a otras

¹⁵² ORDENANZAS, cap. 11.

¹⁵³ *Idem.*, cap. 13.

¹⁵⁴ *Idem.*, cap. 14.

¹⁵⁵ *Idem.*, cap. 19.

¹⁵⁶ *Idem.*, cap. 16.

¹⁵⁷ *Idem.*, cap. 15.

según fueran llegando para hacerlo de dos en dos; a esta precaución la llamaban entrar o salir "acompañadas con resguardo"¹⁵⁸.

Cuando alguna pinaza tenía la desgracia de quedar desaparejada, la más cercana estaba obligada a auxiliarla e incluso a volver a tierra con ella, si fuera necesario, aunque tuvieran que arribar a otro puerto de la costa, por más cercano. En tales casos debían repartir las demás el producto de su pesquería con las afectadas. La transgresión a este capítulo estaba castigada con la pena más alta de las estipuladas en las ordenanzas¹⁵⁹.

También para otras pesquerías que no fueran las de besugos habían establecido sistemas preventivos de seguridad. Por ejemplo, en la de la sardina, a pesar de tener efecto tan cerca del puerto, o incluso en la ría, también debían volver a tierra cuando uno solo de sus talayeros pusiera talaya¹⁶⁰. Por otro lado se conserva la referencia de un acuerdo que establecía "que en los barcos pequeños no se pueda navegar en cuaresma ni en otro (tiempo) alguno al congrio sin agregarse a los barcos grandes"¹⁶¹.

Respecto a la forma y costumbre como se realizaba el auxilio y rescate de cualquier barco en riesgo de naufragio al pretender pasar la barra con el tiempo desatado, extractaré un expresivo documento de 1628. En él cuenta Tomás Fernández, vecino de Luarca y maestre de la pinaza *Nuestra Señora de la Blanca* cómo, el 21 de marzo de aquel año, "llegó con tormenta deshecha a el puerto desta villa de Santander, a riesgo de perderse él y los demás compañeros que vienen en la pinaça (...) con la mercaduría que dentro traía, el qual maestre, viniendo con este riesgo y por salvar sus vidas y hacienda, hizo seña, por él no poder llegar a tierra, a el castillo de Ano, questa en el puerto desta villa, para que le fuesen a favorecer y salvar del riesgo en que estaba él y los demás de sus compañeros y hacienda; y teniendo noticia desto Pedro de Toraya y Pedro del Lienço, marineiros en esta villa, esquivaron una chalupa con catorçe personas, y fueron a favorecer la dha. pinaça, donde la sacaron a salvamento del riesgo y peligro en que estaba (...); la qual dicha chalupa estuvo un día y una noche fa-

¹⁵⁸ *Idem.*, cap. 21.

¹⁵⁹ *Idem.*, cap. 20.

¹⁶⁰ *Idem.*, cap. 28.

¹⁶¹ A. C., leg. 3, n.º 22.

voregiendo la dha. pinaça por sacarla del riesgo en que estaba". Los salvadores pidieron a Tomás Fernández, "por el bien que le habían hecho (...) y el mucho trabajo que habían pasado", cincuenta ducados de premio. Pero "tomando compasión dellos, por echar de ver la pérdida que traía el dho. maestre, por decirles había echado a la mar una barrica de grasa y otras mercadurías, lo vino acabar en darles duçientos reales (18 ducados y dos reales), los quales dio a Pedro de Toraya y Pedro de Lienço y demás compañeros"¹⁶².

3.1.6.—*Pesquerías atlánticas*

Como ya advertí a la cabeza del capítulo, me limitaré aquí a dejar constancia de la participación de las Cuatro Villas de la Costa en las pesquerías de Africa, Irlanda y Terranova.

Aunque algunos autores hayan adjudicado a los vascos la primacía, y, en ocasiones, hasta la exclusiva en tales menesteres, es evidente que la ausencia de fundamento documental invalida sus afirmaciones en ese sentido, como ya señalaron Fernández Navarrete, Fernández Duro, Palacio Atard y González Echegaray entre otros¹⁶³, puesto que se basan generalmente en informes y memoriales redactados a finales del siglo XVII y durante el XVIII, en los que trataban de argumentar derechos ancestrales contra la irremisible decadencia de tales pesquerías para los hispanos, desplazados por los ingleses. Está por hacer un estudio suficiente y riguroso de tal actividad. Entre tanto, lo que sí podemos afirmar es que en ellas también participaron intensamente los marineros y armadores de las Cuatro Villas y algunos puertos asturianos, cuando menos durante los siglos XVI y XVII, y no sólo vizcaínos y guipuzcoanos.

Los primeros documentos conocidos en que se cita una expedición española a Terranova datan de octubre de 1511. Son dos cartas de la reina

¹⁶² A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 48, fol. 51.

¹⁶³ FERNANDEZ NAVARRETE, M., *Colección de viajes que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Ed. de la B. A. E. vol. LXXVI. Madrid, 1964, 115-121.

FERNANDEZ DURO, C. *Disquisiciones náuticas*, vol. VI, Madrid, 1881, 273-430.

PALACIO ATARD, V., *Pescadores vascos en Terranova en el siglo XVIII, I semana de antropología vasca*, Bilbao, 1971, 409-422.

GONZALEZ ECHEGARAY, R., *Balleneros Cántabros*, Santander, 1978.

doña Juana confirmando el asiento que su padre, el rey don Fernando, hizo a favor del leridano Juan de Agramonte para ir con dos navíos “a saber el secreto de la Tierra Nueva”. En ellas se le obligaba a “fletar y abastecer los dichos navíos para el dicho viaje a vuestra costa e misión; e, para los cargar e fletar, yo vos doy liçençia que los podais fletar y cargar en los puertos de Laredo e Santander (...) acebto que los dos pilotos que llevaredes sean bretones, o de otra nación que allá hayan estado, a vuestra costa e misión a la dicha Tierra Nova”¹⁶⁴.

Más adelante, a partir de 1550, aparecen en los protocolos de Carlos de Peñavera y de García de Peñavera diferentes escrituras de fletamientos de zabras y naos para las pesquerías de Irlanda y Terranova, realizadas en la villa de Castro Urdiales¹⁶⁵.

En marzo de 1564 se contrataron naves de toda la costa cantábrica para la armada que mandó aprestar Felipe II. Entre ellas se especifican cuarenta y tres de San Vicente de la Barquera que estaban a punto de llegar de Andalucía “de donde venían avitualladas para ir a las pesquerías de Irlanda”¹⁶⁶.

De marzo de 1574 es uno de los informes de Cristóbal de Barros en que dice, refiriéndose a la costa desde Avilés a Fuenterrabía, que “las naos que van a la pesquería de bacallaos a Terranova, parten desta costa en fin de marzo y principio de abril y vuelven a ella mediado septiembre y octubre. Las que van a la pesquería de las ballenas, parten desta costa mediado junio y vuelven a ella en diciembre y al principio de enero”; también se refiere a las pesquerías en Irlanda y Africa¹⁶⁷.

Existe un documento de hacia 1580 que, por lo precioso y detallado de la información que nos proporciona, extracto en extenso por cuanto me releva de la descripción de las pesquerías a que alude. Se trata de un resumen de los informes remitidos por las autoridades de Guipúzcoa, Vizcaya y Cuatro Villas a instancias de Felipe II. En él se explica cómo “las

¹⁶⁴ FERNANDEZ NAVARRETE, M., *op. cit.*, 83-86.

¹⁶⁵ A. H. P. S., *sec. prot.*

¹⁶⁶ A. M. N. M., *col. Navarrete*, vol. XII, núms. 76-77. Cit. por MARTINEZ GUITIAN, *Naves y flotas...*, 49.

¹⁶⁷ FERNANDEZ NAVARRETE, M., *op. cit.*, 117.

naos que van a Terranova, yendo a la pesquería de bacallao salen de aquella costa todo el mes de março hasta mediado el de abril (...) porque no lo haziendo así llegarían tarde” y que “vuelven della por el mes de septiembre o mediado octubre, a más tardar, porque para entonces ha dado ya la vuelta aquel pescado (el cual) no vuelve hasta el año siguiente al mismo tiempo, que es desde San Juan hasta Santiago, quince días más o menos”. Para ello utilizaban naos “de çien hasta dosçientas toneladas y dende abaxo”, llevando “los que van a la pesca del bacallao casi a razón de veinte hombres por cada çient toneladas y que los más son hombres” y las que “van a la de las ballenas llevan menos gente”. A la pesquería de las ballenas podían ir en dos épocas distintas del año, por lo que “las naos que van a la primera pesquería de las ballenas, que suele ser por el mismo tiempo que la de los bacallaos aunque en diferentes lugares y bien remotos, suelen partir también por todo el mes de abril y hasta seis o ocho de mayo; (...) las que van a la segunda pesquería, que es quando las dichas ballenas dan la vuelta y se meten hacia el norte, donde salieron, que suele ser al fin de septiembre, parten hasta mediado junio, a más tardar, porque no lo haziendo así llegarían tarde”. Las naos de estas pesquerías no hacían escala alguna “ni tienen donde y, aunque les sobrevengan todas las tormentas que se pueden presumir hasta romper los mástiles, se tienen a la mar por no arribar, porque si lo hiziesen perderían la ocasión de la pesquería de aquel año; y vuelven para el fin del mes de octubre y, quando mucho, para los ocho o diez de noviembre”. Para todas estas pesquerías en Terranova, los dueños de las naos se ponían de acuerdo con mercaderes que ponían a su costa “toda la vitualla y los otros pertrechos neçesarios” para las pesquerías, encargándose ambos “de buscar la gente para dicha navegación”, repartiéndose el valor de lo pescado “entre todos, y la quarta parte se saca para la nao y el terçio para los mercaderes que pusieron las vituallas y pertrechos, que allá llaman armadores. Que todo lo demás es para la gente, de lo qual sacan, ante todas las cosas, las ventajas para el capitán y los otros oficiales y personas que contienden en la pesca y en convertirla en grasa. Que no se hallara marinero, grumete ni paje que de otra manera quiera navegar ni hazer los dhos. viajes; y vienen mucho más contentos a sus casas por esta vía sin un real que con muchos por vía de sueldo”¹⁶⁸. Precisamente cabe resaltar entre los interesantes datos apor-

168 A. G. S., *Guerra Antigua*, leg. 75, n.º 168.

tados por este documento, cómo también se organizaban estas pesquerías por el procedimiento de la *compañía a la parte* y no por soldada.

En el informe que, a petición de Felipe II, remitió la junta reunida en Santander en 1581 sobre construcción naval, se insiste en la conveniencia de que las naos que vayan a la pesca de Terranova tuvieran quinientos y seiscientos toneles cosa que no ocurría, pues iban hasta de trescientos y menos¹⁶⁹.

Felipe III mandó a Fernando de la Riva-Herrera hiciera leva de marinos en las Cuatro Villas para la Armada del Mar Océano, el 13 de febrero de 1613, "por ser muy pronto y no haber salido aún para la pesca de Terranova"¹⁷⁰.

En enero de 1629 tenía el capitán santanderino Andrés de la Puebla su navío nuevo *La Encarnación*, recién construido en los astilleros de la Isla del Oleo, en la ría de Santander, fletado y armado para ir a la pesquería de Terranova¹⁷¹.

Felipe IV emitió una cédula en 1639 comunicando a las autoridades civiles y militares de Guipúzcoa, Vizcaya y Cuatro Villas de la Costa, que a los armadores de la carrera de Terranova y pesca del bacalao, no sólo no les embargasen ni arrendasen sus embarcaciones ni les quitasen los marineros para el real servicio, sino que, antes al contrario, les prestasen toda clase de ayuda, tanto en dinero como en armamento y bastimentos a cambio de que llevasen gente de tierra adentro para ser instruída en las cosas de la mar y así aumentar los marineros diestros disponibles para el real servicio¹⁷².

Estas pesquerías debieron ser muy provechosas, no sólo por el alto valor de la grasa de ballena, el bacalao curado y la raba, sino porque eran la mejor escuela para el adiestramiento y la brega de marinos, siendo éste precisamente uno de los motivos por los que Inglaterra se empeñó en enajenar a los súbditos de la corona española del ancestral derecho a esta

¹⁶⁹ A. M. N. M., col. *Navarrete*, vol. XXII, n.º 76, cit. por MARTINEZ GUITIAN, *Naves y flotas...*, 49.

¹⁷⁰ A. M. N. M., col. *Vargas Ponce*, vol. III, febrero 1613, cit. *Idem.*, *ibidem.*, 92.

¹⁷¹ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 33, fols. 42-43.

¹⁷² A. M. N. M., col. *Vargas Ponce*, vol. III, 116, cit. MARTINEZ GUITIAN, *Naves y flotas...*, 93.

actividad, según Palacio Atard¹⁷³. Durante la época que estudiamos, sobre todo desde 1569 con el comienzo de las hostilidades cada vez más sistemáticas con Inglaterra, se hicieron muy arriesgadas y problemáticas, por lo que solían partir en flotas considerablemente armadas de artillería, arcabuces y demás medios defensivos, rompiéndose la periodicidad anterior cuando la presión de corsarios y guerras así lo aconsejaban.

3.2.—COMERCIALIZACION DEL PESCADO

No sólo trataré de establecer en este apartado las formas en que los pescadores aprovechaban directamente el producto de su actividad, mediante la venta de la pesca, sino también reconstruir el circuito que seguía dicha pesca una vez enajenada por sus captores, por cuanto los procesos de industrialización a que se sometía para su conservación y exportación al interior de la Península debieron suponer una aportación sustanciosa a la riqueza de la villa.

3.2.1.—Modalidades de la venta del pescado

Dos eran las formas en que los pescadores vendían el producto de su trabajo, *por menudo* y *al por mayor*.

La venta por menudo o *a tabla*, se realizaba tradicionalmente en la plaza pública por los mismos pescadores, sus mujeres e hijas¹⁷⁴, para el abasto de la villa, por lo que estaba exenta de pagar alcabala del mismo modo que en las otras villas de la costa. En 1508 se impuso, al parecer, que estas ventas se hicieran al peso, y no por unidades como era costumbre^{174 bis}. En cuanto a los besugos sólo podían gozar de tal libertad y franqueza los que se pudieran llevar en las cestas, según la costumbre antigua¹⁷⁵. El porcentaje del total de la pesca que debían dedicar a este menester varió a lo largo del tiempo, en tira y afloja con la constante pretensión de los regidores del ayuntamiento por aumentarlo. En las ordenanzas de la villa de 1513 se estableció que tal porcentaje oscilara entre el 12% y el 25 %, se-

¹⁷³ Art. cit., 417.

¹⁷⁴ A. C., leg. 5, n.º 2.

^{174 bis} A. M. S., leg. A-2, n.º 14.

¹⁷⁵ MAZA SOLANO, T., *Aportación al estudio...*, 280.

gún las especies y la cantidad de lo aportado, cosa que pareció excesiva a los mareantes. Al año siguiente se concertaron para que uno sólo de ellos vendiera lo de todos, evitando así competencias que hacían bajar excesivamente los precios. En 1519 pretendieron los regidores fijar el porcentaje para abastecimiento en el 25 %, reservándose ellos el derecho de tomar el pescado que quisieran, aún fuera de la plaza, por ser "personas preñcipales", pretensiones ambas que no aceptaron los pescadores. En 1555 volvieron los regidores a la carga para establecer aquel porcentaje, pero esta vez, mejor asesorados, lo hicieron mediante una estrategia más sutil que las anteriores, que dio lugar al pleito de 1566 en que los pescadores alegaron que la única ordenanza aplicada en la villa de hecho consistía en que se tomara para aquel fin un pez de cada barco; no obstante, perdieron el pleito que quedó zanjado obligando a los pescadores a llevar a la plaza el 20 % de sus capturas, con la salvedad de que el precio de venta que impusiera el ayuntamiento fuera justo. En la concordia de 1586 se estableció un precio fijo para el mero y congrio frescos, como de más valor, para la provisión de la villa¹⁷⁶. De esta obligación fue relevada la cofradía en la nueva concordia de 1607, por no haber cumplido su parte la villa¹⁷⁷. De nuevo hubo pleito sobre la obligación de vender el pescado en la plaza pública en 1619¹⁷⁸ y discrepancias en 1627, sobre la cuantía en que debía tasarse¹⁷⁹. Resumiendo se puede afirmar que, en los años que nos ocupan, vendían los pescadores y sus familias un porcentaje variable de lo que pescaban en la plaza pública para abastecimiento de la villa, que el precio de este pescado lo establecían los regidores y que, con bastante frecuencia, alguna de las partes rompía lo establecido al respecto, ocasionando los inevitables conflictos.

Las ventas al por mayor se realizaban mediante remate público, cuya mecánica estaba prevista en las ordenanzas, en siete capítulos dedicados al tema que estipulaban cómo debían hacerse las de besugos y sardinas, como más importantes. Se encargaban de realizar las ventas de los besugos los maestros de las dos primeras pinazas que llegaran a tierra cada noche, mientras que los vendedores de las sardinas eran nombrados por

¹⁷⁶ CASADO SOTO, J. L., *art. cit.*, *passim*.

¹⁷⁷ B. M. S., sec. ms., n.º 430, fols. 23-24.

¹⁷⁸ A. C., leg. 5, n.º 12.

¹⁷⁹ *Idem.*, leg. 8, n.º 6.

los maestros dedicados a aquella pesquería a la vez que elegían sus talayeros¹⁸⁰. El remate comenzaba voceando el vendedor el precio que consideraba justo ante la concurrencia de arrieros y escabecheros y bajándolo a menor hasta que alguno de éstos decía ¡mío sea! con lo que se le adjudicaba¹⁸¹. Estaba prohibido que se hicieran más de dos ventas, para evitar que los precios descendieran en exceso, así como que los maestros de chalupas pudieran vender besugo sin el correspondiente permiso del mayordomo¹⁸².

Para evitar los abusos de los arrieros que iban de bodega en bodega o lonja escogiendo "y desflorando los besugos, quitando los mayores y dejando los más ruines" estipularon en 1605 que se recibiesen todos en tres bodegas al cuidado de tres hombres fieles encargados de controlar el recibo¹⁸³; pero las ordenanzas especificaban aún más, obligando al primer comprador que dijera el ¡mío sea! a recibir los besugos de la bodega que eligiera y sólo de aquélla, a no ser que no hubiera en ella todo lo que había comprado, pudiendo en tal caso elegir otra, debiendo hacer lo propio el segundo adjudicatario y así sucesivamente¹⁸⁴.

Más problemas ocasionaba, al parecer, la venta de sardinas, puesto que al realizar su pesquería tan cerca, desembarcaban lo pescado cada vez que recogían los artes, dando lugar a muchas irregularidades al multiplicarse las ventas, con las correspondientes dificultades para regularlas. Para evitar las diferencias que ello ocasionaba entre los cofrades, establecieron que juntos el procurador, los vendedores y los talayeros determinasen lo que hubiera de hacerse en cada caso y todos pasaran por ello, manteniendo la costumbre de que los que no desembarcasen antes del mediodía no pudieran gozar de los precios establecidos para las ventas hechas por la mañana, las más provechosas¹⁸⁵.

Aunque las dos modalidades de venta del pescado expuestas eran las más habituales, no se agotaban en ellas las posibilidades de ejercer tal actividad, a juzgar por lo que nos dice una expresiva escritura firmada el

180 ORDENANZAS, caps. 4 y 27.

181 A. C., leg. 6, n.º 6.

182 *Idem.*, leg. 1, n.º 9.

183 *Idem.*, leg. 3, n.º 16.

184 ORDENANZAS, cap. 5.

185 *Idem.*, caps. 29 y 30.

21 de abril de 1629. Por ella se obligaron ocho maestros de chalupas y sus marineros, todos de Fuera de la Puerta, con un vecino de Madrid, comprometiéndose a entregarle todo el pescado que capturaran "como son brechas, machotes, doradas, golondrinos y besugos y albures, a preçio de diez y siete maravedis libra veintena, pesado en el peso real desta villa (...), libre de alcabala para los maestros y marineros; y ansi mesmo le an de dar las mielgas y tollos que pescaren (...), las mielgas, asi grandes como pequeñas, a real cada una; y el tolle a veinte y seis maravedis uno con otro, ansi mesmo libre de alcabala; los quales dichos tollos y mielgas le han de entregar en su casa y a donde hubiere de hazer las dichas cargas, adereçados trechados por el lomo". Bajo ningún concepto podían los pescadores comprometidos disponer de otro modo de su pesca "salvo en tal caso que si la villa quitare algo del dicho pescado para el gasto della". A su vez el comprador se obligaba a pagarles cada domingo el valor de lo que le hubieran proporcionado^{185 bis}.

Había todavía un capítulo proteccionista, común a todas las villas portuarias, aquél que obligaba a cualquier embarcación que viniera con pescado de fuera, a no poder venderlo hasta que no hubiera desembarcado todo el de los vecinos, y, aún así sólo después de recibir la oportuna licencia de la justicia ordinaria y del mayordomo de la cofradía¹⁸⁶.

Por exclusión del montante dedicado al abastecimiento de la villa, podemos estimar que se vendía al por mayor el 80 % de lo pescado por los mareantes de Santander.

Todas las ventas estaban gravadas con el impuesto llamado alcabala, salvo los sábados desde 1526, en que se concedió a la villa el privilegio de hacer mercado franco¹⁸⁷. Esta imposición ascendía al 10 % del valor de lo vendido hasta 1539, en que fue reducido al 5 % en las Cortes de Madrid. Pero, en la única relación pormenorizada del montante de este derecho que se conserva del siglo XVI para la villa de Santander, correspondiente a las de los años 1572 a 1574, podemos comprobar que no se había respetado tal porcentaje¹⁸⁸.

^{185 bis} A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 33, fols. 251-252.

¹⁸⁶ *Idem.*, cap. 42.

¹⁸⁷ A. M. S., leg. A-3, n.º 37.

¹⁸⁸ *Idem.*, leg. A-4, n.º 18.

RENTA DE LAS ALCABALAS DE SANTANDER SEGUN EL ARRENDAMIENTO
DEL TRIENIO 1572-74

CONCEPTO	IMPOSICION	Total en maravedís	Indice %
Pescado	5 % el de la mar 10 % el de la ría 3 % el salado	230.000,—	44
Vino	3 blancas/azumbre 3 mrs./azumbre, tinto de fuera 2 % el de los naturales	172.000,—	32,89
Pan	2 mrs./celemín	40.000,—	7,65
Aceite, grasa, cera, sebo, estopa, cáñamo y brea		25.000,—	4,78
Oro, plata, zapatería y todo género mercería	100 mrs./marco de oro 10 mrs./marco plata 3% el resto	17.000,—	3,25
Paños	2,5 %	15.000,—	2,86
Heredades	2,5 %	14.000,—	2,67
Carne en pie	40 mrs./cabeza	4.000,—	0,76
Madera	10 %	4.000,—	0,76
Fruta por mar, cestas, sogas, carbón, paja, hierba, losa, vidriado y ollas	5 %	2.000,—	0,38
TOTALES		523.000,—	100

La distribución de porcentajes es semejante a los de la villa de Laredo, lugar donde, por conservarse series mucho más extensas de esta clase de documentos, ha podido comprobarse su relativa constancia a lo largo del siglo XVI¹⁸⁹.

¹⁸⁹ VAQUERIZO GIL, M. Las alcabalas de Laredo en el siglo XVI, *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, Santander, 1976, 255-271.

Viene siendo común el criterio de que la clave económica de la villa de Santander en aquellos años residía en el comercio lanero, sin que haya sido sometido a crítica alguna. Lamentablemente carecemos de series documentales que nos permitan cuantificar y comparar la incidencia del comercio practicado con la pesca y el lanero. Sin embargo, podemos compararlos durante el trienio 1572-74, aunque ello sólo tenga un valor indicativo, puesto que sabemos que se exportaron por Santander en esos años cuatro mil ciento veintiuna sacas de lana, según Basas Fernández¹⁹⁰. En la concordia con el Consulado de Burgos de 1542 se estableció que cada saca de lana que saliera por el puerto de Santander había de pagar tres maravedís¹⁹¹, aunque García de Quevedo hable de otra concordia de 1553 en que esta imposición se redujo a un maravedí¹⁹², citando un documento del Archivo Municipal de Santander que no he conseguido encontrar. Sea como fuere, las cuentas son sencillas: si cada saca pagó tres maravedís el total fue de doce mil trescientos sesenta y tres maravedís; si pagó uno, entonces se redujo todo el impuesto lanero a cuatro mil ciento veintiún maravedís. Cualquiera de estas cifras, comparada con los doscientos treinta mil maravedís que produjo la alcabala del pescado durante el mismo trienio, me ahorra todo comentario sobre la importancia relativa de ambos impuestos en la economía de la villa. Apreciación que adquiere toda su relevancia si se considera que el comercio lanero sólo dejaba el derecho de su tránsito, mientras que la riqueza generada por el de la pesca revertía completamente sobre vecinos de la villa, sus productores.

Precisamente en el decisivo valor de la actividad pesquera radica el motivo por el cual no cejaron los regidores en sus intentos de aumentar la alcabala sobre tal producto. Por ejemplo, en 1575, pretendieron sacar el incremento sufrido por el encabezamiento de la villa aumentando exclusivamente la alcabala del pescado un 2,5 % más de lo que ya se le aplicaba. La argumentación con que intentaron justificarlo no tiene desperdicio. Comenzaron recordando la gran mortandad producida por la peste que contagiaron a la villa los soldados de la armada que en Santander organizaba Menéndez de Avilés, de la que él mismo fue víctima. Siguen argu-

¹⁹⁰ *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963, 257-262.

¹⁹¹ MAZA SOLANO, T., *Aportación al estudio...*, 304-305.

¹⁹² *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*, Burgos, 1905, 39-40.

mentando el poco efecto que tendría el aumentar la alcabala en cualquiera de los demás productos, porque las rentas de ellos eran "de poca sustancia". A continuación se fijan en el pescado como objeto idóneo de sus pretensiones, "ansi por pescarse cada día y haber hordinaria venta", como porque "si se encaresçe no viene en daño de la villa, pues los que lo comen en Burgos, Valladolid, Madrid, Toledo y otras partes, lo pagan". Sabiendo que esto no era cierto, pues lógicamente al aumentar los precios se reduciría la venta, proponen que se impida a los pescadores guardar el pescado para el sábado, en que su venta era franca, o salarlo, o, en su defecto, postulan la posibilidad de aplicar al pescado la alcabala incluso los sábados, considerándose así mismos como únicos depositarios del privilegio del mercado para poder disponer de él arbitrariamente, como si los mareantes no fueran también vecinos. Concluían preguntándose, con todo cinismo, sobre la conveniencia o no de citar a los representantes de la cofradía, como más interesados en el asunto, cuando decidieran aplicar tal incremento, siendo éste un derecho de aquéllos que venía siendo ratificado por los reyes desde hacía ciento veinticinco años. Los dos letrados consultados emitieron sendos informes contradictorios¹⁹³, no obstante lo cual debieron realizar alguna subida en la alcabala del pescado porque éste fue uno de los agravios denunciados por los mareantes en 1584¹⁹⁴ y contemplado en la concordia de 1586, en que se redujo a la mitad el incremento pretendido¹⁹⁵. En 1606 tuvieron que volver los pescadores a reclamar que no se les impusiera, del encabezamiento de alcabala, más de lo que les correspondía¹⁹⁶ consiguiendo real provisión en aquel sentido¹⁹⁷, que movió a la concordia en que los mareantes consintieron que se les aumentara hasta el 8 % la imposición para ayudar a la villa a recuperar sus rentas; no tardó mucho el procurador de la cofradía en presentar nuevo requerimiento por haberse propasado el ayuntamiento encabezándoles con el 10 %¹⁹⁸.

¹⁹³ A. M. S., leg. A-4, n.º 19.

¹⁹⁴ A. C., leg. 3, n.º 18; leg. 5, n.º 17.

¹⁹⁵ Véase la nota 24.

¹⁹⁶ A. C., leg. 5, n.º 10.

¹⁹⁷ *Idem.*, leg. 4, n.º 14.

¹⁹⁸ Véanse las notas 32 y 33.

3.2.2.—*Industria conservera*

Es sorprendente que la historiografía local no reparara en la trascendencia económica que la pesca tuvo en la villa de Santander, y en las demás de la costa, tanto por su volumen y porcentaje de vecinos que ocupaba, como por la importante industria conservera que se encargaba de transformarla para posibilitar el aprovechamiento y consumo de los excedentes (en torno al 80 % del total) en lugares lejanos. Quizás se explique entendiendo que se proyectaba al pasado el prejuicio de considerar tal actividad bastante irrelevante y de segundo orden, como, desgraciadamente, sucede en la actualidad.

Pienso que el desglose de las sesenta y dos escrituras conservadas con transacciones y contratos a propósito de los productos de la mar, nos puede proporcionar una idea aproximada sobre cuáles eran las técnicas de conservación y su importancia relativa, aunque sólo sea a título indicativo y con las reservas que luego veremos. Resulta que catorce se refieren a pescados salados, curados o ceciales; trece a escabechados; cuatro a pasta de pescado; cinco no especifican; ocho a grasa de ballena; seis a sardina de Galicia y dos a pescado francés. Por lo que respecta a las catorce escrituras incluídas en el primer concepto, es preciso especificar que en nueve casos se refieren a ventas de bacalao, bien bajo este nombre o bajo el de su sinónimo *curadillo*, y que el que las realiza, en siete de las ocasiones, es alguno de los capitanes o armadores de pesquerías atlánticas Juan de la Puebla, Juan de San Miguel, Diego de Cubas o Diego de Quevedo, por lo que cabe pensar que ya lo traerían curado de aquellas latitudes¹⁹⁹. Sin embargo, hay constancia de cómo se prepararon en Santander “cuarenta y cuatro quintales de abadejo curado” en 1595 y “treinta y nueve arrobas de pescada saçial y congrio curado, muerto en este puerto”, “sesenta y siete arrobas de pescada salada y curada en esta villa”, “veinte arrobas de pescada salada” y “treinta millares de boga salada y bien acondicionada”, todo ello en 1597²⁰⁰. La frecuencia de pescadas o merluzas entre las especies curadas, su ausencia entre las escabechadas y el hecho de que el Dicciona-

¹⁹⁹ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 6086, fol. 614 (1591); leg. 5, fols. 169 (1602), 322 (1602) y 46 (1603); leg. 7, fol. 30; leg. 10, fols. 384 (1610), 88 (1611) y 91 (1611); leg. 11, fols. 36 y 55.

²⁰⁰ *Idem.*, *ibídem.*, leg. 1, fol. 237; leg. 2, fols. 47, 332, 240 y 336.

rio de la Lengua (1970) se refiera a ellas por antonomasia cuando define la palabra *cecial*: “merluza u otro pescado parecido a ella seco y curado al aire”, me permite sospechar que ésta fuera la forma típica de conservación de tal especie.

Las trece escrituras que se ocupan del escabeche nos proporcionan información suficiente como para que podamos intentar una descripción de esta técnica conservera en aquellos tiempos, ya que no sólo se trata de ventas, sino que hay diferentes contratos y un descargo de cuentas precioso a este propósito; pero antes veamos a que especies se aplicaba este tratamiento. En ocho de los documentos no se especifica el tipo de escabeche a que se refiere, en dos se trata de escabeche de sardinas y en los otros tres de besugos, aunque en uno de estos últimos se hable también de boga escabechada²⁰¹. El hecho de que las referencias explícitas aludan al producto de las pesquerías más importantes y el que las ordenanzas, al hablar de los compradores al por mayor de esas pesquerías, citen concreta y únicamente a escabecheros y arrieros nos permite sospechar que el procedimiento de escabechado era el más generalizado y provechoso de todos. Corroborar esta afirmación el que vinieran de otros puertos al de Santander a contratar peritos en este oficio, como fue el caso de Pedro de Palacio, contratado en 1595, a pesar de ser menor de edad, para ir a la villa de Candás “como oficial tonelero y escabechero (para que) pueda hacer y manicar barriles para escabeche, y hacer y ordenar como se haga escabeche hasta lo poner en perfición y empacar en dhos. toneles”²⁰². En el mismo sentido abundan los otros dos contratos para hacer escabeche por toda la temporada con que contamos, en los que se aclara que se trata fundamentalmente de besugo. El primero lo establecieron, en 1592, Toribio de la Encina y su mujer Clara de Tesillo con Andrés Diez, pescadero de la ciudad de Palencia, para lo cual éste último hizo un adelanto de mil quinientos reales, veinticinco cántaras de vinagre y doce arrobas de aceite²⁰³. El segundo lo hicieron Toribio de Mazo con Juan de Arroyo, también pescadero de Palencia, comprometiéndose aquél a “hacer todo el escabeche de

²⁰¹ *Idem., ibidem.*, leg. 3, fol. 64; leg. 5, fols. 192 (1602), 12 (1603) y 251 (1603); leg. 8, fol. 184; leg. 9, fols. 176 y 391. Además de los reseñados en las notas 202, 203, 204 y 208.

²⁰² *Idem., ibidem.*, leg. 1, fols. 159-160.

²⁰³ *Idem., ibidem.*, leg. 6086, fols. 470-4773 (1592).

besugo y boga y otros pescados que más pudiere, en esta villa, en casa de Juan de Bo", y el pescadero a proporcionarle "todo el dinero que fuere menester para todo el escabeche que se hegiere, así para escabeche, açeite, vinagre, casa y leña, como todo lo demás neçesario"²⁰⁴.

Los datos dispersos en estos documentos, así como el contrato para construir un horno destinado a freir el pescado para hacer escabeche, aunque éste date de 1714²⁰⁵, me permiten el somero intento de reconstrucción que sigue:

El lugar donde se condimentaba el escabeche solía ser una bodega o lonja especialmente acondicionado para este fin, con uno o más hornos, otras tantas calderas especiales o *bazas*, cestas, baldes, espumaderas, cuchillos y demás instrumentos oportunos. Los muebles se reducían a sendas mesas donde se preparaba el pescado. Esta operación la realizaban mozas que trabajaban de sol a sol, corriendo la comida por cuenta del patrón, y consistía en primer lugar en limpiar y *scatar* —entiendo que debe significar desescamar y quitar espinas— los peces para, seguidamente, picarlos en trozos proporcionados y freirlos en aceite de Castilla²⁰⁶ antes de colocar el producto en el adobo de vinagre y laurel dentro de los barriles a propósito, que hacían cuatro arrobas cada uno (cuarenta y seis kilos). Esta capacidad de los barriles de escabeche estaba normalizada, según se desprende del contrato que hizo en 1598 Pedro de Liaño con el tonelero Juan de Terán y su socio Hernando Cuerno para que le hicieran "çien barriles de quatro arrobas cumplidas, de llevar escabeche a Castilla, y como es costumbre, y ordinarios, que se suelen haçer para llevar roçines" a dos reales y cuatro maravedís el barril²⁰⁷. Efectivamente, el escabechero que más escrituras nos ha proporcionado, Juan Bautista de Estrada, vendió al arriero de Cuéllar, Juan Medina, en 1602, "quarenta cargas descabeche de besugo hecho en esta villa (...) llevando el adobo neçesario y acostumbrado, (...) y las cargas de a ocho arrobas", puesto que cada macho llevaba un barril de cuatro en cada uno de sus flancos²⁰⁸. Las recuas en que se trans-

²⁰⁴ *Idem.*, *ibidem.*, leg. 3, fol. 19 (1599).

²⁰⁵ *Idem.*, *ibidem.*, leg. 131, fol. 40.

²⁰⁶ *Idem.*, *ibidem.*, leg. 6, fol. 189.

²⁰⁷ *Idem.*, *ibidem.*, leg. 3, fol. 257.

²⁰⁸ *Idem.*, *ibidem.*, leg. 4, fol. 633.

portaba el escabeche, puesto que la cordillera Cantábrica no podía atravesarse entonces con carros, podían constar de seis a cuarenta acémilas, según estos documentos, de lo que se desprende que la reata mayor necesitó cuarenta animales para llevar tres toneladas y media de pescado escabechado.

Solamente he logrado encontrar un documento en que se hable de besugos preparados de otro modo, es de 1572 y trata de la venta de "seis docenas de cestos para besugos salados que llaman *trechones*"²⁰⁹. A este propósito es oportuno señalar que para el trajín con el pescado era primordial el buen abastecimiento de cestas. Sabemos que Hernando de Cuerno y Pedro de Luz se concertaron en 1596, a pérdidas y ganancias, para hacer cestas "obligándose a proveer a la villa y gente mareante y forasteros, de todas las cestas mayores y menores, así para sardina, pescado, como para otras cualesquier cosas"²¹⁰; al año siguiente es Pedro de Luz el que se compromete a pagar seiscientos reales a Hernando de Cuerno "en razón de seiscientas cestas besugueras"²¹¹ y en 1603 se obligó Juan Díaz a entregar a Pedro de Cos, cesterero, "trescientas cestas cumplidas, de la marca cumplida"²¹².

Los otros productos de la mar manipulados para su conservación citados en los protocolos, son la pasta de pescado y las barricas de grasa de ballena. Respecto a estas últimas se puede decir lo mismo que sobre el bacalao, puesto que su procedencia es común, aparecen juntos en tres ocasiones y quienes traficaban con ellas eran las mismas personas²¹³. Más raro es el caso del pescado en pasta, aunque ya se hablaba de él en el arancel que se impuso para la construcción del muelle largo en 1554: "El quintal de pescado, de qualquier suerte que sea, que se descargare o cargare dentro del puerto, aunque sea *en pasta*, pague ocho maravedís"²¹⁴, pues sólo aparece en tres escrituras, pero suficientes para comprobar lo

²⁰⁹ *Idem.*, *ibidem.*, leg. 6086, fol. 102.

²¹⁰ *Idem.*, *ibidem.*, leg. 1, fols. 362-363.

²¹¹ *Idem.*, *ibidem.*, leg. 2, fol. 489.

²¹² *Idem.*, *ibidem.*, leg. 5, fol. 185.

²¹³ *Idem.*, *ibidem.*, leg. 2, fol. 463; leg. 4, fol. 353; leg. 5, fols. 89 y 322; leg. 9, fols. 59 y 200; leg. 10, fol. 327; leg. 11, fol. 36.

²¹⁴ A. M. S., leg. A-14, n.º 43. Publicado por MAZA SOLANO, T., *Aportación al estudio...*, 361.

que sugería el arancel respecto a lo bajo de su precio, diez reales el quintal²¹⁵.

Lo fraccionario e inconexo de las noticias disponibles me impiden realizar una tabla de precios y sus oscilaciones; no obstante, considero que son suficientes como para permitirme establecer su valor relativo aproximado, haciendo la salvedad de las barricas de grasa y de raba por carecer de referencias sobre su capacidad. Para el resto del pescado industrializado resulta el siguiente baremo en que la unidad corresponde a un valor en torno a los dos reales y medio por arroba:

besugo escabechado	9
sardina escabechada	4
merluza salada	3
bacalao curado	3
pasta de pescado	1

que coincide plenamente con las ordenanzas de la cofradía al poner de manifiesto la prioritaria jerarquía de las pesquerías de besugo y sardina.

Por último, en el mapa adjunto puede apreciarse el ámbito geográfico donde se consumía aquel pescado industrializado en la villa de Santander, en torno al año 1600, basado en las referencias aparecidas en los documentos relacionados hasta aquí. Este "hinterland" peninsular aparece relacionado por el trazo continuo. Es significativo que todos los lugares de destino reseñados fueran importantes mercados comarcales o regionales.

El trazo discontinuo pone de manifiesto el ámbito de actuación de los pescadores con el comercio de cabotaje, y con su participación en las navegaciones de altura, durante la misma época.

²¹⁵ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 7, fols. 396 y 422; leg. 11, fol. 36.



3.3.—OTRAS OCUPACIONES PRODUCTIVAS

La actividad de los mareantes santanderinos no se limitaba solamente a la práctica de las pesquerías y la posterior venta de sus productos, pues han llegado hasta nosotros testimonios bastantes del modo en que complementaban sus ingresos y la dieta cotidiana mediante el ejercicio del comercio de cabotaje y la viticultura.

3.3.1.—*Comercio de cabotaje*

En todas las escrituras en que los pescadores se comprometieron a separar de sus ganancias el quiñón muerto, ya vistas en el epígrafe 2.4., se especifica claramente cómo también se dedicaban con sus embarcaciones a un considerable comercio de cabotaje por toda la cornisa cantábrica, desde Francia a Portugal. Tal actividad estaba grabada con un canon a beneficio de la sociedad de seguros mutuos. En un principio este impuesto variaba según la distancia a que estuvieran los puertos de destino, así, en 1609, las pinazas debían pagar diez reales cuando iban a Galicia, seis cuando el rumbo era Asturias o Guipúzcoa y cuatro cuando se dirigían a Vizcaya. Tales cuantías se redujeron posteriormente, unificando su valor, pues en los compromisos de 1618 y 1629, por cada pinaza, estaban obligados a pagar cuatro reales, cualquiera que fuese su destino.

Pero los cofrades no sólo practicaban este comercio costero con pinazas, sino que también lo hacían con chalupas. Por lo que a este último caso se refiere sólo dispongo de las noticias que nos proporcionan las escrituras de quiñón muerto ya consideradas; de ellas parece desprenderse que las chalupas solían ir en flotillas, y no en solitario como las pinazas, y preferentemente con dirección a Vizcaya y Guipúzcoa. El canon que había que satisfacer cada chalupa por cada uno de aquellos viajes permaneció constante, ya que en todos los documentos la cantidad establecida es de dos reales²¹⁶.

Los protocolos notariales de la época nos permiten comprobar cómo, efectivamente, este tráfico a bordo de pinazas tenía lugar a lo largo de toda la costa norte de la Península. Lamentablemente los testimonios que

²¹⁶ Véase la nota 125.

nos proporcionan son insuficientes para que podamos cuantificar el volumen y la importancia relativa del comercio protagonizado por los pescadores con sus propias embarcaciones, respecto al total ejercido a través del puerto de Santander. No obstante, ciñéndonos a la serie documental más completa conservada, los protocolos del escribano Juan Salmón (concretamente los de 1595 a 1615), podemos comprobar que el sesenta por ciento de todas las escrituras de fletamiento de barcos y de obligaciones mercantiles en que se especifica el medio de transporte marítimo, se refieren al efectuado en pinazas, aunque al volumen total desplazado por este medio le corresponda un porcentaje menor, dado que su porte era más reducido que el de los navíos de alto bordo.

La mercancía más frecuentemente transportada eran remos de diferentes dimensiones y duelas de barriles, todo ello de madera de roble y haya, cuyo destino habitual solía ser Galicia, concretamente La Coruña o Pontevedra, completando en ocasiones el flete con hierro y acero, también labrado en la villa de Santander; el retorno consistía habitualmente en sardina salada y vino de Ribadavia²¹⁷. No deja de ser extraño el que entrase con relativa frecuencia sardina salada gallega en el puerto santanderino, ya que se trataba del producto de una de las pesquerías más importantes en él practicadas, y haber constancia de que la aquí pescada se exportaba a San Sebastián²¹⁸, a no ser que la gallega fuera más barata y se dedicara para carnada de determinadas especies, pues ya hemos visto como la de Santander se consumía en fresco o se escabechaba. También transportaban los cofrades en sus pinazas otros tipos de pescados, cueros y mercancías diversas²¹⁹.

Es digno de resaltar el hecho de que ya en los primeros años del siglo XVII se exportaran por la bahía santanderina cargamentos de maíz, para Bilbao en 1611²²⁰, y para Galicia en 1612²²¹, por lo significativo que es respecto a la pronta implantación de esta gramínea americana en nuestra tie-

²¹⁷ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 1, fols. 313 y 335; leg. 3, fols. 129 y 131; leg. 4, fols. 90 y 213; leg. 11, fols. 115-116. Véase también M.^a DEL CARMEN GONZALEZ ECHEGARAY, Los maestros remolares, *Publ. del Inst. de Etnografía y Folklore "Hoyos Sainz"*, II (1970), 213-228.

²¹⁸ A. H. P. S., *sec. prot.*, leg. 6086, fol. 636.

²¹⁹ *Idem. ibidem.*, leg. 5, fol. 13 (1603).

²²⁰ *Idem. ibidem.*, leg. 10, fol. 427.

²²¹ *Idem. ibidem.*, leg. 11, fol. 450.

rra, el que hubiera excedentes exportables en fechas tan cercanas a los años en que generalmente se considera debió introducirse su cultivo en España.

Debe tenerse en cuenta que aquellos viajes se realizaban en cualquier época del año con frágiles embarcaciones, sin cubierta y de tan escaso puntal, en un mar tan imprevisiblemente irritable como el Cantábrico y con mucha menor dotación de la que habitualmente llevaban a las pesquerías.

Por otro lado la cofradía era la cantera de donde procedían los marineros y tripulantes de los barcos de más altos vuelos, zabras, naos, y navíos de gran porte. En ellos los mareantes de San Martín posibilitaban el comercio con Francia y Flandes, con Portugal, Sevilla, Cádiz y las Islas Canarias²²². En este comercio marítimo de mayor envergadura, las mercancías transportadas desde Santander eran, además de las ya reseñadas, lanas, naranjas, limones, y castañas²²³.

3.3.2. Viticultura

Sin lugar a dudas la vid fue el cultivo más importante del municipio santanderino durante los años que estamos considerando. La mayoría de los vecinos tenían sus cerrados con emparrados altos de viñas de que extraían el vino chacolí, generalmente para el propio consumo doméstico, pues constituía un aporte fundamental de calorías en la dieta de entonces²²⁴.

No hay duda de que los mareantes poseían viñedos que cuidaban con esmero no sólo en Santander, sino en todas las villas de la costa. De ello dan testimonio los inventarios *post mortem* y las abundantes referencias que sobre el *vino patrimonial* había en su archivo²²⁵, así como que todos los oficiales de la cofradía de San Martín participaran siempre en aquellos ayuntamientos de la villa en que se decidía cuando debía comenzar la ven-

²²² *Idem. ibidem.*, leg. 10, fol. 325.

²²³ *Idem. ibidem.*, leg. 1, fols. 87-88 y 113-114; leg. 3, fol. 300; leg. 5, fols. 48, 113-114 (1602) y 20-29 (1603); leg. 7, fol. 365; leg. 9, fol. 214; leg. 10, fols. 132-133 y 350.

²²⁴ BARREDA, F. *El chacolí santanderino en los siglos XIII al XIX*, Santander, 1947.

²²⁵ A. C., leg. 1, núms. 2, 3, 4, 14 y 15.

dimia o cual había de ser la postura del vino cada año²²⁶. Barreda recoge en su trabajo sobre este tema la costumbre de los pescadores santanderinos de "dividir sus plantíos de vides en tantos cuarterones de viñas iguales al número de hijos que tenían"²²⁷.

La vendimia solía comenzar durante la primera quincena de octubre y debía de haber concluído el once de noviembre, pues el día de San Martín se cerraba la villa a la entrada de todo vino de fuera, poniendo guardas especiales en las puertas de la muralla. Mientras quedaban existencias del vino patrimonial, permanecía vigente la prohibición, y quien fuera sorprendido trasgrediéndola intentando introducir vino de fuera, estaba condenado, por ancestral costumbre, a perder carro, bueyes o navío en que lo hubiere traído y a que se le derramara por tierra todo el vino.

Como el chacolí de aquellas vides "era vino de poca espera, pues mucho de ello pasando San Juan se pierde", y la cosecha casi nunca alcanzaba para todo el año, solía abrirse la villa al vino de fuera durante el verano, más o menos temprano según lo que durasen las reservas. De todos modos el considerable montante que las ventas de vinos producían para las alcabalas es un claro índice de su trascendencia para las arcas del municipio, pues ya hemos visto que su montante era el segundo en importancia detrás del pescado.

Los pescadores suplían la carencia de abono animal para el cuidado de las viñas, utilizando para este fin las algas que recogían en la costa, llamadas *oca* o *caloca*, que amontonaban hasta que se pudrían con su propia humedad. Por lo menos desde el establecimiento de la Matrícula de Mar, tuvieron la exclusiva para el aprovechamiento de este producto²²⁸.

EPILOGO

No es la finalidad del presente trabajo el establecer conclusiones definitivas, sino problematizar la visión de un pasado que la historiografía tradicional muestra en un grado de complejidad mucho menor del que en

²²⁶ BARREDA, F., *Op. cit.*, apéndice documental, *passim*.

²²⁷ *Idem*, *ibídem*, 13.

²²⁸ B. M. S., *sec. ms.*, n.º 1264.

realidad le corresponde. De cualquier modo considero que merecen destacarse dos aspectos de entre todo lo aquí expuesto.

En primer lugar, hemos podido constatar suficientemente que, a finales del siglo XVI, el cabildo de mareantes de San Martín de la Mar de la villa de Santander había consumado el proceso de transformación, desde la cofradía religioso-benéfica originaria, al gremio profesional propiamente dicho. Se había convertido en una corporación con plena competencia para la regulación técnica y económica de su oficio dentro de la localidad, a la vez que, a pesar de no gozar de la consideración social y administrativa que correspondía a su importancia, canalizaba la fuerza colectiva de sus miembros de manera suficiente como para protegerles y defenderles de una estructuración de la sociedad y de una autoridad que no ofrecían suficientes garantías de justicia y honestidad. Sin que ello supusiera la desaparición del componente religioso, ni mucho menos, ya que no sólo permanecía vigente en las prácticas litúrgicas y benéficas, sino que seguía constituyendo uno de los elementos integradores del gremio.

El segundo aspecto a destacar se cifra en la aclaración de la indudable trascendencia demográfica y económica que los mareantes y su esforzada actividad tuvieron en la villa de Santander, no sólo mediante las pesquerías y el comercio de cabotaje, sino también por el circuito económico que desencadenaron, con la ayuda de las técnicas de conservación del pescado, abasteciendo el interior de la Península en un amplio "hinterland".

Es probable que la confirmación de estos fenómenos, hacia atrás y hacia adelante en el tiempo respecto a la época estudiada, haga rectificar en cierta medida alguna de las claves para la interpretación de nuestro pasado.

APENDICE DOCUMENTAL

I

Ordenanzas de la cofradía de San Martín de la Mar de la villa de Santander

Don Felipe, por la gracia de Dios, rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalén, de Portugal, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaén, de los Algarves, de Algeciras, de Gibraltar, de las Islas de Canaria, Islas y Tierra Firme del Mar Océano, Señor de Vizcaya y Molina, por cuanto por parte de vos, los maestros de pinazas y maestros y navegantes de la cofradía de San Martín de la Mar de la villa de Santander, nos fue fecha relación que teniades las ordenanzas que presentábades para vuestro buen gobierno confirmadas por la dicha villa muchos años había y para que mejor se guardasen, cumpliesen y ejecutasen, nos pedistes y suplicastes las mandásemos ver, aprobar y confirmar, como la nuestra merced fuese, lo cual visto por los del nuestro consejo y ciertas diligencias e información que sobrello por provisión nuestra antellos invió Juan de Güemez Alvarado, alcalde mayor de la dicha villa y lugar, teniente de nuestro corregidor de la dicha villa, y parecer que en ello dió, y las dichas ordenanzas que son del tenor siguiente:

- 1.—Primeramente, que las vísperas de San Martín de cada un año, y el mismo día, los maestros de las pinazas de los besugos, en que anda toda la gente de la dicha cofradía a la pesquería, estos tales maestros sean obligados la víspera de San Martín a hallarse en la iglesia de esta villa ques de la advocación de San Martín, a oír las vísperas, y otro día misa cantada que se dice por la dicha cofradía, y el maestro que faltare pague seis reales de pena, y el mayordomo los cobre, y si no los cobrare los pague de sus bienes y se le haga cargo de las dichas penas como de las demás.

- 2.—Iten ordenaron que el día de San Martín de cada año se haga llamar la dicha cofradía, todos los cofrades públicamente, para que, oída la misa, los dichos maestros de las pinazas y los demás cofrades que allí se hallaren, de un acuerdo y voluntad, nombren procurador para los negocios de la dicha cofradía, según lo tienen de costumbre, persona mérita, con el cual la justicia y regimiento desta villa halla de guardar y guarde y cumpla lo que está acordado en el otro capítulo del concierto fecho entre el ayuntamiento desta dicha villa y la cofradía, y el dicho procurador della tenga especial cuidado del procurar del bien general de la dicha cofradía en todos los negocios y cosas que se ofrecieren, y la dicha cofradía pague lo que sea justo de salario cada un año, y, si el tal nombrado no hiciere lo que debe en el dicho oficio de procurador, que la dicha cofradía le pueda remover y quitar cuando quisiere y nombrar otro, y si también pareciere a la dicha cofradía es tal persona que le conviniere le puedan volver a le relegir y nombrar para otro año e años adelante como a la dicha cofradía le pareciere, y el antes nombrado sea obligado acetar el dicho oficio de procurador o dé bastante causa que le excuse y en efeto no pueda ser admitido más por cofrade de la dicha cofradía, porque los así nombrados no dejen de usar sus oficios pagándoles la cofradía lo ques justo.
- 3.—Iten ordenaron que, en acabando de nombrar el dicho procurador el dicho día de San Martín, los dichos maestros de las pinazas y cofrades de la dicha cofradía elijan cuatro talayeros, personas que entiendan las pesquerías, e beneméritas, los cuales se junten con el dicho procurador para las cosas convenientes a la dicha cofradía en lo tocante a la dicha pesquería, y puedan llamar a los dichos maestros cuando sea necesario para ordenar lo que convenga hacer; y estos cuatro talayeros han de ser, los dos de la Puebla Vieja desta dicha villa y los otros dos de la calle de la Mar de los Mareantes que viven en ellas, y los dos de la calle de la Mar han de echar suertes entre ellos sobre cuál de los dos ha de ser aquel año mayordomo y cogedor de las penas de la dicha cofradía y de todo lo demás que en la dicha cofradía se repartiére y cobrase, y éste mismo ha de aceptar el tal oficio de mayordomo y cogedor de

todo lo susodicho y llevar aquel año el farol o linterna en su pinaza al tiempo que salieren a la mar a la pesquería de los besugos, para que todos vayan en su seguimiento, e los así nombrados para los dichos oficios lo acepten so pena de dos mil maravedís a cada uno para las limosnas y obras pías de la dicha cofradía, cera y misas y otros, y a los así nombrados se les pague por su trabajo lo que justo fuere, y si no aceptaren los oficios, o dieren causa bastante, la dicha cofradía les pueda echar de cofrades y todavía se cobren dellos las dichas penas.

- 4.—Iten que para la venta de los besugos haya personas particulares dentre los mismos maestros que la hagan públicamente, estando juntos los arrieros que los han de comprar por el *mío sea*, e para el dicho efecto ordenaron que el maestro de la pinaza que primero viniere de mar a tierra, aquél sea vendedor aquella noche, y el maestro de la segunda pinaza que viniere le ayude a la venta, los cuales no hagan de aquí adelante más de dos ventas y precios, por evitar los fraudes y daños, que se han seguido a los mareantes y al alcabala del Rey nuestro Señor en hacer muchas ventas, so pena quel vendedor que hiciere más ventas y precios pague seis mil maravedís de pena por la primera vez, y la segunda doblado, aplicado como va dicho, y los maestros y compañeros no sean obligados a pasar por más de las dichas dos ventas y precios, y lo mismo que con los arrieros se haga con los escabecheros y todas las demás personas que hubiesen de vender y comprar dichos besugos.
- 5.—Iten para remedio de grande daño que se sigue de que los arrieros que dicen *mío sea*, al tiempo de la venta de los besugos, hacen en andar tomando besugos en muchas bodegas y lonjas, ordenaron que el tal arriero o arrieros que dijese primero el *mío sea* se le den los besugos quel hobiere menester para su recua en una bodega o lonja cual escogiere, y allí tome los que hubiere menester y, no habiendo hartos en la tal bodega o lonja escogida por el tal arriero, pueda escoger otra lonja o bodega cual él quisiere y allí tomar los besugos que le faltaren, de suerte que habiendo hartos besugos en la primera bodega o lonja no pueda tomar de otra, los tales arrieros, y así sucesivamente los otros arrieros, sin

andar escogiendo por partes sino lonja entera, y aquélla acabada otra, y los que tuvieren a cargo dichos besugos no se los puedan dar ni den en otra forma, so pena que cada arriero y persona que tuviere a cargo los dichos besugos que hiciere lo contrario pague cada uno por cada vez mil maravedís para los gastos de la dicha cofradía, y por la segunda vez dos mil.

- 6.—Iten ordenaron quel dicho procurador y personas de la dicha cofradía tengan un libro de cuentas y razón, en el cual se asiente lo que hubiere de penas en la dicha cofradía y todo lo demás que a ella perteneciere y se repartiese, y tenga arcas con tres llaves, la una el procurador y la otra uno de los atalayeros de la Calle de la Mar, y la otra otro atalayero de la Puebla Vieja de arriba, y en esta arca esté el dicho libro y todas las escrituras y privilegios de la cofradía y estas ordenanzas, puesto todo por inventario. En otro libro y en fin de cada un año se nombren contadores para la dicha cofradía que tomen las cuentas al procurador y oficiales pasados, juramento que todos hagan de que las darán y tomarán bien y fielmente y el alcance y alcances que se hicieren, se cobre luego del mayordomo pasado y se entregue al que subcediere sin largas ni esperas.
- 7.—Iten ordenaron que el dicho procurador y oficiales de la dicha cofradía no hagan gastos en comidas ni en bebidas en ninguna junta que hicieren, ni en otras ocasiones, a costa de la dicha cofradía, so pena de pagarlo de sus haciendas y más mil maravedís cada uno por cada vez para la dicha cofradía, y por la segunda vez dos mil maravedís, por excusar los tales gastos.
- 8.—Iten ordenaron que todos los maravedís y cosas quel mayordomo y oficiales de la dicha cofradía gastasen y pagasen por ella, tomen cartas de pago en forma, y siendo de cantidad, se hagan las tales cartas de pago ante escribano, y sin ellas no se les reciba ni pasen en cuenta.
- 9.—Iten ordenaron que cada y cuando que la dicha cofradía no tuviere dineros y tuviere necesidad dellos para sus pleitos y negocios y otros gastos, quel procurador y oficiales de la dicha cofradía

hagan juntar los maestros y cofrades della públicamente, los que se hallaren en esta dicha villa, y traten y platiquen lo que conviene hacer sobre lo susodicho, y lo que se acordare y ordenaren de dar para lo susodicho de lo que Dios les diere de la mar y su pesquería, lo cobre el mayordomo o la persona que señalaren, y lo que así se cobrare sea por cuenta y razón y se eche en la dicha arca de las tres llaves, asentándolo en el dicho libro de la dicha cofradía, para hacer cargo y cuenta dello cada vez que a la dicha cofradía le pareciere y lo pidiere.

- 10.—Iten ordenaron que todos los domingos durante la pesquería de los besugos y la cuaresma, los maestros y oficiales de la dicha cofradía sean obligados a hacer decir a una misa en San Francisco por la mañana, según tienen de costumbre, en el altar de Señor Santiago, a donde se junten todos los cofrades de la dicha cofradía a oír la misa, y acabándola traten y comuniquen entre sí los negocios que se ofrecieren de su pesquería, porque estén desocupados para ir a la mar entre semana, y el maestro que faltare los tales domingos en la misa de la dicha cofradía y a comunicar dichos negocios, pague tres reales por cada vez para la dicha cofradía, y lo mismo el procurador y demás oficiales de la dicha cofradía que faltaren.
- 11.—Iten ordenaron que las pinazas en que se hubieren de ir en esta villa a la pesquería de los besugos tenga cada una quince codos de quilla en llano, sin codaste, y la que tuviere menos no pueda ir a la dicha pesquería, atento que han de entrar ocho leguas en la mar alta y, si fueren menores barcos, correrían notorio riesgo y peligro.
- 12.—Iten ordenaron que hombre mareante que hubiere dado palabra a maestro de cualquier pinaza para la dicha pesquería de los dichos besugos el invierno, si cayere enfermo el maestro y compañero, sean obligados hacerle su quiñón de soldada, enviando sus aparejos de pescar según costumbre, y lo mismo ordenaron también quel hombre mareante que hubiere dado palabra a un maestro de cualquier pinaza, no pueda por aquel invierno acompañarse con otra ni otro maestro alguno lo pueda rescibir, so pena de mil

maravedís para la dicha cofradía, en la cual pena incurra el que así se acompañare contra lo contenido en esta ordenanza y el maestro que le rescibiere, y más que no le puedan llevar en la pesquería en aquel invierno.

- 13.—Iten ordenaron que ninguna pinaza ni maestros dellas sea osado de salir del puerto desta villa para ir a la mar el invierno antes que la que llevare la linterna, a lo menos del cabo de Noja adelante, y la que pasare delante de allí llevando la linterna encendida pague de pena mil maravedís y más lo que pescare aquél día, todo para la dicha cofradía y obras pías della, esto se entienda hasta salir del cabo de Noja, porque si llegados allí algunas personas se quisieren ir a diferentes mares donde no fuere la de la linterna se podrán ir, con que se aguarden por la misma orden que las de la linterna y no puedan echar las cuerdas a la mar hasta que se junten todos, según es costumbre, so la dicha pena.
- 14.—En lo que toca a este capítulo fue acordado por todos los maestros de las pinazas que fueren a la Vez Maya y Mar Vieja y Bedillo de la Torre no puedan pasar de Santoña y el Agudo Menor en la Riega, sin que se mate la candela o se junten todas las pinazas que fueren a las dichas mares, so pena que la que pasare de allí pierda dos mil maravedís de pena y la pesca que matare aquel día, aplicado como se declara en la ordenanza y en este dicho capítulo; que las pinazas que fueren a la Orcada de la Torre y de allí a la Mar del Nordeste, se junten Santoña cabo a cabo, y allí se amate la candela y si no la hubiere sigan la orden dicha so la dicha pena, y en lo que toca a los Jardines y Soba hasta que llegue Biergoles Altaperalta por encima el Valamo y la Vez Maya Mayor a la Torre por la misma orden, y si no hubiere lanterna que cualquiera pinaza que fuere delante sea obligada aguardar y ajuntar las que la siguieren, y de allí se pueda ir cada una a donde quisiere.
- 15.—Iten ordenaron que cuando los cuatro talayeros vieren que no conviene salir del puerto para ir a la mar y pusieren la talaya, que si el un talareyo la pusiere, hagan lo mesmo todos cuatro y, puesta, ningún maestro de pinaza ni gente sea osada salir a la

mar, so pena de mil maravedís y la pesca que pescare aquel día para la dicha cofradía y lo mismo si, salidos del puerto, pareciere a los talayeros quel tiempo está malo y pusieren las talayas y se volvieren a tierra, que todas las pinazas se vuelvan, so la dicha pena, pero si después pareciere a los talayeros y maestros que mejora el tiempo y acordaren de volver a la mar, habiéndose juntado y platicado sobrello, se haga lo que pareciere a la mayor parte sin pena alguna.

- 16.—Iten ordenaron que habiendo llegado a la mar las pinazas pareciere quel tiempo se pone malo, y lo mismo habiendo calado, y en cualquier estado quel tiempo hiciere mundanza y los talayeros vieren que no conviene estén en la mar, y pusiere el uno talaya, hagan lo mesmo las demás talayeras, y todas las pinazas de mano en mano para que se vea por todas y saquen los aparejos aunque estén calados y se vengán a tierra, y las pinazas questuvieren en otras mares, si no hubiere talayero, que cualquiera maestre ponga la talaya y las demás respondan y se vengán a tierra, so pena de mil maravedís a cada pinaza y la pesca de aquel día, todo para la dicha cofradía.
- 17.—Iten ordenaron que si yendo a la mar las pinazas se levantara el viento sur y al talayero pareciere que no conviene ir a las mares de lejos, si no a la de San Martín de la Arena y levanten remo, que los otros talayeros hagan lo mismo y todas las pinazas los sigan y no calen hasta que llegue ella y las demás, so pena que la que así lo hiciere pague de pena de mil maravedís y la pesca de aquel día para la dicha cofradía.
- 18.—Iten ordenaron que estando caladas las pinazas, si los aparejos de la una se embaracen con los de la otra, sea obligado el maestre que caló el postrero a largar sus aparejos, él y sus compañeros a la pinaza que caló la primera, aquellos aparejos que estuvieren embarazados, so pena de seiscientos maravedís para la dicha cofradía, y el compañero o compañeros cuyos fueren los aparejos embarazados sean obligados a largar sus aparejos en mandándose el maestre de su pinaza, so la dicha pena, aplicado según dicho es, y los aparejos de la otra pinaza, si se perdieren, los pague

el maestre de la otra pinaza, si no mandare a sus compañeros largar, o los compañeros, si mandándoselo el maestre no largaren según dicho es.

- 19.—Iten ordenaron que todas las veces que yendo a la mar el uno de los talayeros amainare el trinquete, hagan lo mismo las otras pinazas y sus maestres y los demás talayeros, para ver si convena ir a la mar o volverse, so pena de ducientos maravedís por cada vez para la dicha cofradía.
- 20.—Iten ordenaron que todas las veces que yendo o viniendo a la mar acaesciere desaparejarse alguna pinaza, la otra que más cercana se hallare sea obligada a ir a saber de la que así se desaparejase y si fuere necesario venirse a tierra con ella se vengan luego, y lo mismo si conviniere vayan a otro puerto como a Laredo, San Vicente o otro cualquiera, vayan en compañía y las demás pinazas que quedaren repartan con las dichas pinazas que así se vieren a tierra o fueren a otro puerto de lo que pescaren y ganaren hasta que vuelvan a esta villa, y la pinaza que así se hallare más cercana de la que se desaparejase y no cumpliere con lo susodicho, pague de pena diez mil maravedís para la dicha cofradía, y la misma pena tengan el maestre y compañeros de cada pinaza que no partieren como dicho es de lo que ganaren con dichas dos pinazas.
- 21.—Iten ordenaron que todas las veces que yendo o viniendo a la mar vieren que a la entrada o salida del puerto anda la mar levantada y es necesario entrar las pinazas acompañadas con resguardo, que la primera aguarde a la más cercana y entren acompañadas, y lo mismo vayan haciendo las demás pinazas de mano en mano hasta la postrera, so pena que cada pinaza que no guardare esta dicha orden, pague de pena dos mil maravedís para la dicha cofradía, porque así conviene para el reparo de algún daño si subcediere.
- 22.—Iten ordenaron que todos los dueños y maestres de las pinazas las tengan prestas y aderezadas de todo lo necesario para la dicha navegación y pesquería para el día de San Martín de cada un año so pena de dos mil maravedís para la dicha cofradía.

- 23.—Iten ordenaron que ningún compañero de las pinazas, el día que-llas fueren a la mar, sea osado quedarse para ir a treinar ni a la sardina ni a otra cosa en todo el tiempo de la pesquería de los besugos, estando sano, so pena de dos mil maravedís para la dicha cofradía, ni sea osado a ir a matar congrio fuera de la cruz del puerto de noche en todo el tiempo de la pesquería de los dichos besugos y cuaresma so la dicha pena para la dicha cofradía.
- 24.—Iten ordenaron que ningún maestre ni compañero ni cofrade de la dicha cofradía estando juntos generalmente, ni en otras partes ni congregaciones, sea descomedido ni diga palabras injuriosas contra el procurador y talayeros y oficiales de la dicha cofradía so pena de seiscientos maravedís por la primera vez y por la segunda dos mil maravedís para la dicha cofradía, y la tercera vez sea echado della como alborotador y desobediente, en la misma pena cayan los compañeros que yendo a la mar se descomidieren contra los maestros, o estando juntos al tiempo que hacen cuenta del dinero de la pesquería de cada semana, aplicado según dicho es, y esto por escusar otros mayores inconvenientes.
- 25.—Iten ordenaron que el maestre, maestros y compañeros que fueren llamados por el mayordomo para que se junten con el procurador y oficiales de la dicha cofradía a tratar cosas de su navegación, que se les ofreciere y sobre las ventas de la pesca y otras cosas a ellos tocantes, vayan luego, so pena de cien maravedís por la primera vez, y por la segunda docientos maravedís aplicados para la dicha cofradía, y por la tercera vez se despidan della y de andar con ellos a la mar.
- 26.—Iten ordenaron que los mareantes que estuvieren acompañados y dada palabra a los maestros de las pinazas para ir a la pesquería de los besugos, estando el día de San Martín en esta villa, ques cuando se comienza la dicha pesquería, no puedan dejar de ir a ella con los que están acompañados, ni vayan a otras navegaciones, so pena de tres mil maravedís para la dicha cofradía, pues sería perderse la pesquería si a esto no se guardase, y a los que caen enfermos los socorren como arriba está dicho en otra ordenanza arriba, lo cual se entienda salvo si se ofreciere en servicio

del Rey nuestro Señor con alguna armada, que en tal caso lo podían hacer dando cuenta a su maestre de la jornada, y esto se entienda con cada compañero.

- 27.—Iten ordenaron que los maestres que anduvieren a la pesquería de la sardina nombren dos talayeros y dos vendedores, los talayeros para poner las talayas y señas según su costumbre y los vendedores para hacer las ventas de la sardina que trajeren los barcos de la mar, y no se hallando los dos vendedores, las hagan el uno dellos, e ninguno otro maestre de barco ni compañero se atreva a hacer venta de la dicha sardina, so pena de dos mil maravedís para la dicha cofradía y más el daño que de la tal venta se siguiere para los dueños de la sardina.
- 28.—Iten ordenaron que todas las veces que todos los dichos talayeros, o cualquiera dellos, pusiese la talaya o si vinieren a tierra, luego se vengán todos los más barcos, so pena cada barco que no se viniere y quedare en la mar habiéndose puesto la talaya como dicho es, haya perdido la sardina que pescare aquella vez, para la dicha cofradía, pero si los talayeros y otros barcos se vinieren de la mar a tierra sin poner talaya los que quedaren puedan pescar para sí sin pena.
- 29.—Iten porque los barcos de la sardina vienen en diferentes horas a tierra e se hacen, cuando pescan, muchas ventas, y tienen de costumbre que entre los barcos que vienen hasta el mediodía se regulen las ventas entre tanto para que se hagan iguales y que desto gocen los barcos que hubieren pescado sardina y estuvieren al mediodía con ella dentro del puerto y sacándola de las redes y suele haber muchas diferencias sobre el regular las dichas ventas, para que se eviten de aquí adelante ordenamos que para la determinación desto se junten el procurador de la mar y los cuatro vendedores y talayeros y esto lo determinen y lo averiguen, y lo que ellos hicieren y determinaren todos pasen por ello, so pena de dos mil maravedís para la dicha cofradía, y que hayan de pasar todos por ello sin embargo de la pena.
- 30.—Iten que los barcos que se quedaren en la mar cuando no se pusiere la talaya, y aunque se ponga, y a medio día no hubieren

venido con sardina a tierra ni dentro del puerto, no puedan gozar ni gocen de las ventas hechas antes del mediodía, según es costumbre.

- 31.—Iten que en el pescar del cebo para la sardina ninguno pueda irlo a pescar sin orden del mayordomo, so pena de trescientos maravedís e mas haber perdido el cebo, como es costumbre.
- 32.—Iten ordenaron que los dueños de las tales redes gruesas para trainar en la ría y canal desta villa y fuera del puerto en muchos sitios, e para la orden de la dicha navegación e pesquería, tienen por costumbre nombrar dos mayordomos e por abogados a los bienaventurados mártires San Emeterio y San Celedonio, cuyas santas cabezas están en la iglesia colegial desta villa, y siempre la orden de la dicha pesca, ques de mucho valor e costa suele haber muchas diferencias, e para que cesen de aquí adelante ordenamos que los mayordomos que fueren nombrados hayan de dar y den a cada dueño de red una señal en una vara de largo de dos partes de braza para poner cada uno la dicha señal en el sitio donde pesca con las dichas redes donde le pareciere, los cuales sean obligados los dichos mayordomos darles cuando se las pidieren, so pena de dos mil maravedís para los gastos de las misas y cera y obras pías de la cofradía de los dichos santos mártires.
- 33.—Iten que ningún maestro ni dueño ni compañero de los barcos de las dichas redes gruesas del treinar no sean obligados de poner ni pongan las dichas señales en los dichos sitios donde se ha de pescar en días de domingos ni fiestas de guardar, y el que la pusiera y se averiguase sea como si no la hubiese puesto e pague de pena mil maravedís para el dicho gasto del capítulo antes deste.
- 34.—Iten que el primero que hubiere puesto la dicha señal en cualquiera de los sitios donde se pesca con las dichas redes, aquél tal ha de ser preferido para poder echar su red a trainar y después de la haber hecho el segundo que tuviere la vez, y los demás por su orden, según lo tienen de costumbre, so pena de dos mil maravedís para la dicha cofradía.

- 35.—Iten que el dueño de la red o maestre del barco donde la red de la traina anduviere, no pueda ir a trainar a otro sitio, sino a donde tuviere sus señales sin que antes y primero haya quitado y alzado su señal de la parte que lo tuviere puesto, so pena de dos mil maravedís para los gastos de la dicha cofradía, y la pesca que pescaren, la cual haya de ser para el que tenía ganada la vez del dicho sitio donde pescare antes que él.
- 36.—Iten que la persona dueño de red o barco della que tuviere puesta la señal primera en el sitio o sitios dentro de la ría donde se pesca con las dichas trainas, haya de ser preferido y pueda pescar e pesque y echar su red para el dicho efeto el primero durante la usente y naide pueda tomarle la vez, so pena de dos mil maravedís e la pesca, aplicada según queda declarado en el capítulo antes deste, pero si la tal persona dueño de la red o maestre no quisiere haber echado su red durante la vigente pierda la vez y el segundo prefiera y pueda echar su red a pescar en el dicho sitio de la marca, los demás sucesivamente, so la dicha pena al que echare la red y trainas antes quel que le viene la vez, aplicado como es dicho.
- 37.—Iten que los dueños de la red o maestros del barco della que tuvieren puestas las primeras señales en los puestos y sitios de Sardinero e los demás que están fuera del puerto desta villa, que en el pescar de los dichos sitios en el de Sardinero, el primero que tuviere la señal prefiera para poder pescar y echar la red, la cual pueda aguardar de echar hasta que descubran la peña que llaman del Rostro, y aunque el primero no haya llegado al dicho sitio y los otros barcos hayan llegado, no puedan echar sus redes antes que él hasta que la dicha peña haya descubierto o él haya dicho que no quiere pescar allí, y el que echase la red antes pague la pena y pesca perdida, por la orden de los capítulos antes deste, pero si la peña hubiese descubierto y el primero no hubiese llegado no quisiese echar su red pierda aquella vez, e pueda echar su red el segundo e los demás sucesivamente y esto mismo se ha de usar en los demás sitios, so las dichas penas.

- 38.—Iten que ningún dueño de red o maestre sea osado de llevar red dé jito ni beta con la red gruesa, so pena que no le valga la señal y el dinero de lo que pescare se deposite en el mayordomo para que si se averiguare lo pierda para la dicha cofradía.
- 39.—Iten que en los sitios de fuera del puerto cualquier maestre de red de la sardina que tuviere la delantera pueda echar su red después de haber echado la treina primera e no se lo pueda perturbar otra red ni maestre ni dueño de las treinas como lo suelen hacer, por evitar diferencias conviene quedar aclarado, so la dicha pena aplicada en la forma de los demás capítulos.
- 40.—Iten que ningún día domingo ni fiesta de guardar ningún maestre de las dichas redes y trainas y pesquería de ellas, ni con ningún género de red, pueda ir a pescar desde la víspera del domingo o fiesta puesto el sol hasta pasar el día siguiente hasta que sea día claro por no quebrantar los domingos y las fiestas, so pena de dos mil maravedís y lo que pescare para la dicha cofradía.
- 41.—Iten que todos los cofrades de la dicha cofradía de los gloriosos mártires sean obligados a ir oír las misas que se dicen todos los domingos de cada mes, so pena de dos reales al que faltare.
- 42.—Iten que si algún barco viniere y entrare en esta dicha villa, siendo forastero, con cualquier género de pescado, y estuvieren los barcos desta dicha villa en la mar a la pesquería, que en tal caso el tal barco forastero no pueda vender el tal pescado hasta que los barcos desta dicha villa sean todos venidos a esta dicha villa y con licencia de la justicia desta dicha villa, y el mayordomo de la dicha cofradía, como es costumbre en la costa de la mar, so pena de dos mil maravedís para la dicha cofradía.

Y leídos por mí el dicho infrascripto, ordenaron otro capítulo del tenor siguiente:

- 43.—Iten que ninguna persona de la dicha cofradía ni fuera della sea osado de echar redes de ejito a la mar para matar sardina de día ni de noche so pena de dos mil maravedís y las redes perdidas, aplicadas para la dicha cofradía, y lo mismo se entiende en las

cuerdas del uso por el mucho daño que viene a las rentas reales, so la dicha pena.

- 44.—Iten ordenaron que ningún maestre de redes de sardinera pueda echar a la mar más de ducientas y sesenta mayas, diez más o menos, so pena de dos mil maravedís y la red perdida aplicada como dicho es para la dicha cofradía.

Fue acordado que debíamos mandar dar esta nuestra carta para vos en la dicha razón y nos tuvimoslo por bien, por lo cual sin perjuicio de nuestra corona real ni de otro tercero alguno por el tiempo que nuestra merced y voluntad fuere, confirmamos y aprobamos las dichas ordenanzas que de suso van incorporadas, para que lo en ellas contenido sea guardado cumplido y executado, y mandamos al alcalde mayor de esa dicha villa que al presente es, y a los que lo fueren de aquí adelante, que las guarden, cumplan y executen y hagan guardar, cumplir y executar, y pregonar públicamente por las plazas y mercados y otros lugares acostumbrados de la dicha villa por pregonero y ante escribano público, por manera que venga a noticia de todos y ninguno pueda pretender inorancia, de lo cual mandamos dar y dimos esta nuestra carta sellada con nuestro sello y librada de los de nuestro consejo. Dada en Valladolid a XVIII días del mes de marzo de mil y seiscientos y seis años.

El licenciado Vicente de Barquera
Licenciado don Diego López de Ayala
Licenciado francisco de Contreras
Licenciado García de Medrano
El doctor don Antonio Bonal

Yo Alonso de Vallejo escribano de Cámara del Rey nuestro Señor la fice scribir por su mandado con acuerdo de los de su consejo

(Hay un sello de placa de cera)

Vuestra Majestad, sin perjuicio de su corona real y de otro tercero alguno, aprueba y confirma estas ordenanzas por el tiempo que su voluntad fuere, hechas por los maestros de pinazas de los mareantes de la villa de Santander.

Los señores Bohorques, don Alvaro Agreda, don Domingo de Ayala

II

*Real provisión concediendo a la cofradía de San Martín de la Mar
la facultad de nombrar alcalde de mar anualmente.*

Don Felipe por la gracia de Dios, rey de Castilla, de León, de Aragón, de las Dos Sicilias, de Jerusalén, de Portugal, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Cataluña, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Cardona, de Córcega, de Murcia, de Jaén, de los Algarves, de Algeciras, de Gibraltar, de las islas de Canarias, conde de Axpura, Flandes, Tirol, Barcelona, señor de Vizcaya y M^a C^a. Por cuanto por parte de vos, la cofradía y cofrades de San Martín de la Mar de la villa de Santander, nos fue fecha relación que había ordenanzas, por nos confirmadas, que disponían la forma y orden con que se habían de gobernar y conservar y, a causa de no tener alcalde de la mar que executase las penas della, como lo había en todos los puertos y lugares de la costa de pesquería, no se guardaban como convenía, no eran del efecto y, para que le tuviese, nos pedistes y suplicasdes os mandásemos dar licencia y facultad para que entre vosotros pudiédeses elegir y nombrar, el día de San Martín, cuando se elegían y nombraban los demás oficios, un alcalde que executase lo contenido en las dichas ordenanzas tocante a la dicha pesquería, o como nuestra merced fuese; lo cual visto por los del nuestro consejo y cierta relación que por nuestro mandado ante ellos envió don Iñigo Briceño de la Cueva, nuestro corregidor de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, y parecer que en ello dió, en que dijo que en otros puertos de su corregimiento donde había cofradía de los mareantes señalaban y nombraban un alcalde, *el cual declaraba las penas en que los dichos mareantes incurrían conforme a sus costumbres y ordenanzas y las cobraba*, sin tener jurisdicción ninguna para proceder ni apremiarles, aunque los mareantes de su voluntad cumpliesen lo que les ordenaba y, cuando algunas diferencias se ofreciesen, acudían a la justicia ordinaria para que los determinase. Y el hacerles merced en la forma que pedían de que se pudiese nombrar alcalde para el efecto referido no parecía que tenía inconveniente, antes teniendo buena orden, sería ayuda para que se sustentasen y gobernasen mejor. Y los del nuestro consejo visto, fue acordado que debíamos mandar dar esta nuestra carta para vos, en la dicha razón, y nos tuvimoslo por bien, por lo que os

damos licencia y facultad para que podáis, en cada un año, nombrar y elegir un alcalde que execute lo tocante a las dichas ordenanzas de pesquería, que de suso se hace mención, según y como el dicho nuestro corregidor lo declara en su parecer, y que por esta causa, agora ni en tiempo alguno, no haya de tener ni tenga ninguna jurisdicción para proceder ni apremiar a los dichos mareantes de la cofradía, dar y dimos esta nuestra carta sellada con nuestro sello y librada de los del nuestro consejo, dada en Madrid a XXXI días del mes de octubre de mil y seiscientos seis años. El conde de Miranda, el licenciado don Diego Fernando de Alarcón. El licenciado don Fernando Camello. El licenciado don Diego Alarete. El licenciado don Juan de la Cruz Meneses.

Yo, Alonso de Vallejo, escribano de cámara del rey nuestro señor, la fice servir por su mandado con acuerdo de los de su consejo.

III

Escritura de constitución del quiñón muerto de los mareantes de Fuera de la Puerta en 1609

En la noble y leal villa de Santander, a diez días del mes de mayo de mil y seiscientos y nueve años, ante mí el escribano y testigos, parecieron presentes: Juan Díaz de Mompía, como maestro y dueño de su pinaza nombrada San Juan y su chalupa y redes; y Juan de Pereda, como maestro de la pinaza nombrada Santo Antonio, de que es dueño Santiago de Tesillo, y como dueño de su chalupa y batel; y Tomás de Hermosa, como dueño de su chalupa y redes; y Bastián de Mogro, como dueño de su chalupa y batel y redes; y Francisco del Agua, como dueño de su chalupa y batel y aparejos; y con Francisco del Agua, Alvaro Vazquez, Pedro de Castillo como dueño de su chalupa y aparejos; Juan del Agua, como dueño de su chalupa y batel y aparejos; Llorente de Maoño; Domingo Gómez; Francisco del Solar; Benito de la Pedrueca; Pedro de la Llanilla; Pedro de la Peña; Juan de Santibañez; Bartolomé Cuerno; Nicolás de Amboxo; Felipe de las Cavadas; Tomás de Escalante; Francisco Antonio y Francisco del Pontón; Domingo de Traspuesto; Domingo de Revilla;

Pedro de Traspuesto; Antonio de Traspuesto y el dicho Domingo de Traspuesto con su chalupa y batel y aparejos; Juan de Camargo; Celedonio de Toraya; Diego de la Sierra; de la Agua; Domingo de Calderón; Domingo de Pumar; Andrés García y Juan García de la Haya, vecinos de esta villa; y dijeron que por cuanto todos ellos, que hacen la suma de treinta y tres personas, están confirmados, convenidos e igualados, que por cuanto tienen sus pinazas, chalupas, bateles, redes, aparejos de pescar, y todos unánimes y conformes, de un acuerdo y voluntad, sin ser premiados para ello, y todos juntos y juntamente de mancomún, a voz de uno y cada uno por lo todo *insolidum*, renunciando como renunciaron las leyes de *duobus rex rebendit*, y la auténtica presente o que está de *fide iusoribus*, y el beneficio de división y escursión y mancomunidad, como en ellas y en cada una de ellas dice y se contiene, que atendiendo y mirando a que todos ellos, o la mayor parte, padecen y tienen necesidades, así de presente como lo que adelante les puede suceder, para el bien de sus casas, hijos y vecinos, incluso y expresados en esta escritura, y de enfermedades y otras cosas que les pueden suceder; de imponer y que haya y se saque de la pesquería que Dios Nuestro Señor les diere, así de besugo, congrio y otros cualesquier peces, con las dichas sus pinazas, chalupas, bateles y redes, que pescaren, un quiñón, en la forma y manera que abajo irá declarado:

- que el quiñón de la pinaza que pescare besugos, haga un quiñón.
- y de las betas un quiñón.
- y de congrios, medio quiñón.
- y de las cuerdas, medio quiñón.
- y de las trainas, un quiñón.
- y de la pinaza que fuera a navegar a Galicia, diez reales de cada viaje.
- y si fuere a Asturias, seis reales de cada viaje.
- y si fuere a Bilbao, cuatro reales.
- y si fuere a San Sebastián, seis reales.
- y la chalupa que fuere a viaje, dos reales de cada vez que saliere desta villa hasta e viaje.

y esto haya de durar y dure por tiempo y espacio de cuatro años primeros venideros, que han de comenzar a correr y se cuentan, desde hoy, día de la fecha de esta escritura de conformidad, cuatro años primeros venideros.

En todo lo cual han de gozar, pagar y cobrar prorrata la pinaza como la pinaza, las chalupas como chalupas, los bateles como bateles, redes, betas y todo lo demás para lo que es su carel, el dicho quiñón y medio quiñón en la forma que queda declarado en cada cosa, sin que naide pueda poner excusa. Y esto se ha de poner, lo que dello saliere y resultare en una arca de tres llaves, de la cual ha de tener la una Tomás de Güemes, Juan del Agua, vecinos desta villa y la otra Sebastián de Mogro, vecino desta villa, a quienes eligieron y nombraron todos de conformidad; y un libro de cuenta y razón en que se asienten lo que se fuere dejando en la dicha arca. Que tenga la arca y libro dicho Juan de Mompía, nombrado por todos ellos de conformidad, para que al cabo del año primero se vea la cuenta de la dicha arca y, de allí y antes cada y cuando que cualquier dellos tuviere necesidad, por enfermedad o deudas, de ciento o ciento y cuarenta reales sobre sus bienes, se le hayan de dar, obligándose y con fianzas de lo volver a la dicha arca. Y siendo necesario y con necesidad, emplearlo para en pan y otras cosas necesarias y convenientes, se haya de sacar lo que fuere menester entre todos ellos, y si fallesciere cualquier persona de los arriba contenidos, sus mujeres, hijos, madres, y a quien les convinieren, sean herederos de la parte que les tocara a cada uno como hubiere de haber. Y si alguno quisiere entrar en la navegación de lo susodicho y no quisiere cumplir con esta escritura, ninguno de los aquí contenidos sea osado a le llevar en su barco, y, si le llevare, el tal dueño de pinaza, chalupa o batel, queda obligado a pagar por el tal lo que le toque de su propia hacienda. Y que los tales maestros acudan a la dicha arca a pagar lo que cayere, de domingo a domingo, y el que no pagare, los que tuvieren las llaves les saquen las prendas por lo que debiere pasado el tal domingo, los que tuvieren las llaves de la dicha arca, sin pena alguna, porque desde luego se da un poder bastante e necesario y en tal caso se requiera, sin que ninguno de ellos durante el dicho tiempo se pueda salir atrás desta escritura, antes cumplirla en todo y por todo, si no fuere de conformidad y todos juntos, y para que lo cumplirán como dicho es y en esta escritura se declara, se obligan con las dichas sus personas y bienes muebles y raíces, habidos y de por haber, y dan y otorgan todo su poder cumplido a todos y cualesquier jueces y justicias de su merced, en cualesquier fuero e jurisdicción que sean, con la jurisdicción de los cuales se someten, conforme con la nueva premática destos reinos y sin que sea visto exceder della en razón de lo

cual renunciaron las leyes en su favor y la que dice que xeneral renunciación fecha de leyes non vala.

Siendo testigos Andrés de la Arena y Pedro de Campo y Juan de Llanes, vecinos desta villa, y los otorgantes que supieron lo firmaron, y por los demás un testigo, y doy fe los conozco = va enmendado tres, Juan del Agua, vala.

Fdo.: Juan de Mompía, Domingo de Traspuesto, Tomás de Hermosa, Francisco del Agua, Bartolomé de Lierno, Llorente Moño, Francisco del Campo.

Ante mí, Juan Salmón.

IV

Inventario de los bienes del maestro pescador Pedro de Traspuesto (20-III-1597)

- Inventario de los bienes que yo tengo y dexo, así bienes como muebles y raíces y otras cosas que yo aquí nombro por míos, son los siguientes:
- Iten dexo una casa en la Ribera, que confina en la orilla de la mar, con un quarteron de viña detrás de la dha casa.
 - Iten dexo una red grande de boga y otra menor de costa.
 - Iten dexo una red de barquilla guarnida.
 - Iten dexo dos aparejos de beta guarnidos.
 - Iten dexo siete pedaços de red de hilo grueso, nuevos, cada uno de çinco y seis y siete brazas.
 - Iten dexo çinco o seis estachas de servicio de las redes, andadas.
 - Iten dexo media pinaça con sus aparejos de mar, ques de mi hermano y mía la dha pinaça de por medio.
 - Iten dexo una chalupa vieja y un batel.
 - Mas dos senos de una red pequeña que han servido.
 - Mas dexo siete quarterones de viña en las casas de Ibañez que tienen por costaneras viñas de Bear al nordeste y al vendaval.
 - Iten más dexo una casa grande de cielo a tierra, en que vivo de morada, en la calle de Fuera la Puerta, pegada con casa de Juan de Mompía al Nordeste y al Vendaval con casa de Juan de Camargo.

- Iten dexo dentro de la dha casa dos caxas de trigo llenas.
- Mas otra caxa de mediada de trigo, con las otras dos.
- Mas dexo otra caxa de borona.
- Mas dexo otra caxa de miso, pequeña.
- Mas dexo tres tinas grandes dechar uva.
- Mas un tonel grande y otro en Herrera, en casa de mi cuñado.
- Mas dos carretos grandes vacíos y otros dos pequeños.
- Mas tres baldes dechar vino.
- Mas dexo tres sayas de mi mujer y una ropa de mescla.
- Mas una capa negra de raga.
- Mas dos pares de cuerpos, los unos de damas y los otros de paño negro.
- Mas dexo de ropa de lino las piezas siguientes:
- Mas dexo una mesa de manteles usada.
- Mas otra mesa de manteles usada.
- Mas otra mesa de manteles usados.
- Mas otra mesa de manteles usada, listada con listas açules.
- Mas un paño de manos, listado, andado.
- Mas una toballa vieja.
- Mas cuatro sudarios nuevos, crudos, acefrados.
- Mas otro sudario nuevo con listas açules y coloradas, acefrado.
- Mas otro sudario de la mesma color acefrado.
- Mas siete sudarios blancos andados.
- Mas otro sudario blanco andado.
- Mas un reboço labrado con listas coloradas.
- Mas una toca con randas coloradas.
- Mas dos paños listados acefrados andados.
- Mas una gorgera vieja, apuñetada.
- Mas un gorgera de Olanda andada, vieja apuñetada.
- Mas un paño de manos labrado viejo.
- Mas dos cuerpos blancos, el uno, el uno corchado.
- Mas una sábana nueva, con su randa acefrada.
- Mas otra sábana nueva, cruda, llana.
- Más otra sábana blanca con su açul y blanco.
- Mas otra sábana vieja blanca, con su randa en medio.
- Mas otra sábana blanca vieja.
- Yten mas tengo una toca empeñada y un anillo, questa en casa de Juan Saiz, canónigo, con las demás prendas questan en su poder empeñadas.

- Mas un obete con su pluma andado.
- Mas otros dos obetes con su pluma andados.
- Mas un cobertor de cama colorado andado.
- Mas dos calderones, uno grande y otro pequeño.
- Mas una caldera grande de cocer tinto y tres pequeñas de servicio.
- Mas una sartén y quatro asadores.
- Mas dexo diez y siete platos destaño, grandes y pequeños.
- Mas siete jarros de estaño de açumbre.
- Uno questa empeñado de Pedro de Toraya, que son ocho.
- Y más tres jarros de media açumbre cada uno y dos servilletas destaño.
- Mas dos candileros.
- Una escopeta de mecha corta.
- Mas dos maços de hilo de cáñamo con tres ovillos del propio hilo.
- Mas un jubón de belilla un poco andado, verde.
- Mas unos cuerpos de raso negro guarnecidos con terciopelo labrados negro.
- Mas cinco sábanas andadas blancas.
- Mas otra mesa de manteles blancos.
- Mas seis pieças de cordeles andados y nuevos.
- Mas ropa de mi cuerpo, de paño: unos calçones negros y su ropilla de la mesma color y un jubón de Olanda.
- Mas dexo un contal de cuentas de coral con cinco moras de plata sobre-doradas en el dho contal.
- Yten mas dexo en una bolsa ocho esquodoros en oro.
- Mas dexo çinco reales de a ocho.
- Mas dexo un Anus Dey de cristal que tengo empeñado della en mi poder, ques de Celedonia descobedo, hija de Jorge de Laguna, que me debe doçe reales sobrél, en dándolos le den su Anus Dey.
- Mas dexo en Sardinero una heredad de diez y ocho carros de tierra sembrada de trigo, cercada de toda de valladar.
- Mas un toçino muerto mediano.
- Mas dexo una taça de plata, mediana, que puede valer çinco o seis ducados.
- Iten mando a María de Moriedas, mi criada, por cargo servicio que della tengo, y para que se acuerde de rogar a Dios por mí le den de mis bienes y hacienda quatroçientos reales.

- Iten mando a mis cabeçaleros que si Dios me llevare desta enfermedad en questoy y a mi hija leximina heredera, mando a mis cabezaleros que mi haçienda que yo dexo sea distribuida y gastada en misas y vegilia por mi ánima y de mi muguer María de Cianca, y por el ánima de mi muguer postrera, Francisca de Herrera y de nuestros hijos.

Dos días después añadió:

- Iten digo yo, Pedro de Traspuesto, questando con mi juicio y entendimiento, mandé a María de Muriedas, mi criada, doçientos reales si acaso pareciere estar preñada y veniere a parir, estando presente Antonio Alvarez, mi cuñado, y María de Traspuesto, mi sobrina, a los quales encargué se le diesen, dando parte a los demás cabeçaleros el dho Antonio. Y esta es mi voluntad.

TRAGEDIAS EN LAS VILLAS MARINERAS DE CANTABRIA
ANTERIORES AL SIGLO XIX (1.^a parte)

FR. JOSE M.^a ALONSO DEL VAL, O. F. M.

Mucho se ha escrito sobre Cantabria en lo que se refiere a sus peculiares relaciones con el mar, su inseparable y salino elemento que rompe y pule, en interminable y espumante trasiego sus ciento setenta y tantos kilómetros de costa, bañando cantiles y ensenadas, dando vida a puertos y bahías.

No han faltado autores que nos han dejado constancia de su esfuerzo y tesón investigador o narrativo a lo largo y ancho de las variadas facetas que nos ofrece este fecundo consorcio: Cantabria, tierra marinera, con su Cantábrico mar; y que se han venido plasmando en magníficas obras, algunas de ellas muy completas y voluminosas, a más de importantes trabajos.

Animado por este deseo ferviente de aportar un poco más de luz sobre tan sugestivo tema, me asomo a las páginas de este primer número Anuario del Instituto de Estudios Marítimos "*Juan de la Cosa*", para narrar algunos de los pormenores, —sin duda los más tristes y trágicos—, que en tiempos pasados protagonizó el embravecido elemento, el cual tantas veces se bate en arrebatos de incontrolada furia sobre nuestras costas, envolviendo y destruyendo en su ira los caminos de vida que discurren por su seno, sin que le conmuevan las súplicas y lágrimas de sus abundantes víctimas, cobradas en despiadados y desiguales combates...

Estos apuntes inéditos, tienen como principal fuente de citas la "sección de finados" de los *Libros de Registro Parroquial* más antiguos que han llegado hasta nosotros, localizados en nuestras principales villas de costa cántabra y depositados todos ellos, —salvo excepciones—, en el Archivo Histórico Diocesano, instalado en el monasterio "Regina Coeli" de las Madres Clarisas de Santillana del Mar, que custodian de forma celosa y segura tan importante patrimonio. En adelante se citará A.H.D.S.

En ellos se recoge de forma sucinta, más o menos expresiva, los pormenores del suceso: su fecha, el número de víctimas, su condición familiar y social, lugar de procedencia y alguna que otra circunstancia que el párroco creyó conveniente reseñar y que añade cierta viveza y gracia al relato.

Así mismo, otra fuente son algunos datos curiosos de naufragios que se hallan en los legajos, —sección protocolos—, de nuestro Archivo Histórico Provincial. Las fechas oscilan desde mediados del siglo XVII hasta los comienzos del XIX.

La exposición parte de la que fue “Cabeza del Bastón de las Villas de la Costa de Cantabria”, es decir Laredo, para continuar progresivamente hacia el occidente.

Comienza seguidamente la descripción:

LAREDO

A.H.D.S. Libro de Finados; signatura 3341.

Folio 17 vuelto (1658):

—“En 18 de marzo de mill seisçientos cinquenta y ocho, murió en esta mar Miguel de la Fuente. Pobre”.

—“El propio día murió en el mar Sanctiago de la Cámara. Pobre”.

—“El propio día murió en el mar Matheo de Pámanes. Pobre”.

Folio 18:

—“En veinte y tres de Nob^e (del mismo año), se hizo el entierro de Eugenio de Rada que murió en el mar”.

Folio 73 vuelto (1700):

—“En tres de Abril de este año de mill y seteçientos, se hizo oficio mediano por la ánima de Nicolás de Albarado, marido de Juana Rozillo, murió en el mar. Débense los derechos de test^o”.

—“En 14 del susodicho se hizo officio menor por Sebas^{an} de la Sierra, murió en el mar, y se deben los derechos del testamento”.

—“En dho día se hizo officio menor por Anttº de la Torre, murió en el mar, débense los dchos de testamento”.

En estos tres primeros relatos parece que se trata de lanchas de pesca de pequeño cabotaje, fácilmente vulnerables, —botes o traineras—, que salieron a faenar y sorprendidas por algún temporal o tempestad se hundieron. Son los relatos más escuetos.

A.H.D.S. Libro de Finados ; signatura 3342.

Folio 49 y 49 vuelto (1733):

—“En veynte y quatro de Abril de mil setezientos y treinta y tres se hizo un oficio menor en la iglesia parroquial por el ánima de Pedro de la Sierra, marido de Manuela Alonso, el cual naufragó en un Vergantín del servicio del Rey, y en fee lo firmé dicho día”:

Joseph Bentª de la Campa Sunieza

—rubricado—

—“En dho día mes y año otro ofizio menor por el ánima de Domingo de la Riva. Marido de Magdalena de Cacho. Murió en la misma compañía del referido arriba dicho... y en fee”, etc.

—“En dho día veynte y quatro del mismo mes y año, otro ofizio por el ánima de Joseph de Marsella, marido de Santª de Collado, que murió en la misma compañía de los referidos atrás expresados, y en fee lo firmo, etc ut supra”.

—“En veyte y seis de Abril de dho año un ofizio mediano por el ánima de Joseph de la Gándara. Marido de María de la Quintana. Murió en el dcho Vergantín, y en fee lo firmo”, etc...

—“En dho día, mes y año otro ofizio mediano por el ánima de Vía Cortiguera, marido de Concepción Gutierrez. Naufragado en el mismo Vergantín, y en fee”, etc...

—“En veynte y ocho de Abril de dho año, ofizio mediano por el ánima de Manuel de Binero. Marido de Antonia Ruiz, que fue del mismo Vergantín, y en fee lo firme dho día”, etc.

—“En dho día veynte y ocho, ofizio menor por el ánima de Manuel de Moxica. Marido de María de Molledo, que murió en el dho Vergantín en compañía de los atrás referidos, y en fee lo firmo”, etc.

A.H.D.S. Libro de Finados; signatura 3343.

Folios 86 vuelto y 87 (1762):

—“En día ocho de Agosto de mill setezientos sesenta y dos offició en esta parroquia a cumplimiento de honra por el alma de Fernando de Herboso Hortiz, vezº de esta villa que se ahogó en la pesca de bonitos y para que conste lo firmo”:

Juº Anttº Rossillo Velarde

—rubricado—

—“En dho día ocho de Agosto de mill setezientos sesenta y dos se offició así mismo cumplimiento de honra por el alma de Juº Anttº de Herboso, en las mismas circunstancias que el antº”.

—“En diez de dho Agosto del mismo año, Miguel de Cardona, que también murió ahogado en la pesca de bonitos...”.

—“En dho día veynte y dos de Agosto de mill setezientos sesenta y dos offició en esta parroquia cumplimº de honra por el alma de Manuel de Matienzo, vezº de esta vª, qº murió ahogado en la pesca de bonitos y para que conste lo firmo, etc ut supra”.

Folio 117 (1765):

—“Ahogados y pobres: En dho día beinte y quatro de Diciembre de mill setezientos sesenta y cinco se enterró en caridad en la parroquia de Santa María de esta Villa, el cuerpo de Jph. Fanol, mozo soltero, natural de la ciudad de Bañes en el Reino de Francia, de edad como de diez y ocho años, murió ahogado en un navío qº dió a la costa de esta Villa en qº también perecieron el capitán Carlos Teband, natural de Hancers; Juan Boyé, natural de Seter y Pedro de Blepaque, pero no aparecieron los cuerpos de estos y ninguno recibió los Sacramentos, pero se consignó eran Christianos Romanos”. Lo firmo y rubrico:

Juº Anttº Rossillo Velarde

Folios 160 y 160 vuelto (1769):

Aogados: “En quince de Octubre del año de mil setecientos sesenta y nueve, se hizo en la iglesia un oficio de onra menor, como de cuerpo presente por el ánima de Franº Marroquín, marido que fue de Agª Vizen-te, que fue aogado en la pesca del bonito, y por verdad lo firmo”:

Joseph Velez de Camino

—rubricado—

—“En quince de Octubre del año de mil set^{os} sesenta y nueve, se hizo en esta iglesia un oficio como de cuerpo presente por el ánima de Ant^o Alcina, marido que fue en primeras nupcias de Manuela Minguez y en segundas de Luisa de Calanto, con aparato de onrra menor, y para que conste lo firmo en dho día, mes y año, etc ut supra”.

—“En veinte y dos de Octubre de dho año se hizo en esta iglesia un oficio como de cuerpo presente por el ánima de Agustín de la Peña, marido que fue de Ant^a Acausa con aparato de onrra menor y para que conste lo firmo, etc, ut supra”.

—“En dho día oficio de onrra mediana por el ánima de Andrés de Maruri, como de cuerpo presente. Marido que fue de Fran^{ca} Aocina, y para que conste lo firmo”, etc.

Otras cuatro relaciones varias de naufragios: la de un bergantín, es decir, un buque de cabotaje de dos palos y vela generalmente cuadrada, que se añade estaba “al servicio del Rey”, cuyo hundimiento causa siete víctimas; la de otro navío indeterminado —al parecer de poca monta—, a juzgar por su escasa tripulación; originarios de Francia, “pobres y consignandose cristianos romanos”. Y por fin otras dos más, que son víctimas cuando se dedicaban a las faenas del bonito; todos naturales y vecinos de la ilustre villa pejina. Es interesante reseñar que estos tres últimos naufragios consignados ocurren en un corto espacio de tiempo —siete años—.

SANTOÑA

A.H.D.S. Libro de Finados; signatura 3224.

Folios 47 vuelto — 48 y 48 vuelto (1751):

—“En quatro de Enero, de este presente año de mil setezientos cinquenta y uno: se hizo oficio de seis Duc^{os} por F^{co} de Septien Fernandez, marido de Jpha. de Raigadas vez^o de esta villa quien según notizia, naufragó con sus compañeros en el Rastrillar de la ensenada del puerto de San Vizente de la Barquera; no dejó bienes alguno, por ser hijo de familia, y para que conste lo firmo en dho día, mes y año, ut supra”:

Joseph Ant^o de Casusso

—rubricado—

—“En zinco de dho mes y año se hizo ofizio de seis Duc^{os} por F^{co} de Fonegra, marido leg^{mo} de Manuela de Sañudo, vez^{os} de esta villa, quien

sin testar naufragó con sus compañeros en el Rastrillar del puerto de San Vizente de la Barquera nabegando, según notizia, al Reyno de Inglaterra, y dejó por herederos a sus hijos lexítimos y para que conste lo firmo dho día mes y año, ut supra...”.

—“En nuebe de dho mes (enero) y año, se hizo ofizio de seis Ducos por Joseph Garzía, marido lex^{mo} de Manuela Abad, vezos de esta villa, quien sin haber testado, naufragó, como llevo dho, con sus compañeros en el referido Rastrillar de San Vizente de la Barquera. Heredaron sus cortos bienes, Cristóbal, F^{ca}, y Ant^o de Garzía, sus hermanos, y para que conste lo firmo”, etc.

—“En siete de dho día, mes y año se hizo ofizio de seis Ducos por Ph^e de las Caxigas, marido lex^{mo} de Theresa de Villasu, vez^o de esta villa, quien así mismo sin testar naufragó con dhos compañeros en dho Rastrillar. Dexó por herederos a sus hijos lex^{mos}, y para que conste lo firmo dho día mes y año”.

Folio 203 vuelto (1778):

—“Certifico se celebró un oficio de ocho ducados, noveno y Missas de San Grego por el alma de Dn. Pedro de la Villa, consortte de Ignacia Delgado y Bádames, quien falleció en el mar sin saber cierta^{te} en donde y sin sucessⁿ y por ser verdad lo firmo como de haverse celebrado en Ag^{to}, día veinte y cinco dde setenta y ocho”: rubricado:

Lucas Manuel de Camino

—“Certifico se hicieron exequias y ofico de ocho ducados, nov^o y Missas en favor de Gerónimo de Castro, consorte de Josefa de Pumarejo Casusso, el día veite y seis de Agosto, q^e se dijo murió en la nabegación, sin saber su paradero, dejó quatro hijos lex^{mos} q^e son Juan Manuel, Pedro Carlos, Gerónimo Ramón, y Josefa Antonia, y por ser verdad, lo firmo en esta villa de Santoña, dho día mes y año a setenta y ocho. Firma ut supra”.

A.H.D.S. Libro de Finados; signatura 3225.

Folios 34 vuelto, 35 y 35 vuelto (1790):

—“En la villa y puerto de Santoña a veynte y dos días del mes de Febrero, año de mil setecientos y nobenta, se celebró un oficio mayor de ocho ducados por el alma de Manuel Oresti (consorte de Rita Reyes) q^e falleció en naufragio al salir de Orión en dho año: ygualm^{te} se celebraron

por su ánima las missas de novenario, y para q^e así conste lo firmo". Rubricado:

Dⁿ Joseph de Helguero

—“En la villa y puerto de Santoña a veynte y cinco días del mes de Febrero, año de mil setecientos y nobenta, se celebró un oficio mayor de ocho ducados por el alma de Juan de Rasines, q^e falleció en naufragio a la salida de Oriñón en dho año: también se celebraron por su alma las missas de Novenario: fue consorte de Rita Romero y dejó una hija llamada Josefa, hija legítima; y para que conste por ser verdad”, etc...

—“En la villa y puerto de Santoña a veynte y seis días del mes de febrero, año de mil setecientos y nobenta, se celebró un oficio de tres ducados por el ánima de Miguel López, mozo soltero, hijo legítimo de Ant^o López y Antonia Gómez, vecinos de esta, quien falleció en un naufragio a la salida de Oriñón y para que conste”, etc...

—“En la villa y puerto de Santoña, a primero del mes de Marzo de mil setecientos y nobenta, se celebró un oficio de tres ducados por el ánima de Eduardo López, consorte de Juliana de la Piedra, vecinos de esta, q^e murió ahogado en la salida de Oriñón. Dejó por hijos legítimos a Juan, Josef, Rita y Juana, y para que conste lo firmo dho día mes y año, ut supra”, etc...

Folios 47 y 47 vuelto — Signatura 3224 — (1750):

—“En veinte y dos y el siguiente veinte y tres, se hicieron oficios de tercero y cabo de año por Dⁿ Juan de la Lastra, marido legítimo de María Delgado, vezinos de esta villa, con noticia de haber naufragado en la costa de Asturias, navegando al Reyno de Inglaterra: hizo testamento el año de mil setez^{os} y quarenta y uno ante Luis de Castro, escribano de esta villa y no funda memoria, mi aniversario y para que conste lo firmo”:

Dⁿ Diego Delgado y del Hoyo
—rubricado—

—“En veinte y tres de dho mes se hizo oficio alzado por Manuel de Laso, hijo legítimo de Antonio de Laso y María Cruz de la Lastra Ortiz que padeció naufragio con dho Juan de la Lastra en la costa de Asturias, navegando al Reyno de Inglaterra, y para que conste lo firmo y rubrico, ut supra”, etc...

Cuatro naufragios han sido recogidos en las actas de finados de Santoña; el primero de cuatro vecinos de dicha villa, cuyo navío en ruta —según noticia— hacia el reino de Inglaterra, embarranca y se hunde en el Rastrillar de la ensenada de la histórica y marinera villa de San Vicente de la Barquera. Los cuerpos de los infortunados mareantes —a decir de la nota marginal— “no se les dió sepultura en esta iglesia” (se refiere claro está a Santoña), sino naturalmente en la de Ntra. Sra. de los Angeles de S. Vicente. En el siguiente suceso se da a dos hijos de la villa por desaparecidos, después de haberse hecho al mar, que hace fácil presa de su embarcación sin dejar rastro de ellos. Otro interesante relato es el acaecido en Oriñón, al salir de la ría que lleva su nombre, donde se abraza el mar a la desembocadura del río Agüera y en el cual perecen cuatro pescadores. Y de intento he dejado para el último lugar el relato referente al de los tripulantes santoñeses de una embarcación que navegaba también hacia el reino de Inglaterra y que naufraga en la vecina Asturias, pasados ya los límites marítimos de la costa cántabra, pero cuyas tristes nuevas quedaron consignadas en las actas de su parroquia natal con la nota marginal “no se les dió sepultura en esta iglesia”...

PARROQUIA-SANTUARIO DE NUESTRA SEÑORA DE LATAS DE SOMO-LOREDO.

Libro 3.º; Folio 186 vuelto — sección Difuntos (1727):

—“Marineros del naufragio”: “En diez de henero del Año mil setecientos y veinte y siete, dió en las arenas que llaman de Latas, Jurisdicción del lugar de Somo, un nabío a quien decían Sⁿ Ramón, en donde naufragaron según la cuenta que dieron algunos que escaparon libres, doscientos sesenta y quatro hombres, allóme presente a est^e lamentable suceso yo, fr. Ju^o de Velasco, Cura de Santa María de Latas, y viéndoles en el nabío pidiendo misericordia, y exhortándolos a dolor y arrepentimiento de sus culpas, los absolví debaxo de condición, y muchos al salir a la orilla donde se quedaron muertos. Sepultáronse en este zimenterio y iglesia, asta treinta, que salieron aogados en esta jurisdicción y para reconoçerlos traje uno de los que habían salido con vida, y no reconoció más que a los siguientes: a Dⁿ Antt^o Ramos, hijo de la Ziudad de Cadid y casado en ella; otro: Dⁿ Bentura, dijo ser de Andalucía, no supo Patria ni apellido; P^o del Fe-

rról; P^o de Aguirre, vez^o de la ciudad de Sⁿ Sebastián, Miguel Hicto, hijo de H^{ra}, Ignacio de Arreizaga, hijo de Adpeitia, hicieron el entierro con otros sufragios de limosna, que aunque salieron algunos vaúles y arcas con otras muchas alajas lo llevaron a Santander y lo depositaron a disposición del Intendente de Marina, Dⁿ Joseph Campillo. Si se diese alguna otra cosa se distribuirá en sufragios, pero (...), y para que conste lo firmo en dicha Parroquia en diez y ocho de henero de este año". Yo, (firmado y rubricado):

Fr. Ju^m de Sn. Joseph

Libro 4^o; Folio 3 — sección Difuntos (1729):

—"Naufragio Pobres": "En treinta de henero del año mill setecientos y veinti nueve, yo, fr. Ju^o de Sⁿ Joseph, Cura de la iglesia parroquial de S^{ta} María de Latas, di sepultura en el cimiterio de dicha iglesia, a dos cuerpos, de los muchos que perecieron en el naufragio del nabío llamado La Armiona, el cual fue el día veinte y seis de dho mes, y haviéndonos avisado de aver dado a la costa de este conçejo, fuimos a toda priessa al socorro de aquellas almas, y viéndo a muchos vivos en el casco de dho nabío, los absolvimos debaxo de condición, y por los dos que salieron y fueron sepultados en dho çimiterio se hicieron dos oficios por cada uno con asistencia de mi P^e Prior y cuatro religiosos que se hallaron al presente en dha iglesia, como también se celebraron dos novenarios de Missas y se le hecha rogativa los Domingos. Súpose que eran de La Ruchela de Francia y que eran cattólicos, y el uno parecía ser persona de calidad por taer votones de plata en la camissa, los que llevó, según me dixerón un marinero de Santander, diçiendo que mandaría decir de missas su importe. Yciéronse estos sufragios por orden de la Justicia que recaudava las mercadorías que traía dho navío, diçiendo que se nos daría nuestros derechos parroquiales como era de justicia. Y para que conste lo firmo en dha Parroquia de Latas". L^a: (rubricado):

Fr. Ju^o de Sⁿ Joseph

Libro 5^o; Folio 234 — sección Difuntos (1796):

—"Un pobre": "Día diez y seis de Febrero de mill setecientos noventa y seis. Fue sepultado en esta Parroquia un mozo como de diez y seis años, q^e se ahogó en un navío q^e dió a la costa los días anteriores, llamado el Bergantín Sⁿ Antonio, q^e traía doze hombres de tripulación de los que se

salvaron tres, era natural de la Villa de Bermeo según entendí: pero no me supieron dar su nombre, ni se otras circunstancias: y para que conste los firmo en esta parroq^a de Latas, dho día mes y año ut supra". Rubricado:

Fr. Miguel de Burgos

He aquí tres naufragios acaecidos en la bocana del puerto santanderino, recogidos y archivados en la Parroquia-Santuario de Nuestra Señora de Latas en Somo-Loredo, regentada desde el siglo XV por los monjes jerónimos; venía a ser algo así como una "sucursal parroquial" del célebre monasterio de Santa Catalina de Monte Corbán, con posesión aneja de la Isla de Santa Marina o de los Jorganes, donde existía una ermita y varias celdas de retiro. Desde este paraje contemplaba la Virgen marinera de Latas, —rodeada hoy todavía de algunos exvotos marineros—, la agonía y muerte de la naos que por adversas circunstancias venían a ser tajo inexorable del sugestivo y peligroso sable arenoso, que se extiende amenazador desde su mango en la canaleta de Loredo, hasta el extremo de su curva que forma el puntal de Somo. Este conjunto no podía llevar un nombre mejor caracterizado que el que nos ha sido legado: Las Quebrantas. Agonía, muerte y luto parecen ser la divisa de este inmenso y bello arenal.

Así es a juzgar por el elevado número de víctimas que se ha venido cobrando a lo largo de la historia. Esta primera descripción del naufragio del San Ramón es un testimonio elocuente: la mayoría de los doscientos sesenta hombres que transportaba, —y que al parecer se dirigían al Real Astillero de Guarnizo a formar parte de la dotación de unos navíos que estaban para ser entregados—, hallan trágica muerte al clavarse su transporte en este fatídico bajo arenoso. La viva descripción del monje-párroco, nos da pie para imaginarnos la odisea en un diálogo auténticamente macabro: un coro de gritos desgarrados demandando ayuda y misericordia, que parten del casco del dismantelado navío, son respondidos con el eco de voces impotentes y heladas desde la arena, cuyo único calor y puente de acogida que se les puede tender es el de la fe y la exhortación paternal de los monjes, cuyas manos trazarían una y otra vez sobre aquella trágica escena el signo de la cruz... Después, sin prisas, las olas, emisarias del embravecido elemento, irían arrojando sobre la playa y cantiles próximos los despojos humanos y materiales; consumando la dramática odisea el reconocimiento de las víctimas por parte de los que tuvieron la inmensa dicha de sobrevivir al terrible accidente.

Este naufragio podemos considerarle como de los históricamente más trágicos de nuestras costas, a juzgar por el gran número de víctimas cobradas.

Pero la racha trágica de esta década todavía habría de continuar con el naufragio, —dos años después y en el mismo mes de enero—, del navío francés "La Armiona", en circunstancias parecidas al anterior, y también con elevado número de víctimas. Es curioso el detalle recogido por Fr. Juan de San José, (el párroco que le tocara vivir y levantar acta del anterior desastre), de los botones de plata, que le da pie para hilar un comentario que ameniza un tanto los tintes tristes de la descripción.

En la siguiente tragedia, —que corresponde a las nueve víctimas del bergantín San Antonio—, se nos notifica escuetamente el entierro de un "cho" (denominación familiar de los bermeanos hacia los jóvenes hombres del mar), que perece en el suceso.

* * *

Una reseña que no suele faltar en los naufragios y que podía considerarse como el último hito de su trágico recuerdo, se refiere al destino del pecio o pezo del coloso abatido, los despojos de la nave; cuyos derechos —desde muy antiguo—, existen reglamentados en los fueros de las villas de la costa. A este respecto no faltan pleitos y contiendas, pues es bien sabido que enseguida suelen aparecer en escena los llamados en nuestro argot "raqueros", que como los buitres, hacen imprevista aparición, arramplando lo más estimable a primera vista, en los momentos de confusión o descuido; y contra los cuales se toman también las debidas precauciones. Veámoslo en estos dos ejemplos de naufragios acaecidos en Liencres y Las Quebrantas.

ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL

(A.H.P.) Sección protocolos - Legajo 630.

Folios 66 al 68 vuelto ante Pedro de Herrera, notario de Piélagos:

"En el lugar de Arce del Valle de Piélagos, a 18 días del mes de Agosto de 1643, ante mí, el escribano y testigos, pareció el capp^{tan} Don Fernando de Herrera, mayor de la cassa de Herrera de Miengo y vezino del lugar.

E dixo por quanto como poder y en caussa propia de su nombre del capp^{tan} Guillermo de Alua, vezino del lugar de Londres en el Reyno de Inglaterra se querella (en causa) criminalmente ante los vezinos y residentes de este partido: Fran^{co} de Oruña, Felipe de Secadas, Domingo de la Peña Zevallos, Felipe de la Gerran, Fran^{co} de Zevallos, Matheo de la Peña, digo de la Lastra, Lorenzo Gómez, Juan de Velo Jornera, Sevastián de Herrera, Martín de Hijar, Pedro de Herrera Sota, Juan de Herrera Rucueba, Juan de la Cendal, Sebastián de la Cendal, vezinos de este lugar = Por decir que por uno de los días del mes de Enero del año passado de mil seiscientos quarenta y uno, se había derrotado un galeón de Don Guillermo de Alua en las arenas del lugar de Liencres, y que los susodichos sres. avían recogido mucha cantidad de los despojos de dho galeón y otras cosas como más largo consta en la querella de cuya averiguación ha venido Roque Martínez de Rebuelta, receptor de dho partido y Diego de Arnaiz de la Torre, a lo cual se remite...". (Así es en efecto, porque esta querella de los susodichos dio en la Real Audiencia del Partido de Burgos, para cuya averiguación y premura se enviaron dichos señores, escribano y receptor).

A continuación, figura el acto de conciliación de los incausados, con la expresión de buena voluntad por parte de los denunciados por el expolio; los cuales se prestan de buena gana a saldar la deuda que tienen pendiente.

"Fran^{co} de Alsedo, Fran^{co} de la Jornera, Fran^{co} de Herrera, en nombre de cada uno de los encartados, todos vezinos del lugar de Arce, juntos y de mancomún a voz de uno y cada uno de nos in solidum, con renunciación que hacemos de la leyes de duobus reis devendi y la autentice al presente por ita de fide soribus benef^{co} de la admisión y execución de bienes y los demás de la mancomunidad como en ellas se contiene.=Otorgamos que vendemos en V^{ta} pública por juro de heredad y nos obligamos con nuestras personas y bienes avidos y por aver, de dar y pagar y que con esto pagaremos al capp^{tan} don Fernando de Herrera y mayor de la casa de Herrera de Miengo o a quien su poder o causa enumere, es a saver: siete du^{os} de vellón en moneda que corriente sea al tiempo precedido, por tantos, que por nos hacer buena obra nos ha prestado antes, y de que nos damos por satisfechos de entregar a toda nuestra voluntad, etc... así en plazo hasta Ntra. Sra. de Septiembre,...más otros cuatrocientos de salarios..."

El litigio se resuelve felizmente con la extensión de escritura pública del escribano de Vega, que levanta acta conclusiva de pleito marinerio:

“Juº Geº de Varreda, escrivano de número de la Villa de Vega, usando del poder y confesando estar satisfecho del pago de los despojos que los susodichos pudieron llevar de dho Galeón,...asiente para proseguir dicho pleito y causa razonablemente hasta su liquidación. Firmado y rubricado:

Fernando de Herrera

Pº de Herrera

A.H.P. — Protocolos — Legajo 234.

Folios 9 al 19 (1752):

“Dn Jazinto Navarrete, Comisario ordenador de Marina. Ministro pral de ella en las villas de esta costa su Partido y Bastón:

Por cuanto se acaba de dar notizia a su Señoría que en el sitio qº se dice Las Quebrantas del Puntal, a dado una embarcación olandesa, en este supuesto para que haya buena cuenta y razón precisa a los interesados de ella, por allarse su Señoría ocupado en dependencias del Real Servicio que requieren asistencia personal; pase Dn. Joaquín Fernandez Velarde, sub-delegado de Marina de este puerto, asistido del presente por un sargento y seis soldados de los que se hallan en esta Villa a disposición de su Señoría; recoja y ponga por inbentario todos los fragmentos que dha embarcación se pudieren levantar, practicando todas las diligencias que previene la Real Ordenanza de Marina, de primero de Henero del año pasado de mill setzºs cincuenta y uno, depositando los efectos que se levantasen en persona que de cuenta de ellos y ninguna justicia le ponga el menor embargo...y vien le franqueen los carros, operarios y demás que necesite. Dado en Santander a veinte y seis del mes de mayo de mill setzºs cincuenta y dos. Firmado y rubricado: Jazinto Navarrete — Antonio Somonte. Y prosigue el acta de la movilización de la autoridad y el personal de custodia y seguridad del puerto:

“Doy fee salir de esta villa de Santander para el sitio del Puntal donde naufragó el navío que expresa el despacho de la buelta el señor Dn. Tachín Fernandez Velarde en mi compañía a las nueve de la mañana del día que se cita arriva, y haver pasado primero el sargento y soldados”. = Firmado

A. Somonte

“Doy fee haver llegado en compañía de dho Sr. Dn. Tachín al sitio del Puntal y paraje donde naufragó la embarcación expresada a cosa de las once del dho día”. = Firmado

A. Somonte

Inbentario: “En el sitio del Puntal y paraje donde naufragó el navío nombrado ‘La Amistad’ que así expusieron los marineros y tripulación de él, que se liberaron llamarse o serlo de nazi6n olandés, a los dhos veinte y seis días del mes de Marzo de 1752. Sr Dn Tachín F^{dez} V., en virtud de la comisi6n que va por caveza; dijo que, mediante se hallaron esparcidos los fragmentos q^e arrojaba dho navío se pusiesen los soldados que asistían a su merced a trechos para la misma custodia, lo q^e inmediatamente se ejecutó y sin perder tiempo, con asistencia de los marineros de la tripulaci6n de dho navío y otros del Pais q^e para ello fueron llamados, se pasaron a recoger, dar principio al inbentario y remitir en carros para embarcarlos y conducirlos a la V^a de Santander, con la asistencia de D^{na} Eugenio Joseph de la Court en forma siguiente”:...(A continuaci6n sigue la extensa relaci6n de los despojos que se van recogiendo y cuyo inventario se hace al finalizar el día. Es toda una lista detallada de los elementos de la armaz6n y aparejos de la nave, totalmente desguazada, que ocupa una extensi6n de nueve folios; pues la operaci6n, que comienza el día 26 de marzo prosigue el 27 y 28, completándose el 29, en que el material recuperado es trasladado a la lonja, donde queda en dep6sito, siendo responsable de todo ello Eugo Jph de la Court). El acta de la operaci6n finaliza así:

31 de marzo de mill setez^{os} cinquenta y dos. “El subdelegado de Marina T. Fernandez Velarde obliga a responder en lo futuro de todo esto al Sr. Eugenio Joseph de la Court para hacer entrega a los interesados de lo que han de percibir”. Testigos: Lucas Ruiz de Somavilla.—Juán de Quinos.—F^{co} de Somonte. Fol. 20.

Y así, a través de estos dos testimonios, hemos visto otros tantos tratamientos del pecio de los navíos, que, por las fatales circunstancias del destino acababan de muerte más o menos “violenta”, y eran —como las reses de safari— descuartizadas en su original matadero.

Prosigamos ahora el relato de más naufragios en nuestras costas, que son otras tantas y dolorosas tragedias.

SUANCES

A.H.D.S. Libro de Finados; signatura 5007.

Folios 48 vuelto y 49 (1801):

—“En veinte y tres de Marzo de dho año de mil ochocientos y uno, yo, Dⁿ Pedro Fran^{co} Gutierrez del Piélago, cura de esta villa de Suances, hize en la Parroq^a de ella, el oficio y entierro por el naufrago Ant^o Fdez. Regatillo, viudo de María Sánchez de Villegas, de cuio matrimonio dejó a Ant^o, casado con Juana Gómez, a María con Fran^{co} Fdez. y a Celestina soltera, no se cumple y por verdad lo firmo, dho ut supra. También dejó a Th^a casada en Bustablado con Manl. Fdez.”. Rubricado:

Dn. Pedro Francisco Gutierrez del Pl^o.

—“En veinte y quatro de Marzo de mil ochocientos y un años, yo ...etc...hize en la Parroq^a de ella of^o y entierro por Joaquín Muñoz, naufrago de edad de treinta años, estuvo casado con Nicolasa de la Ondal, de cuio matrim^o dejó a Petrona y a Ant^o solteros, no se cumple y por verdad lo firmo esto ut supra...”.

—“En veinte y seis de dho año...of^o e entierro por Manuel Josef Gómez Tagle. Naufrago de edad quarenta años, estuvo casado con Manuela Gómez Fuente de cuio matrim^o dejó a Pedro y a Josefa, solteros; pareció su cadaver el día veinte y nueve de dho mes y año y se le dió sepultura ecle^a en esta dha parroq^a. Cúmplase según costumbre y por ser verdad lo firmo dho día ut supra”.

—“E veite y siete de Marzo de mil ochocientos y un años, yo...of^o y entierro por Ant^o Fdez Regatillo. Naufrago de edad de treinta y seis años, estuvo casado con Juana Gómez, de cuio matrim^o dejó una hija que se llama Theresa, soltera; el día ocho de Abril pareció su cadaver y fue sepultado en dha. parroq^a, no se cumple, y por verdad lo firmo dho día ut supra”.

—“En diez días del mes de Abril de dho año, yo...of^o y entierro por Josef Gómez Somo, de edad de cinq^{ta} y seis años. Naufrago, viudo de Josefa Díaz de Herr^a, de cuio matrim^o dejó dos hijas: Marta y María, solteras, no se cumple y por verdad lo firmo dho día ut supra...”.

—“En quince días del mes de Abril, pareció el cadaver del naufrago Manuel Galeano, pobre, de cinquenta años y el mismo día se le dió sepultura ecl^a en esta parrq^a de Suances; era natural del lugar de Bárcena y estuvo casado en primeras nupcias con Rosa de Herrán, en cuio matrim^o

dejó un hijo llamado Josef. Y en segundas nupcias con María Josefa Gómez Oreña, dejando de este matrim^o una niña que se llama María; no se cumple por falta de medios, y por verdad lo firmo”, etc.

—“En diez y ocho de Abril de dho año, yo ...hice en la Paroq^a oficio y entierro por el naufrago Pedro Gómez de Oreña de edad quarenta y dos años, estubo casado con Vicenta Gonzalez, no dejó familia, ni se cumple; y por ser verdad lo firmo en el dho día ut supra”. = Rubricado: Dn. Pedro Fran^{co} Gutrz del Piélago.

Después de la relación de víctimas de este naufragio de Suances, paso a describir el último de la serie de esta 1.^a parte y que acaece en La Rabia:

RUISEÑADA

A.H.D.S. Libro de Finados 1^o — Folio 90 (1617):

—“En treinta y uno de enero de mill seisçientos y dieziseite años fue la gran pérdida de este lugar, que se ahogaron en La Rabia en el barco de Felipe del Tejo, al entrar, onçe hombres, todos mozos casados y desposados, siendo maestre Juan Vélez, vezino de Comillas, y no se salvaron más que quatro hombres, el maestre y dos de este lugar: Diego Roiz y Pedro del Sel, y Fran^{co} Alvarez de Comillas, que anduvo en el agua tres horas y fue milagro salvarse con dos hombres de Llanes, que acertaron a embarcar en él, que habían llegado en una duerna pequeña por salvarse y dejaron la duerna y embarcaron, que a no lo hacer se salvaran, por lo que después sucedió, que se echó la mar de allá de Comillas, se ahogaron trece personas, que con los de Llanes son por todos veinti seis hombres... De este lugar de Ruiseñada murieron los siguientes:

—Sancho Pérez, pobre/ Domingo de la Molina, pobre/ Bartolomé Fernandez / Martín Gutierrez Gonzalez, pobre/ Juan, hijo de Adrián Martínez/ Domingo Gonzalez del Río, pobre/ Domingo Gutierrez, pobre/ Toribio López / y su hermano Pedro López...”.

* * *

Y este ha sido el primer balance y triste epílogo de los frecuentes enfados de nuestro mar Cantábrico, cuyas consecuencias a la vista están. Este mar que se parece a ese padre y dios Saturno, que de vez en cuando devoraba la vida de sus entrañas: sus propios hijos. Estas vidas donde se mezcla lo salobre del salitre con el sudor y las lágrimas, y que ha querido ser a través de estos apuntes una pincelada de admiración y homenaje.

LOS PRIMEROS VAPORES CORREOS DE SANTANDER
A LA HABANA

RAFAEL GONZALEZ ECHEGARAY

Los primeros buques correos a vapor en servicio de línea regular entre Santander y La Habana aparecen en 1859 y su permanencia en nuestro puerto marca un hito de excepcional importancia en la historia comercial santanderina, a pesar de lo cual la efemérides ha pasado casi desapercibida en las crónicas locales. Indirectamente, el lapsus se salva, aunque con no pocas licencias, como luego veremos, al quedar inmortalizado uno de los protagonistas del suceso, —la fragata a vapor “La Montañesa”— en el relato incomparable de la novela “Sotileza”, escrita por D. José María de Pereda cinco años después.

La vida de este servicio marítimo —desde 1859 a 1865— fue corta y muy singular porque no constituye un capítulo clásico en la historia de nuestra marina mercante nacional pura, sino más bien un lucido y primerísimo avance de lo que, con el paso de los años, ha sido conocido con el nombre de “pabellones de necesidad” o de sociedades navieras plurinacionales...

El servicio de línea regular con transporte de correo, pasajeros y mercancías entre la Península y las Antillas que duró hasta el 7 de mayo de 1854 se venía sirviendo por vapores “correos” de la Marina de Guerra Española, con cargo directo al Presupuesto por cuenta del Ministerio de Ultramar. Una real orden de 18 de abril de 1851 así lo acordó tras cerrar la contrata que hasta entonces había existido con el Banco de Fomento y Ultramar. Los servicios se hacían con los vapores “Habana”, “Caledonia”, “Conde de Regla”, “Velasco”, “Fernando el Católico”, e “Isabel la Católica”, todos ellos de ruedas. A partir de 1854 los servicios quedan adjudicados por el Gobierno de Madrid a la primera empresa privada de buques a vapor, que no fue otra que la denominada Zangróniz Hermanos y Cía.,

de La Habana¹. En el contrato que firmó con el Estado se comprometía a efectuar una salida cada once días del puerto de La Habana, con escalas en San Juan de Puerto Rico, Vigo y extensión a El Havre y Liverpool. Se compromete a importar y abanderar con pabellón español y matrícula habanera 8 buques de 1.200 a 2.000 toneladas y con velocidad no menor de 8 nudos.

Como se ve, la escala de Santander no estaba incluida en los itinerarios, por lo que los viajes y el correo con destino o procedentes de la capital montañesa se veían precisados a efectuar el correspondiente transbordo en Vigo para continuar hasta Santander o viceversa.

Por esta razón las fragatas y corbetas mercantes de la matrícula de Santander, que desde Santander hacían directamente la ruta antillana y que disponían de cámara, admitían correspondencia y pasaje y de vez en cuando incluso contingentes menores de tropa. Así lo hicieron la célebre "Hermosa de Trasmiera", la "Tetuán", la "F. V.", la "Carolina", la "Soberana", la "Doña Sol" y bastantes más.

La contrata de Zangróniz fue un fracaso. Los vapores "Vigo" y "Habana" experimentaron a lo largo de 1855 una serie de percances y accidentes de mar que desarticulaban toda la regularidad de los itinerarios y desprestigiaron no poco al pabellón mercante nacional. La prensa santanderina se quejaba de ello el 10 de agosto de 1855:

"Ayer se recibieron en esta ciudad cartas del correo de Cuba que llegaron a Vigo el 1.º del corriente. *Buen servicio de correos.* Está el comercio tan acostumbrado a estos retrasos, que no renuncia ni renunciará a los barcos extranjeros interín no se organicen mejor los españoles. Son un gasto casi inútil. No valdrán más que para dirigir duplicados o comunicaciones que no tengan importancia o no exijan prontitud".

Es bien curiosa esta gacetilla y reveladora del gran empuje del Santander mercantil decimonónico. Obsérvese como privaba ya entonces —hace siglo y cuarto— la rapidez de las comunicaciones; como se usaba, no obstante, el servicio de confirmación lenta por duplicados de la corres-

¹ Esta empresa aparece a veces con el nombre de Zancroni, de fonética italianizante, pero realmente es una corrupción del apellido Sangróniz

pondencia comercial y como un retraso de días en la llegada de las cartas —que hoy apenas nos choca— entonces levantaba y con razón, una oleada de protestas.

Tan mal fueron las cosas para Zangróniz —la Compañía Trasatlántica de Vapores Españoles, que así oficialmente se llamaba², que el Gobierno de Narváez por una Real Orden de 7 de abril de 1856 da por rescindido el contrato que habría de haber tenido una duración de 5 años, con pérdida de la fianza de quinientos mil reales depositada por los concesionarios.

Naturalmente, casi a continuación —en julio de ese mismo año— sale de nuevo a concurso la adjudicación de los servicios del correo cubano. Esta vez es por diez años y con una subvención de 15 millones de reales al año. Se exigen además 4 vapores con salidas de puertos peninsulares mediterráneos y tres de puertos atlánticos para efectuar los trasbordos de carga y pasaje, puesto que la escala terminal peninsular sigue siendo Cádiz. Las otras son las de Santa Cruz de Tenerife y San Juan de Puerto Rico y la terminal de La Habana.

Ni que decir tiene que este concurso quedó declarado desierto por falta de licitadores. Otro nuevo se convoca el 23 de enero de 1857, con carácter provisional y tan solo por 12 meses y no obtiene mejores resultados. Nuevamente sale a concurso el 9 de marzo con idéntica suerte.

A la vista de estos lamentables antecedentes, el 5 de abril de 1857 los Ministros de Estado y Ultramar, con carácter provisional, conciertan directamente los servicios de correos trasatlánticos con la firma Gauthier Hermanos y Cía., de París, representada en Madrid por el célebre financiero español Nazario Carriquiri. El montante de la subvención fue de 3.200 pesos por viaje redondo y el transporte era sencillamente de Cádiz a La Habana. Dos meses después es declarada definitiva esta adjudicación.

El último viaje de correo a vapor por cuenta de Gauthier tiene lugar en el mes de agosto de 1858 con el vapor "Cádiz". Anteriormente había dado también algún viaje con el célebre "Pájaro del Océano" —como

² Realmente ésta es la primera vez que se emplea la que había de ser famosa denominación de Compañía Trasatlántica, adelantándose en varios años a la irrupción fabulosa de D. Antonio López y López.

substituto—, del armador santanderino Ramón Herrera, que tenía importantes negocios navieros en Cuba.

A partir de principios de 1859 se suceden ininterrumpidamente varios concursos y tanteos oficiales para la adjudicación del servicio del correo. Hubo convocatorias el 3 de febrero, el 10 de marzo y el 6 de mayo, que se declararon desiertas. A la primera concurrieron el santoñés Don Manuel Manzanedo, el comillano Don Antonio López, Vicent Vives, Martorell y Tintoré y algunos más. Finalmente, el 6 de junio de 1859, se adjudica a una empresa que había de hacerse célebre con el nombre familiar de *Los Catalanes*. Este negocio lo formaban las firmas barcelonesas de Pablo M.^a Tintoré, Miguel Martorell y Emilio Golart. Se quedaron, en principio, con la subasta por un período de dos años y una subvención de 29.850 duros por viaje redondo.

Pero este primer intento de *Los Catalanes* no llegó a perfeccionarse y tras un nuevo concurso de agosto de 1859 y la declaración formal del incumplimiento contractual de Gauthier se autorizó con fecha 14 de diciembre al Gobierno para llevar a cabo la contratación directa del servicio, cosa que hace de nuevo con *Los Catalanes* el 13 de agosto de 1860, tras una apertura de pliegos llevada a cabo en febrero, en lo que fueron rechazadas todas las plicas, incluso una presentada por el que años después habría de ser figura cumbre de los negocios navieros españoles: don José del Campo, Marqués de Campo.

El grupo de *Los Catalanes*, que en 1860 eran las firmas "Navegación e Industria", "Bofill & de Martorell" y "Pablo M.^a Tintoré" mantuvieron el servicio como buenamente pudieron hasta que el 11 de septiembre de 1861 se alzó por primera vez con el cetro trasatlántico el insigne montañés don Antonio López, que empezaría en 1862 su servicio de vapores correos de Cádiz a La Habana, prácticamente sin solución de continuidad a pesar de los avatares económicos y bélicos de la convulsa España decimonónica.

Sin embargo a comienzos de 1859 empieza a fraguar la idea de un servicio de vapores correos, no subvencionados por el Gobierno, es decir, libre, con escala única en Santander, que era, junto con Cádiz, el puerto comercial más importante de la península en sus relaciones con el comercio antillano.

Pero la idea no fue local, ni tan siquiera española, sino del gran armador hamburgués Robert Miles Sloman, competidor de la Hamburg Ame-

rika Linie en la carrera de Nueva York y pionero mundial en las experiencias trasatlánticas a vapor para el transporte de carga y viajeros.

Los Sloman, desde 1791³ se habían dedicado a los negocios navieros y fue en 1836 cuando Rob inició el servicio regular de buques veleros puros entre Hamburgo y Nueva York con las fragatas "Cuxhaven", "Franklyn", "Howard" y "Washington". El primer vapor que pusieron en servicio fue el "Helena Sloman", que llevaba el nombre de una hija de Robert y era de 800 toneladas, casco de hierro y hélice. Andaba 9 nudos, llevaba 600 tns. de carbón y su capacidad de pasajeros era para 312 personas. Su primer viaje le dio zarpando de Hamburgo el 28 de mayo de 1850. Pero el "Helena" se perdió en su tercer viaje, el 28 de noviembre de 1850 y desde entonces Sloman se decanta en favor de la vela para todas sus líneas trasatlánticas, conservando la máquina sólo con carácter subsidiario, y empleando el viento generalmente, como elemento propulsor fundamental en toda su flota. Por eso los buques de Sloman no fueron nunca vapores en el sentido estricto de la palabra, sino *fragatas a vapor*, con lo que queda bien claro su principal carácter.

La competencia de Sloman con la Hamburg Amerika Linie en la línea de Nueva York arranca de 1848 con la creación posterior de la Adler Linie y dura hasta 1875. Robert M. Sloman fallecería entretanto, el 2 de enero de 1867.

Pero antes Robert Sloman había puesto sus ojos en el tráfico indiano de la capital montañesa, porque no en vano su olfato de buen cazador del negocio marítimo le orientaba hacia la locura de la exportación harinera de Castilla a través del puerto de Santander, los regresos de géneros tropicales en abarrote y la gran marea de emigrantes que volcaba toda la provincia a cambio del retorno de los favorecidos de la fortuna —los menos—; pocos pero substanciosos para el tráfico de tornaviaje con el pasaje de cámara en primera.

Desde entonces traspasaron dos de sus mejores fragatas de hélice a una nueva sociedad, que al efecto se creó en España y así surgieron los dos grandes vapores correos que fueron "La Cubana" y "La Montañesa",

³ W. Sloman nació en Great Yarmouth (Gales) en 1744 y se estableció en Hamburgo en 1791. En 1793 puso a servicio sus primeros buques de vela el "Beaver" y el "The Thames".

que simbolizaban con sus nombres los polos del eje comercial de la nueva línea: Santander y la capital habanera.

"La Cubana" llegó por primera vez a la bahía santanderina el 23 de mayo de 1859 a las 8 de la mañana y su presencia causó sensación. Decía el Boletín de Comercio:

"El casco es de proporciones elegantes, contiene espaciosas cámaras, no dudando que los pasajeros hallarán en él cuantas comodidades puedan desear".

Realmente la fragata era hermosa. Se trataba del "Palmerston", un hermoso casco construido en Liverpool en 1853 para la Canadian Steamship Co. con el nombre de "Charity". Era de casco de hierro, proa de violín, tres palos cruzados y chimenea entre el mayor y el trinquete y registraba nada menos que 1.339 toneladas brutas, con 1.112 de carga y 2.000 de desplazamiento, cifras realmente extraordinarias para aquella época. Se había traspasado a la nueva empresa el 13 de mayo, con lo que llevaba tan solo diez días bajo pabellón y nombre españoles. Había costado quince mil libras esterlinas.

Tenía una eslora de 243 pies por 30 de manga y solamente la cámara de primera clase, bajo la toldilla de popa, medía 56 pies, "amueblada con admirable gusto y sencillez y con muy buenas luces". Los "camarotes son cómodos y muy bien amueblados, especialmente el dormitorio de señoras".

El cronista se deshace después en alabanzas:

"Desde que el barco dió fondo en nuestra bahía es visitado sin cesar por un gran número de personas atraídas por la curiosidad de ver un vapor de tan grandes dimensiones y sobre todo por la idea de que es el primero de su clase que partirá desde este puerto para el de La Habana, pensamiento que se deseaba ver realizado hace mucho tiempo".

Es claro que el sueño del Santander progresista y trasatlántico se había hecho realidad por obra y gracia de "La Cubana", un barco que tendría larga vida, fuera ya de nuestra matrícula.

El Boletín del 25 relata así la salida de la fragata:

"Ayer, poco después de las seis de la tarde, salió de este puerto para el de La Habana la magnífica fragata de vapor "La Cubana". Al pasar frente del centro del caserío del Muelle disparó cuatro cañonazos. Aunque

estamos bien acostumbrados a ver en nuestra bahía hermosísimos vapores, no dejó de causarnos una impresión agradable que nos entretuvo hasta que desapareció el espectáculo grandioso de la marcha majestuosa de "La Cubana".

Mandaba entonces "La Cubana", que también era nombrada con el nombre de "Vapor correo n.º 1", el capitán D. Antonio Pradera y el costo del pasaje era de 2.200 reales de Santander a La Habana en 1.ª clase; 1.600 en 2.ª y 900 en sollado.

Figuraba como armador, D. Alejandro Juan Sixto de Geissler, vecino de Cádiz, que instaló su escritorio en el entresuelo de la casa n.º 2 del Muelle. Su apoderado era un tal Gustav A. Labbers y actuaba como corredor o consignatario D. Francisco de la Puente, con oficina en la calle del Rubio n.º 5.

Al comentar la llegada de "La Cubana" en estreno riguroso, decía otro diario local:

"Nuestra hermosa bahía se ve todos los días surcada de vapores de diferentes dimensiones y procedencias. Sólo en el mes que concluyó, aquí entraron 39 y salieron 36 con 7.867 toneladas de registro. Los que llevan la dirección oeste tocan en los principales puertos españoles, terminando viaje en Marsella y los que van para el este, Bilbao, San Sebastián, Bayona, Saint Nazaire, Londres, Hamburgo y Amberes".

"La Cubana", rindió su primer viaje en el puerto de La Habana, el 14 de julio de 1859, tras 21 días y 11 horas de navegación trasatlántica, desde Santander. El tornaviaje a Europa debió ser muy bueno y al recalar en el puerto de Southampton el día 29 de julio, el capitán Pradera recibió una calurosa epístola de felicitación de todos los pasajeros, entre ellos Dionisio Alcalá Galiano y no pocas gentes de Santander que decían estar "Contentísimos de la comida y trato recibidos a bordo".

Volvió a anunciarse escala de "La Cubana" en la bahía para el 24 de agosto, zarpando el 30. Pero al salir de El Havre, escala inmediata anterior a la de Santander, se le enredó la cadena del ancla en la hélice durante la maniobra de levado, lo que determinó el retraso del buque, rectificándose el anuncio de salida de nuestro puerto para el 31.

La salida del "Vapor Correo n.º 2", o "La Montañesa", empieza a anunciarse por entonces con una fecha de partida en torno al 1.º de octubre.

Pocos días después de este apareció la fragata al mando del capitán D. Juan Bautista Alegría.

El Boletín del día 14 dice lo siguiente:

“Magnífico espectáculo ofrecía a la vista del espectador nuestra bahía anoche a las siete, hora en que agitadísimo el mar por efecto del violento brisote del sur que lo sacudía, entraba por nuestro espacioso puerto la fragata de hélice “La Montañesa”, destinada a la carrera de América, para donde saldrá en breves días y que deslizándose sin inconveniente a pesar de su gran porte, entre los muchísimos buques fondeados, demostraba la comodidad y bondad de nuestro puerto”.

Era “La Montañesa” una nave con proa de violín, aparejo redondo y una máquina de vapor de 360 caballos. Registraba también unas 1.200 toneladas con 2.200 de desplazamiento y había sido comprada en Glasgow el 11 de mayo de 1859. Anunció el precio de su pasaje de 2.200 reales en 1.^a clase y 1.600 en segunda y 500 en sollado, es decir más bajo que en “La Cubana” en la clase inferior y el barco se abarrotó. Zarpó el día 19 con 292 pasajeros y 51 tripulantes al mando del capitán D. Santiago Mier y dejó en tierra una parte de la carga y del pasaje porque no disponía ya de más espacios libres para ello. En efecto, la línea hispanoalemana era un claro éxito.

Fue “La Montañesa” el barco que tuvo el honor de pasar a la historia literaria universal en las páginas inmortales de “Sotileza” en donde aparece como protagonista de fondo destacado, bajo el mando del capitán Don Pedro Colindres (a) “Bitadura” y de la propiedad de D. Venancio Liencres.

La entrada de la fragata es una maravilla literaria de precisión lingüística marinera aunque, como es lógico, con las naturales licencias de orden personal para que el buque fuera montañés cien por cien —que ya sabemos que no lo era más que circunstancialmente y de nombre— y para que sus hombres resultasen pejinos hasta la médula:

“Al fin se oyeron muchas voces que exclamaron a un tiempo”.

“Y allí estaba, en efecto, la *Montañesa*, que abocaba orzando, cargada de trapo hasta los topes, el pabellón ondeando en el pico de cangreja y con el práctico a bordo ya, pues que llevaba la lancha al costado. Apenas arribó sobre la Punta del puerto, ya se la vio pasar, rascando la Horadada por el

sur del islote, y tomar en seguida como dócil potro bien regido, el rumbo de la canal. La brisa la empujaba con cariño, y sobre copos de blandos algodones parecían mecerse sus amuras poderosas.

Cada movimiento del barco arrancaba un comentario de aplauso a los inteligentes de San Martín y producía un tumulto en el corazón de Andrés, que era el más interesado de todos en las valentías de la corbeta y en la llegada de su capitán.

Así se fue acercando poco a poco, siguiendo inalterable su derrotero, como quien pisa ya terreno conocido, que es, además, camino de su casa, y tanto y con tal destreza atracaba la costa de los espectadores, que cualquier ojo ducho en estas maniobras hubiera conocido que el práctico que la gobernaba se había propuesto demostrar a los *contramaestres de muralla* que allí no se trabajaba a lo zapatero de viejo, sino que se hilaba mucho y por lo fino. ¡Y vaya si el tío Cudón, que era el práctico que había tomado a la corbeta en el Sardinero, sabía, como el más guapo, *meter* como una seda el barco de mayor compromiso!

Y en esto continuaba arribando, con un andar de siete millas, y llegó a oírse el rumor de la estela, y el crujir de la jarcia al rehenchirse la lona, y el resonar de la cadena al ser sacada de sus cajas, y plegadas a proa las brazas suficientes de ella para dar fondo en el momento oportuno; algún espectador creía distinguir caras conocidas sobre el puente; llegó a verse claro y distinto al piloto Sama, sobre el castillo de proa, con sus botas de agua, su chaquetón oscuro y su gorra de galón dorado..., y Andrés, exclamando: "¡Mírale!", apuntó, con el brazo tendido, a su padre, de pie sobre la toldilla de popa, junto a la rueda del timón, y la diestra en la driza de la bandera, con la cual, momentos después, y al hallarse la corbeta casi debajo de la visual de los espectadores de San Martín, respondió a las aclamaciones y saludos de éstos, izándola tres veces seguidas, mientras se llenaba la borda de estribor de tripulantes y pasajeros que agitaban al aire sus gorras y jipijapas. Entonces pudieron gozarse a la simple vista todos los detalles de la corbeta... ¡La muy presumida! ¡Cómo había cuidado, antes de abocar al puerto, de sacudirse el polvo del camino y arreglarse todos sus perifollos! Sus bronce parecían oro bruñido; traía las vergas limpias de pallettería y sin sus forros de lona, burdas y cantos de cofa; oscilaba en la batayola el catavientos de pluma, que sólo se luce en el puerto y flameaban en los galopes de la arboladura la grímpola azul con

el nombre del barco en letras blancas, la contraseña de la casa y la bandera blanca y roja de la matrícula de Santander.

Otra vez saludó el pabellón de la *Montañesa*, y otra vez más volvieron a cruzarse vítores, hurras y sombreradas entre la gente de a bordo y la de tierra, y como si el barco mismo hubiera participado en el sentimiento que movía tantos ánimos, haciendo crujir de pronto todo su aparejo, hundió las amuras en el agua hasta salpicar las anclas, que ya venían preparadas sobre capón y boza, y se tendió sobre el costado de babor, dejando al descubierto en el otro, por encima de las lumbres de agua, más de una hilada de reluciente cobre.

En esta posición gallarda, meciéndose juguetona en el lecho de hervorosa espuma que ella misma agitaba y producía, se deslizó a lo largo del peñasco, rebasó en un instante el escollo de las *Tres hermanas*, cargáronse en seguida sus mayores y se arriaron gavias, foques y juanetes, y muy poco más allá, a la voz resonante y varonil de ¡fondo!, que se dejó oír perceptible y clara sobre el puente, caía un ancla en el agua y se percibía el áspero sonido de los eslabones al filar por el escobén más de cuarenta brazas de cadena. Con lo que la airosa corbeta, tras un fuerte estremecimiento, quedó inmóvil sobre las tranquilas aguas del fondeadero de la *Osa*, como corcel de bríos parado en firme por su jinete a lo mejor de su carrera”⁴.

El año 1859 tocaba su fin. “La Cubana” salió de Santander el 30 de diciembre para Hamburgo y El Havre, después de haber solicitado un capellán para embarcar en clase de tal en viaje redondo y suministrar el “pasto espiritual” a los pasajeros. El 31 se anuncia la entrada de “La Montañesa” que recaló el 3 de enero siguiente.

El 9 de diciembre del mismo 1859 llega a Santander un tercer gran vapor hamburgués de la empresa Sloman, el “Elba”, de casco de madera, hélice y arboladura de fragata. Robert Miles Sloman apodera a J. Herbert para vender en nuestra ciudad dicho buque al mismo don Alejandro Juan Sixto de Geissler, vecino de Cádiz, al precio de tres mil libras esterlinas. Sin embargo este tercer vapor correo de Geissler desaparece sin dejar rastro en archivos, listas, protocolos, y matrículas y desde luego no se incorporó a la línea. Al parecer se vendió en diciembre de 1860 a armadores ingleses.

⁴ PEREDA, J. M.^a DE, *Sotileza*, Santander.



La fragata inglesa "Palmerston", antiguo vapor correo español "La Cubana"
(The Compass).



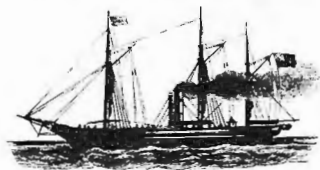
175 años

Rob. M. Sloman jr.

Arriba: el vapor "Helena Sloman", inmediato antecesor de "La Montañesa" y "La Cubana".

Abajo: el naviero hamburgués Roberto Sloman, bajo cuyos auspicios se inició la primera línea de buques de pasaje a vapor entre Santander La Habana.

LINEA DE VAPORES A LA HABANA



VAPOR ESPAÑOL

La MONTAÑESA.

Flete.....P.

Capa.....

Derecho de carga.....

Otros gastos.....

Pesos fuertes...

Nº 1000 — *Ondarza* — capitán del vapor español La MONTAÑESA, actualmente en el puerto de HAVRE, he recibido de *los señores D. Clemente Lomba* por *ellos* con destino a La HABANA, consignado a *D. Clemente Lomba* los efectos siguientes:

MARCAS	Nº	BULTOS	PESO BRUTO	MEDIDA	CLASE Y CONTENIDO	VALOR
<i>C. M. H. M.</i>	<i>77</i>	<i>1</i>		<i>1 346</i>		

lo que entregará a mi llegada pagandome de flete en efectivo y sin deducción de interés a razón de *cuarenta pesos por metro cúbico* con más o por ciento de cupa firmando cuatro conocimientos de las que el uno cumplida los otros sin efecto. *Ignoro peso y contenido y veanse las observaciones del dorso. Hecho en el HAVRE, el 10 de Octubre de 1862.*

U. de Ondarza

Conocimiento de embarque original de "La Montañesa" correspondiente a una partida de carga general embarcada en El Havre en octubre de 1862 y consignada a D. Clemente Lomba, en La Habana. El capitán del buque lo era entonces Ulpiano de Ondarza. (Colección R. G. E.).



Dos escenas de embarque de emigrantes para América, en el siglo pasado.

Así entramos en 1860 con "La Montañesa" en puerto. A Don Antonio Pradera sucede en el mando de "La Cubana" el capitán don Pascual Larrazábal. Poco después aparecen también en la flota los capitanes Ondarza y Mier de nuevo.

Un anuncio del Boletín de Comercio, de mediados de marzo hace la propaganda de la línea en estos términos.

"Del 10 al 12 del próximo abril saldrá de este puerto la rápida fragata de vapor "Correo n.º 1" "La Cubana", capitán D. Antonio Pradera. Admite carga a flete y pasajeros a los que ofrece excelentes comodidades y el esmerado trato de costumbre. La despacha su armador D. A. de Geissler. Precios de Pasaje: Primera cámara 125 duros; sollado 45 duros, incluida manutención".

Ya en la primavera se cambia la escala inglesa de Grimsby por la de Southampton y la capacidad de pasajeros llega en "La Montañesa" hasta 300 plazas. Los consignatarios de la línea en Bilbao son la firma San Pelayo, Mendezona y Cía., en donde expiden cantidad de pasajes para La Habana. Los viajeros se desplazaban del Arenal al Muelle de Naos en los vaporcitos "Vizcaíno-Montañés", "Pelayo" y "Nervión".

Cuatro años duraron los viajes de estas dos famosas fragatas de vapor. En 1862 "La Montañesa", al menos, dio algún que otro viaje en calidad de correo oficial interino durante el bache que se produjo entre la contrata de *Los Catalanes* y la de Antonio López.

Pero el 28 de marzo de 1865 se remata en pública subasta en Hamburgo "La Cubana" porque a Geissler, a pesar de todo, han empezado a no irle bien los negocios navieros y es el propio Sloman quien concurre a la puja y recupera oficialmente su antiguo barco. "La Cubana" cambia de nombre y de bandera y es despojado de su maquinaria y calderas de vapor. Convertido en un velero puro y rebautizado nuevamente "Palmerston", dura hasta el año 1894, en que se perdió.

"La Montañesa", tras sufrir una importante avería, en el mes de abril de 1863 fue también subastada en Hamburgo por su capitán Ulpiano de Ondarza, volviendo de nuevo a poder de Sloman, quien la rebautizó "Asteroid", con cuyo nombre continuó en servicio hasta 1864 año este en que fue vendida en Inglaterra. Después desapareció del mundo de los vivos sin dejar el menor rastro en registros ni anales, lo cual no es sorprendente,

ya que hasta la década de los años ochenta del siglo pasado no empiezan a tener caracteres de fiabilidad plena los datos de los registros de las sociedades clasificadoras e incluso los de las primeras listas oficiales de flotas de cada país.

Pero el hecho —una marca en la historia del puerto de Santander— ha quedado recogido. El repunte del medio siglo, solapado con la campaña militar de la Guerra de Africa y el transporte marítimo de tropas y víveres, coincide con la inauguración y el paso relámpago de esta primer línea de vapores correos entre Santander y La Habana.

Pocos años después —1869— vendrían ya en régimen de línea regular los barcos de Antonio López con salidas los días 11 y 26 de cada mes, tras el breve interregno de la fracasada adjudicación del servicio de correo al inglés Mitchell en 1867, que hubo de rescindirse ruidosamente en 1868.

Por entonces la Junta de Comercio de Santander pidió al Ministerio de Ultramar que incluyera de derecho en los itinerarios del correo una expedición mensual fija desde este puerto, pero el 14 de julio de 1868 el Gobierno desestimó la petición santanderina con varias similares de otras Juntas del País.

Constituída en sociedad colectiva la casa A. López y Cía., de Alicante, en mayo de ese mismo año y estructurado el embarque extraordinario de tropas a Cuba en 1869, que fue confiado a la casa López el 21 de enero, la escala santanderina era ya un valor entendido y prácticamente fija en los retornos en 1870 y casi fija en las salidas. Desde 1871 volvió ya a serlo permanentemente. Un santanderino de excepción —el primer Marqués de Comillas— había recuperado para su tierra el puente marítimo con las Américas, con la cepa de la banda de acá, anclada en Santander.

EL HIDROAVION GIGANTE "DO X" EN LA BAHIA DE SANTANDER

EMILIO HERRERA ALONSO

Solamente siete años habían transcurrido desde el histórico primer vuelo con motor, llevado a cabo por Orville Wright en las dunas de Kitty Hawk el 17 de diciembre de 1903, cuando un aviador francés, Fabre, realizaba un feliz vuelo en el estanque de Berre con un aeroplano al que había dotado de tres flotadores.

La idea parecía bastante simple: si a un avión terrestre se le sustituía su tren de aterrizaje por otro compuesto de flotadores capaces de soportar en el agua el peso del conjunto, y se modificaba el centrado de los pesos resultantes para no alterar el equilibrio, el aparato sería capaz de iniciar el vuelo si, deslizándose sobre los flotadores, lograba adquirir la velocidad necesaria para sustentarse en el aire.

El éxito de Fabre alentó a los fabricantes de aeroplanos, y las casas Farman y Voisin, en Francia, y en Estados Unidos, la Curtiss, se lanzaron a investigar en esta rama de la aviación, y acudieron con sus modelos respectivos, en 1912, a Mónaco, para participar en un concurso internacional de hidroaviones en el que resultó vencedor el aparato presentado por Curtiss.

Aunque en un principio los hidroaviones no hicieron honor a las esperanzas puestas en ellos, ya que pronto surgieron complejos problemas que exigían soluciones que la tecnología del momento no estaba en condiciones de resolver, se siguió trabajando para desarrollar esta faceta de la aviación, pues de ella se esperaban grandes cosas, dada la necesidad de sobrevolar las enormes extensiones de agua de los océanos, con la garantía del amerizaje en distintas condiciones de la mar.

El problema fundamental del hidroavión era, y es, que se le pide que en el aire sea un buen avión y en el agua un buen barco; y si lo primero es perfectamente posible, no es nada fácil conseguir lo segundo; los bar-

cos, para conseguir estabilidad, llevan la maquinaria y la mayor parte del equipo pesado, por debajo de la línea de flotación; en ellos la obra muerta es ligera en relación con el resto, y al tener el centro de gravedad muy bajo, resultan los barcos autoestables. Esto no es posible lograrlo en los hidroaviones, pues los grupos motopropulsores han de ir muy por encima de la línea de flotación para que las hélices no toquen el agua, con lo que resultan embarcaciones inestables al tener los pesos mayores colocados muy altos.

La guerra mundial de 1914 a 1918, que hizo experimentar un espectacular avance a todo lo relacionado con la entonces jovencísima aviación, no dejó atrás al hidroavión que recibió un fuerte impulso al encontrarse nuevas soluciones de las que las más importantes fueron la aparición del *rediente* —especie de escalón situado en la obra viva del casco de la canoa o de los flotadores— que facilitaba la maniobra de despegue, y la sustitución de los flotadores —principalmente en los hidroaviones de grandes dimensiones— por una canoa que constituía al mismo tiempo el fuselaje del aparato, con lo que se obtenía, a la par que una considerable disminución de peso, una mayor robustez; todo ello dio como resultado el desarrollo de la industria aeronáutica en la rama de la hidroaviación.

* * *

Para Cantabria, sensibilizada siempre ante las cosas de la aviación —de la que había sido pionera en España—, y más aún desde que el año anterior había sido la región, final de etapa de dos brillantes vuelos trasatlánticos —el del “Pájaro amarillo” y el del “Pathfinder”, llegados a Oyambre y La Albericia, respectivamente—, aquel 1930 que estaba dando las boqueadas había sido un año de cierta importancia aeronáutica en la que no habían faltado penas ni alegrías.

Entre las primeras estaba la muerte del capitán José Antonio Méndez Parada, de Puente San Miguel, “as” de la Aviación española y primer aviador militar español que había saltado en paracaídas. Incendiado su aparato mientras efectuaba un vuelo de prácticas el 7 de marzo, ordenó a su mecánico arrojarle en paracaídas, manteniéndose a los mandos hasta cerciorarse de que aquel había salvado la vida, pero perdiendo con ello el tiempo necesario para poder lanzarse él, que pereció carbonizado.

Otro accidente mortal de un aviador montañés, fue el ocurrido el 4 de junio, al desaparecer en el mar el avión de la Compañía de Tráfico Aéreo, pilotado por el astillerense Gerardo Vela Sáez que, con tiempo malo, había despegado de Larache para efectuar el servicio postal entre esta ciudad y Sevilla. Varios días duró la incertidumbre sobre su suerte, y las esperanzas de los montañeses subían y bajaban con las contradictorias noticias sobre el resultado de la intensa búsqueda que se llevó a cabo; se encontraron en el mar algunos restos del avión y una saca de correspondencia, pero el cuerpo del aviador nunca fue hallado.

No faltaron satisfacciones en el ámbito aeronáutico, y toda Cantabria vibró de entusiasmo cuando el capitán laredano Cipriano Rodríguez Díaz, acompañado por el teniente Carlos Haya¹, batió los records mundiales de velocidad en circuito cerrado, sobre bases de 5.000 y 2.000 kilómetros, los días 7 y 11 de octubre, respectivamente.

Otra serie de acontecimientos aeronáuticos había tenido lugar en Santander a lo largo del año, destacando entre ellos la llegada de Juan de la Cierva, el 14 de agosto, pilotando su autogiro, tomando tierra luego de sobrevolar el palacio de la Magdalena donde se encontraba la familia real; días más tarde visitó don Alfonso, La Albericia, interesándose vivamente por el genial invento que de la Cierva le explicó con todo detalle. El 20 voló en el autogiro, como pasajero, el infante don Jaime.

El 19 de agosto llegó a la bahía el transporte de aviones de la Armada, "Dédalo", con cinco hidroaviones de bombardeo trincados en cubierta; el mismo día tomaron agua seis "Dornier Wall" de la Aeronáutica naval, que quedaron fondeados en el Cuadro de Maliaño. Tanto unos como otros hidros, participaron en las maniobras navales que se desarrollaron en el Cantábrico. El 27, en uno de los "Dornier" recibió el bautismo del aire el infante don Juan.

El "Dédalo", que abandonó Santander el 29 de agosto, marchando a El Ferrol, regresó en los primeros días de septiembre para recoger el material que los "Dornier" habían dejado en Santander, volviendo de nuevo a El Ferrol.

Durante el verano, los vuelos de Teodosio Pombo constituyeron un espectáculo normal para los santanderinos que no se cansaban de con-

¹ Cipriano Rodríguez y Carlos Haya, murieron gloriosamente en sendas acciones de guerra, durante la campaña de 1936-39.

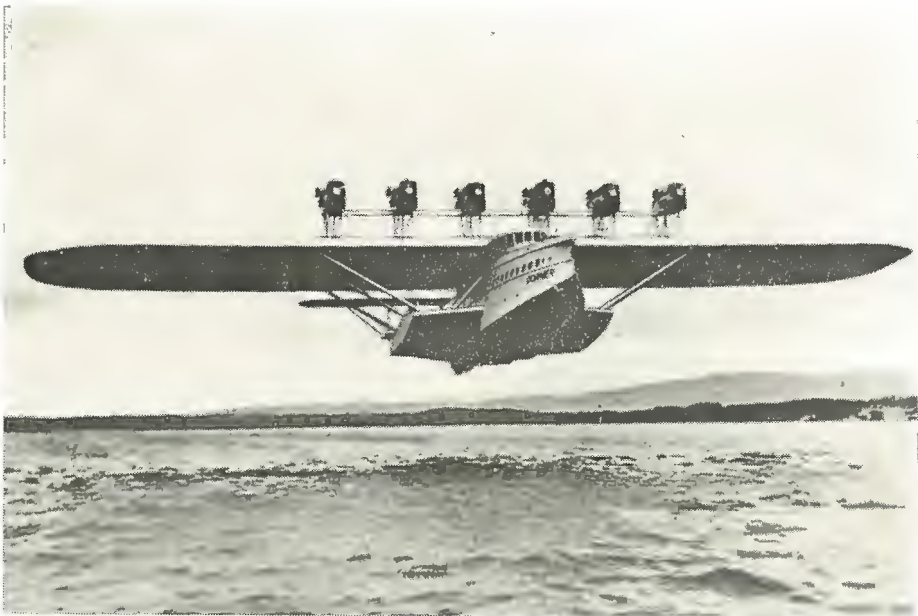
templar sus maniobras acrobáticas que, en ocasiones, completó con el lanzamiento en paracaídas de su mecánico, Ruiz.

* * *

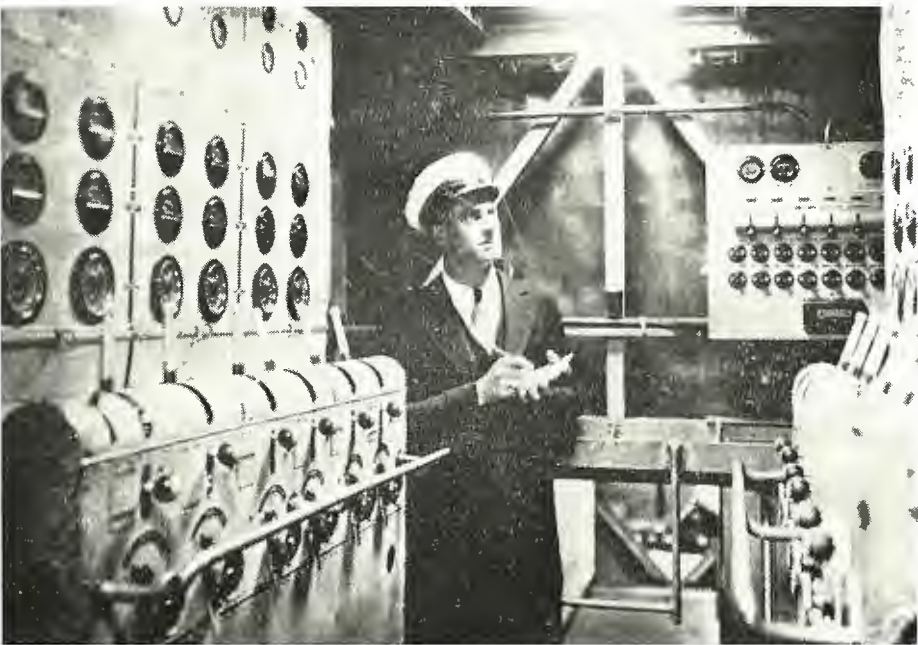
Desde el primer hidroavión construido por Claudius Dornier en 1915, el "RS-I", dotado de tres motores de 240 c.v. y calificado entonces como *gigante*, y que indudablemente lo era en su momento ya que los conceptos de *gigantismo* y *enanismo* lo son por contraste con lo considerado *normal*, y los aeroplanos con que en 1915 alternaba el "RS-I" eran harto pequeños para lo que hoy se estila, fueron numerosos los modelos que de las factorías Dornier iban saliendo —y en la mayoría de los casos, triunfando—, destacando entre todos el "Dornier Wall" que en 1925 había ya conquistado veinte records mundiales, dándose la circunstancia de que España fue la primera nación que dispuso de este tipo de hidroavión, ya que, antes de ser construido el prototipo, y a la vista del diseño, la Aviación Militar española encargó seis unidades, y pronto, y a la vista del espléndido resultado que en la campaña de Marruecos dieron, comenzaron a construirse, bajo licencia, en la factoría de C.A.S.A. en Cádiz. Con un hidroavión de este tipo, el "Plus Ultra", cruzaron Franco, Ruiz de Alda y Rada, en 1926 el Atlántico Sur, en el histórico y glorioso vuelo que los llevó de Palos de Moguer a Buenos Aires.

Dado que el tratado de Versalles no permitía a Alemania la fabricación de aeronaves militares, la firma Dornier estableció factorías en Marina di Pisa (Italia) y en Rorschach, en la orilla suiza del lago Constanza. En esta última, de un proyecto de 1924 que tomó forma definitiva en 1926, nació el "Do X"; este hidroavión que su constructor definió como "navío volador", estaba dentro de la fórmula Dornier: "grande, cada vez más grande", y efectuó su primer vuelo en el lago Constanza en octubre de 1929, llevando a cabo la proeza, un mes más tarde, de realizar un vuelo de una hora de duración con 170 personas a bordo; habían de pasar más de treinta años para que se lograra repetir la hazaña.

El "Do X" era un verdadero gigante, incluso para la mentalidad aeronáutica de hoy; sus dimensiones eran: 48 m. de envergadura, 40 de longitud y 9,45 de altura; disponía de una superficie alar de 468 m.², siendo su peso en vacío de 24.857 kg. y, a plena carga, de 51.324. Su casco consistía



El "Do X", disponiéndose a tomar agua en su base del lago Costanza.



El ingeniero de vuelo anotando datos del tablero de indicaciones.

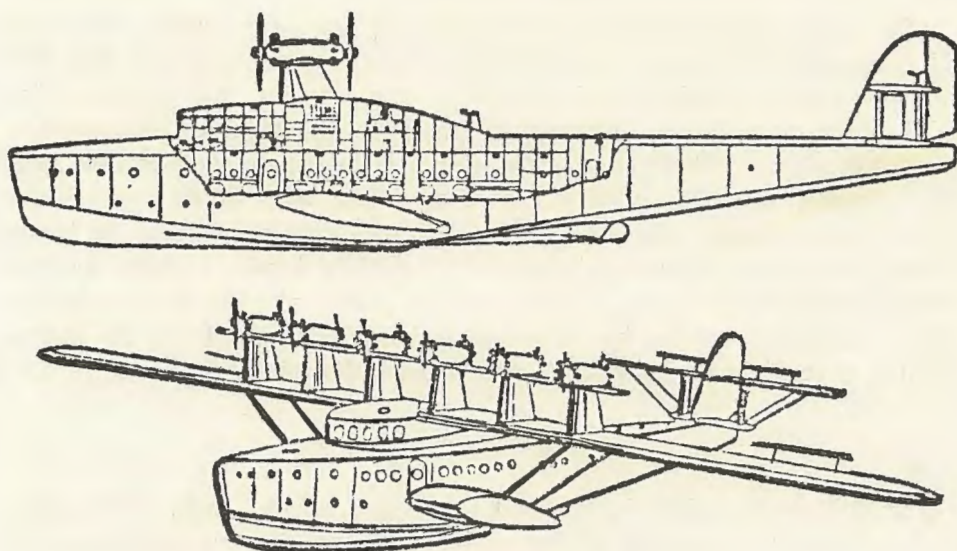


Detalle de los salones del "Do X".



El "Do X" remolcado por la bahía de Santander.

en una gran canoa de proa afilada y quilla con rediente, que veía aumentada su estabilidad por dos flotadores unidos a ella que, sin embargo, no suponían un aumento de resistencia en el despegue, ya que en el momento en que el avión *se subía al rediente*, quedaban fuera del agua.



D. O. X.

Esquema del "Do X" en que se puede apreciar la distribución interior y la colocación de los motores. El esquema representa al prototipo, con motores en estrella, refrigerados por aire, de 450 c.v. de potencia, que fueron sustituidos en los dos siguientes por otros en línea, refrigerados por agua y de 600 c.v. de potencia.

La gran canoa estaba dividida por dos cubiertas; entre el casco y la primera de ellas estaban instalados los depósitos de combustible que, de esta manera, quedaban distanciados de los motores y de los lugares de vida a bordo, alejándose así el riesgo de incendio. La primera cubierta estaba destinada al pasaje o carga, y en ella encontrarían cómodo alojamiento más de 70 personas. La segunda cubierta era la de servicio del avión, alojándose en ella la cámara del comandante, las cabinas de pilotaje y de derrota, el puesto de radio y los controles de motores y mandos, llaves de paso de combustible, indicadores de nivel, etc.

La potencia motriz iba repartida entre 12 motores de 600 c.v.², agrupados en seis grupos de dos motores cada uno; cada grupo iba alojado en un castillete sobre el plano, y en estos castilletes, a los que se podía acceder en vuelo, iban instalados los radiadores. Las hélices, de madera, quedaban a 6,40 m. sobre la línea de flotación.

Su equipo de navegación disponía de los elementos más avanzados del momento, incluyendo entre ellos un horizonte artificial del tipo Girorrector para el vuelo sin visibilidad, y una estación radiogoniométrica Telefunken para obtener marcaciones a gran distancia. La distribución interior estaba concebida para proporcionar a los pasajeros el confort propio de un trasatlántico para cruceros de lujo; además de los setenta asientos, disponía de sala de estar, cocina, etc. Esta concepción de *barco* se daba asimismo en la distribución de trabajo a bordo, a cargo de una tripulación compuesta por un comandante, ajeno al pilotaje directo del avión, tres oficiales y los hombres necesarios para la maniobra del hidroavión y el servicio de los pasajeros; en total, diecisiete personas.

* * *

El 20 de mayo publicaba "La Voz de Cantabria" una carta de Claudius Dornier a su representante en España, Traumman, comunicándole que el "Do X" se proponía hacer escala en Santander, durante el verano, aprovechando la estancia de la familia real en La Magdalena; al mismo tiempo solicitaba información sobre la bahía —boyas, corrientes, bajos, playas, etc.— y facilidades para el suministro de carburantes y aceites. El 9 de julio se anunciaba el vuelo para finales de aquel mes, pero pasó éste y pasaron tres más, y el "Do X" parecía haber desistido del viaje, al menos por aquel año.

A primeros de noviembre se recibió la noticia de que, por fin, el hidroavión gigante iba a emprender el vuelo que lo traería a la bahía. Ante esto, con más optimismo que sentido de la realidad, José Calderón, tan

² Aunque el prototipo llevaba motores en estrella, enfriados por aire, de 450 c.v. cada uno, fue necesario sustituirlos por otros refrigerados por agua, ya que con los primeros, los motores posteriores trabajaban en malas condiciones al recibir el aire caliente de los anteriores. También se vio que era insuficiente la potencia de aquellos motores, por lo que fue necesario que los que hubo que montar, fueran más potentes.

aficionado a las cosas de aviación y luchador incansable para lograr un aeropuerto digno de la capital de la Montaña, y el redactor gráfico de "La Voz de Cantabria", Alejandro Quintana, marcharon a Alemania con ánimo de efectuar el vuelo en el "Do X".

El 19 de noviembre, cuando ya se sabía que el hidroavión se encontraba en Burdeos y se esperaba su llegada a Santander de un día a otro, llegó un telegrama de los expedicionarios santanderinos en el que informaban que no habría escala en la bahía, ya que Dornier se proponía hacer el vuelo directamente desde Burdeos a La Coruña.

Los porteros de las casas del Muelle no abrieron los portales del Paseo de Pereda, por la mañana del día 20. La tarde anterior, un cielo rosado al ocaso, presagiaba un temporal de Sur; este tradicional enemigo de Santander, había iniciado la penetración, agazapándose entre las sombras de la noche, encajonándose por las paralelas cuencas de los cortos y saltadores ríos de la vertiente; suave al principio, había ido cogiendo fuerza, y sus alaridos de madrugada, denunciaban que, sorteando a Peña Cabarga y colándose por la ría de Astillero, había invadido la bahía; a medida que el día avanzaba, iba arreciando, haciendo presentar a la bahía ese aspecto tan familiar a los pejinos, con las galopadas de las rachas en el agua agitando las crestas de los apretados rebaños de borregos que, cruzando a gran velocidad la bahía, iban a romper en los muelles donde el agua saltaba hasta mojar los troncos de los plátanos que veían anticipado el otoño al ser deshojados por el violento surazo.

No obstante, y al tenerse noticia por un telegrama de Alejandro Quintana, de que el "Do X" despegaría del estuario del Garona hacia las diez de la mañana de ese día, y que esperaba sobrevolar Santander entre las doce y la una, se llenó la zona marítima de personas que, tratando de protegerse de las salpicaduras, se disponían a no perderse el paso del tan esperado avión. Igualmente, en el Sardinero, en Piquío, en todas las terrazas, se encontraban numerosos santanderinos, muchos de ellos prismáticos en bandolera, desde las once de la mañana. La casi totalidad de la colonia alemana en Santander se trasladó a Cabo Mayor, en cuya explanada, junto al faro, se veían estacionados más de treinta automóviles.

Va pasando el tiempo y, a las doce y cuarto, una conferencia telefónica de Castro Urdiales, informa de que el avión ha pasado por la vertical de aquel puerto a las doce en punto; minutos más tarde la estación de

T. S. H. de Cabo Mayor recibe el aviso de que el avión se aproxima a ella. Los alemanes que se encuentran en el faro, organizan un concurso con un cigarrillo de premio para el primero que divise el hidro; todos los prismáticos están enfilados hacia cabo de Ajo, y de pronto, Herman Hoppe avista un punto sobre Cabo Quintres, punto que no tardan en percibir todos y que se va agrandando rápidamente hasta poderse distinguir la silueta tan conocida por las fotografías de prensa. El avión se acerca, pero no sólo no se dirige a la ciudad, sino que ni siquiera pasará sobre Cabo Mayor, ya que marcha paralelo a la costa y a unas dos millas de ésta, y no efectúa maniobra alguna que haga presumir vaya a modificar el rumbo. Pasa frente a los que en el faro no le pierden de vista, y se aleja por la Virgen del Mar, disminuyendo de tamaño, acercándose a Suances y convirtiéndose por momentos en un insignificante punto. Ya el grupo de observadores empieza a disolverse y algunos automóviles han emprendido el regreso a Santander, cuando los últimos prismáticos que observan al diminuto punto, creen ver que el avión vira hacia el Sur y continúa haciéndolo hasta que se aproa a Cabo Mayor; su silueta se agranda rápidamente y pronto sobrevuela el faro y se interna en el abra del Sardinero; cruza su sombra a gran velocidad sobre la arena de las playas y, descendiendo, pasa rozando los árboles del Alto de Miranda, deja atrás los tejados del Muelle y el barracón de madera sede del Real Club Marítimo, y dejando por babor el pontón de Indatos, va a posarse majestuosamente en la espuma de las olas, quedando parado a unos cientos de metros de la isla de los Ratones; desde allí, con sólo dos motores en marcha, se dirige al pozo de los Mártires, al Sur del muro de Nueva Montaña, donde queda manteniéndose con motor, bien, a pesar de que las olas son de casi un metro de altura.

Una motora fletada por Betanzos, representante en Santander de la casa Dornier, sale de Puerto Chico y se dirige al avión, pero el viento, de violencia extraordinaria, imposibilita acercarse al hidro desde el que hacen excitadas señales para que se mantengan alejados.

El fondeadero inicial del "Do X" es frente a la machina de Albareda, pero luego, ante el peligro de que en la vaciante quede varado en la basa, ya que está sobre el Robornoso, se le remolca hasta un punto situado frente al lazareto de Pedrosa, y allí queda asegurado con un anclote de 400 kg. y fuertes amarras facilitadas por el gánguil "San Emeterio". Du-

rante la noche, y ante la persistencia del fuerte Sur, le serán reforzadas las amarras.

El primero en pasar a bordo del hidroavión es, a las cinco de la tarde, el capitán de fragata Portilla, que en nombre del Comandante de Marina, capitán de navío Aguiar Jáudenes, va a saludar al comandante del avión y a ofrecerse para cuanto necesite; con el mismo objeto pasa a bordo el primer Teniente alcalde, en funciones de Presidente del Ayuntamiento, don Joaquín Fernández Quintanilla.

A bordo del hidro vienen tres españoles: Calderón, Quintana y el general Soriano, Director general de Aeronáutica, especialmente invitado por Claudius Dornier.

Al día siguiente, viernes, son recibidos el comandante del "Do X", Christiansen, y el matrimonio Dornier, en el Ayuntamiento donde el señor Fernández Quintanilla ofrece un ramo de flores a la señora Dornier y se sirve a los visitantes un vino de honor; con ocasión de los inevitables discursos, tanto el comandante como el constructor del "Do X", luego de agradecer todas las atenciones recibidas, elogian con largueza la organización del servicio del puerto para las operaciones de fondeo, mostrándose entusiasmados de las condiciones de la bahía para las maniobras de hidroaviones, por grandes que éstos sean. Explican la razón de haber tomado agua en Santander, por el hecho de que, no tratando de batir ningún record, sino queriendo demostrar las condiciones del avión para vuelos trasatlánticos, no quieren correr riesgos, y dada la violencia del Sur que les obligaba a navegar con una fuerte corrección de deriva, retrasando la marcha, temieron no llegar a La Coruña con luz del día, y para evitar los riesgos correspondientes a un amerizaje nocturno en un lugar desconocido, al llegar a la altura de Santander decidieron hacer en la bahía el final de etapa, circunstancia que celebran, ya que les ha permitido gozar de la hospitalidad de la capital montañesa, al tiempo que comprobar lo que por referencias ya sabían: la belleza y las extraordinarias condiciones de la bahía de Santander. El propósito del viaje es comprobar el rendimiento comercial del avión, en vuelos largos con muchos pasajeros y mucha carga; el viaje se ha ido retrasando por distintos motivos, y tal vez este año no se lleve a cabo la travesía del Atlántico; desde La Coruña se proponen ir, por Lisboa y Azores, a Canarias, y allí decidirán si continúan a América o regresan a su base de Friedrichshafen.

El mal tiempo que regularmente sigue en el Cantábrico al viento Sur, retiene al "Do X" en Santander hasta el día 23, y en estos días de estancia en la bahía, es muy visitado el hidroavión por los montañeses que, con extrañeza de los tripulantes, no dan las grandes muestras de entusiasmo que en otros lugares han recibido. La gran capacidad de *no admiración* del hombre cántabro se manifiesta una vez más.

Los tripulantes del avión son objeto de numerosos agasajos, entre ellos, un almuerzo en el Real Club Marítimo y una cena en el Royalty, a la que asisten las autoridades montañesas. Los visitantes, por falta material de tiempo, se ven obligados a declinar numerosas invitaciones, y el balneario de Hoznayo que se había ofrecido para mostrarles sus instalaciones, al no ser ésto posible, hace llegar al hidroavión unas cajas de agua de su manantial para que sean consumidas a bordo.

De los tres españoles que a bordo del "Do X" llegaron a Santander, Pepe Calderón se quedará en la ciudad, continuando el viaje el general Soriano y Alejandro Quintana.

El domingo amanece con un tiempo espléndido; es uno de esos hermosos días del otoño santanderino, y la bahía, en calma, hace difícil recordar lo que en ella es un temporal de Sur como el de los días precedentes. Se sabe que el "Do X" tiene el propósito de despegar esta mañana, y desde las primeras horas están los muelles repletos de montañeses que, disfrutando de la soleada mañana y de la agradable temperatura, no quieren perderse la maniobra de despegue del gran hidroavión. Una motora de la Junta de Obras del Puerto, aparta de la canal a los botes y barquías desde los que, quienes de ellos pueden disponer, quieren seguir más de cerca la maniobra.

Poco antes de las diez se ven girar las hélices de los motores centrales del avión que, largando la amarra, se desliza lentamente sobre el agua mientras va poniendo en marcha los otros motores; va calentando éstos, moviéndose en grandes círculos por la bahía, y, a las diez y cuarto, frente a Maliaño, se aproa a San Martín e inicia la carrera de despegue, viéndose los grandes bigotes de espuma que levanta la proa del avión; pocos segundos más tarde llega a los espectadores el rugido de los doce motores marchando a la máxima potencia. Ya sobre el rediente, pasa veloz el hidroavión entre el muelle de Calderón y el pontón de Indatos, arrastrado por sus 7.200 caballos, pero antes de llegar a San Martín, y no habiendo

llegado a abandonar el agua, tal vez debido a que en este momento entra en el puerto el vapor "Cabo Roche", reduce motores y baja del rediente. Los montañeses no saben que pensar al verle dirigirse de nuevo hacia Maliaño a baja velocidad, y ya piensan que alguna avería impide al "Do X" el vuelo a La Coruña, pero al llegar al punto en el que la vez anterior inició la carrera, vira suavemente, se aproa al mismo rumbo que la vez anterior, y repite la maniobra, pero esta vez, a la altura de San Martín se va elegantemente al aire, elevándose majestuosamente.

Ya sobre Cabo Mayor vira a la izquierda, y pasando por San Pedro del Mar se dirige a sobrevolar la ciudad, dando una vuelta completa sobre ella, en ritual despedida; cuando va a pasar sobre el edificio del Ayuntamiento, sale del avión un pequeño bulto que arrastra tras de sí una banderola con los colores blanco y rojo que los montañeses estiman es un homenaje a la región³; el pequeño paquete, que cae en la calle de la Concordia y que es llevado al Ayuntamiento, resulta ser una elegante cartera de cuero conteniendo tarjetas del señor Dornier para diferentes personalidades de la ciudad, manifestando su agradecimiento por las atenciones recibidas. El avión, al terminar la litúrgica vuelta sobre la capital de Cantabria, pone proa al Oeste y se dirige a La Coruña en donde toma agua tres horas más tarde. Desde la capital gallega, y por vía marítima, regresa unos días más tarde Alejandro Quintana con buena provisión de testimonios gráficos.

* * *

El "Do X", que continuó su viaje desde La Coruña a Lisboa, quedó averiado en el mar de la Palha a consecuencia de un incendio, debiendo ir a la factoría de C.A.S.A. en Cádiz para reparar los desperfectos, no pudiendo continuar el viaje trasatlántico hasta la primavera de 1931, llegando el 20 de junio a Río de Janeiro, y a Nueva York a finales de agosto; allí pasó el invierno, y en mayo de 1932, por Terranova, Azores y Southampton, regresó a Alemania, tomando agua en el lago Müggel, después

³ Es normal que los lanzapartes vayan dotados de una tira de tela de colores blanco y rojo, para su mejor localización sobre el terreno; al coincidir estos colores con los heráldicos de la bandera de Cantabria, es lógico que los santanderinos lo interpretaran como un elegante gesto de deferencia de la tripulación alemana hacia la región.

de haber recorrido 12.000 Kms. y habiendo efectuado más de sesenta despegues.

El "Do X" constituyó, sin duda alguna, un formidable avance técnico, pero no resolvió muchos de los problemas que se proponía. En el *navío volador*, la concepción del avión era superior a la del grupo motor; la división de éste entre doce motores le creaba una gran complicación de instalaciones, aumentando inútilmente el peso; es fácil imaginar lo engorroso y complejo que resultaría llevar 12 bombas de agua, 24 de gasolina, 24 de aceite, 24 magnetos, etc. Por otra parte, el sistema de castilletes para la colocación de los motores, ofrecía mucha resistencia al aire y ponía muy alto el centro de gravedad. Tampoco estaba resuelto el problema de las hélices que resultaban de poco rendimiento. Todo ello daba como resultado que, si bien para distancias cortas era considerable la capacidad de carga del *navío volador*, esta se veía muy reducida cuando de etapas largas se trataba, y así, para un vuelo de 2.000 km. en el que el "Do X" consumía dieciséis toneladas de gasolina, quedada limitada la capacidad de carga de pago a cuatro toneladas y media, cosa que hacía claramente antieconómico al gigantesco hidroavión.

También quedó probado que el manejo de un avión, por grande que éste sea, es totalmente diferente al de un buque, y que el concepto de la tripulación de uno y otro han de ser muy diferentes; en el aire, las decisiones han de ser tomadas con una rapidez que casi nunca exige el mar, y por ello, no es posible que el comandante, desde su cámara, de órdenes a un piloto que, en muchas ocasiones ha de decidir su actuación en fracciones de segundo, ya que de su instantánea reacción puede depender la pérdida o salvación del avión y tripulación.

Duro tuvo que ser para la Alemania de 1933, ya lanzada de lleno al desarrollo de todo lo grande —y el "Do X" lo era mucho—, aceptar el resultado insatisfactorio del intento y renunciar a continuar desarrollando la idea de los grandes hidroaviones.

El hidroavión "Do X" que fue huésped de la bahía santanderina en noviembre de 1930, luego de prestar servicio como avión de carga en la Lufthansa, fue depositado en el Museo Aeronáutico de Berlín, y allí resultó destruido a consecuencia de un bombardeo durante la segunda Guerra Mundial.

LENGUAJE MARINERO EN SUANCES

MARIA DOLORES TRUJEDA REVUELTA

Las referencias históricas sobre Suances son relativamente tempranas. Si la controvertida ubicación de Portus Blendius tuviera que recaer como algunos sostienen en Suances, su pasado histórico habría que retrotraerlo cronológicamente a las guerras cántabras. Sin embargo las primeras menciones inequívocas de Suances son del siglo IX.

Una cumplida descripción del puerto en el Suances decimonónico aparece en el diccionario geográfico de Pascual Madoz.

Por otro lado, Suances ha sido escenario de tres obras literarias: el poema de Núñez de Arce "El Vértigo", "La Puchera" de Pereda y "Ave maris stella" de Amós de Escalante.

En lo relativo a la actividad pesquera, el número de pescadores activos ha descendido debido al progresivo relleno de la barra, a la tradicional dificultad de acceso al puerto y al descenso en el número de capturas.

Muchos de los pescadores son trabajadores mixtos, que alternan la pesca con el trabajo en una fábrica o con el cultivo de la tierra. Actualmente son veintidós los barcos matriculados. Las especies de pesca más frecuentes son: sardina y merluza en toda época; besugo en invierno y primavera; el centollo, la langosta y el bogavante del 1 de junio al 1 de septiembre. La pesca de langostas y merluzas es la que reporta mayores beneficios. Por tanto, la pesca en Suances es fundamentalmente de bajura; sólo un barco de 40 Tm. se dedica a la pesca del bonito.

Normalmente se pesca todo el año, excepto enero y febrero, en que, debido al mal tiempo, se procede a reparaciones y actividades de mantenimiento.

INFORMANTES

Francisco López Trueba, edad 48 años.
Emilio Gutiérrez Martín, edad 54 años.
Angel Gutiérrez Gutiérrez, edad 56 años.
Rafael López Zapón, edad 61 años.
José Ruiz González, edad 61 años.
Celestino Ceballos Ruiz, edad 65 años.
Benito Solar Salcines, edad 75 años.

Nacidos todos en Suances menos Benito Solar al que apodan "El Colindrés" por haber nacido allí; se educaron de pequeños en el colegio San José de Suances, y poco después de terminar sus estudios, a los trece o catorce años comenzaron a salir a la mar, tarea en la que han ocupado toda su vida. Se han casado todos con mujeres de Suances, y bastantes de sus hijos siguen la tradición marinera de sus padres. Todos han recorrido el norte de la Península, navegando desde La Coruña hasta el sur de Francia. Dos de ellos han ido a Madrid, otro a Colombia donde permaneció tres meses, y un último a Alemania por razones familiares.

CUESTIONARIO ALVAR

LA MAR

Aguazón: "profundidad de la mar". No consta significativo, sí significado en el Diccionario de la Real Academia Española —1970—. (No consta ste, sí sdo en R.A.E.).

Bajamar: "marea baja".

Bonanza: "calma que hay después de un gran viento".

Calo. Véase *Aguazón*.

Contraste: "cambio de la dirección del viento".

Corriente marina: "movimiento de la mar en una dirección determinada".

Crespores: "mares pequeños y con mucha espuma que se forman al empezar a agitarse la mar". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Espuma: "la parte blanca de las mares que se deshace al llegar a la orilla".

Espumaje. Véase *Crespores*.

- Garrancho*. Véase *Crespores*. Consta ste, no sdo en R.A.E.
- Golpe de mar*: "una mar fuerte que choca contra el barco".
- Grupos*: "conjuntos de mares". Consta ste, no sdo en R.A.E.
- Alta mar*: "la parte de mar que está más lejos de la orilla".
- Mar brava*: "mar revuelta, agitada". No consta ste, sí sdo en R.A.E.
- Mar de fondo*: "mar revuelta por causa de los vientos o tormentas".
- Marejada*. Véase *Mar de fondo*.
- Mares*: "ondas de la mar". Pueden ser altas o largas. No consta ste, sí sdo en R.A.E.
- Mar picada*. Véase *Mar brava*.
- Romper*: "chocar las mares contra las rocas o terminar en la orilla".
- Pleamar*: "marea alta". No consta ste, sí sdo en R.A.E.
- Resaca*: "retroceso de las mares después de haber llegado a la orilla".
- Trapalón*. Véase *Golpe de mar*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

GEOMORFOLOGIA

- Acantilado*: "costa cortada verticalmente".
- Arena*: "granitos muy finos de color claro que forman la playa".
- Cascaruja*: "arena gruesa". Consta ste, no sdo en R.A.E.
- Bahía*: "entrada de la mar en la costa y que sirve de refugio a los barcos".
- Bajo*: "fondo de piedras cerca de la superficie".
- Balsa*: "terreno bajo y cercano a la mar, y que a veces se inunda".
- Bancal de arena*. Véase *Taros*.
- Barra*: "bancal de arena en la entrada del puerto".
- Barra*: "estrecho por donde la ría se une a la mar".
- Bocana*: "entrada del puerto".
- Cabezos*: "peñascos que están debajo del agua y a veces sobresalen".
- Cabo*: "parte de tierra que se mete en la mar".
- Costa*: "lugar donde se juntan el mar y la tierra".
- Costa alta*. Véase *Acantilado*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.
- Desembocadura*. Véase *Barra*.
- Fondo*: "superficie de arena o piedras sobre la que está el agua".
- Playa*: "profundidad de 50 brazas". Consta ste, no sdo en R.A.E.
- Cabezas*: "profundidad de 12 a 14 brazas". Consta ste, no sdo en R.A.E.
- Golfo*: "parte de mar que se mete en la tierra".

Isla: "tierra rodeada de agua por todas partes".

Laguna: "lago pequeño".

Marca: "punto fijo en la costa que sirve de señal para saber la situación del barco".

Marisma. Véase *Balsa*.

Orilla: "lugar donde rompen las mares".

Piedra: "trocitos de roca que pueden ser redondos, pequeños o grandes, llanos...".

Playa: "superficie de arena situada junto al mar y adonde van las mares a romper".

Puerto: "lugar donde están los barcos anclados".

Punta: "parte pequeña y baja de tierra que entra en la mar".

Roca. Véase *Cabezo*.

Salina: "lugar de donde se saca la sal".

Seno: "parte de la mar parecida a un golfo donde se refugian los barcos".

Taros: "masa de arena que se levanta desde el fondo del agua y que impide la navegación". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Torriente. Véase *Cabezo*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

METEOROLOGIA

Atmósfera: "nubes bajas, a veces al ras del suelo que no dejan ver el cielo o el horizonte". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Arco iris: "arco que aparece en el cielo después de haber llovido y es de muchos colores".

Barlovento: "viento que sopla en dirección contraria a la que lleva el barco". (Confusión consecuencia de barloventear).

Bochorno: "calor sofocante y pegajoso en el verano".

Trubón: "bochorno en la mar". No consta en R.A.E.

Bruma de calor: "niebla con aumento de temperatura". No consta en R.A.E.

Calabobos: "lluvia menuda y sin fuerza".

Calmar: "sosegar el viento, parar".

Calma cernida: "el aire está completamente quieto, hace mucho calor y no dan ganas de hacer nada". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Calma chicha. Véase *Calma cernida*.

- Candilazo*: "golpe dado con el candil".
- Candileja*: "vaso del interior del candil, donde se pone aceite u otra materia para que ardan las mechas".
- Cielo claro*: "cielo sin nubes".
- Cielo limpio*. Véase *Cielo claro*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.
- Cielo nublado*: "cubierto de nubes".
- Congelado*: "rocío de la noche helado". Hay congelado si el cielo está claro, si hay niebla no lo hay. No consta ste, sí sdo en R.A.E.
- Chaparrón*: "lluvia repentina, fuerte y poco duradera con algo de viento".
- Chispa*: "rayo que se produce y se ve en el cielo en los días de mucha tormenta".
- Chubasco*: "chaparrón en la mar". Consta ste, no sdo en R.A.E.
- Escarcha*. Véase *Congelado*.
- Galerna*: "viento muy fuerte pero poco duradero".
- Llover*: "caer gotas de agua de las nubes".
- Llovizna*. Véase *Calabobos*.
- Lloviznar*: "caer de las nubes lluvia menuda".
- Lluvia*: "las gotas de agua de las nubes".
- Morrina*. Véase *Calabobos*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.
- Morrinear*. Véase *Lloviznar*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.
- Niebla*. Véase *Atmósfera*.
- Cerrazón*: "nubes muy negras que cubren el cielo y son presagio de tormenta".
- Nubes*: "masas blancas que hay en el cielo, que a veces le cubren y se mueven".
- Pájaras*: "nubes finas y alargadas que parece que se deshacen". Consta ste, no sdo en R.A.E.
- Cirros*: "nubes blancas y redondas que recuerdan la lana de los corderos". Por eso dicen: "cielo lleno de corderitos".
- Rayo*. Véase *Chispa*.
- Relámpago*: "resplandor del rayo en las nubes en los días de tormenta".
- Relampaguear*: "producirse relámpagos en el cielo".
- Remolino*: "movimiento giratorio y rápido del aire".
- Rocío*: "vapor que con el frío en la noche se condensa en gotas menudas sobre las plantas".
- Sotavento*: "viento que sopla en la misma dirección en que el barco". Véase *Barlovento*.

Temporal: "tiempo de lluvia, viento y frío que dura bastante".

Perder el tino: "temblar de frío". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Tromba: "columna de agua que se eleva desde el mar con movimiento giratorio".

Trompa. Véase *Tromba*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Tronada: "tempestad con truenos".

Trueno: "ruido del rayo en las nubes cuando hay tempestad". No consta en R.A.E.

Trubonazo: "lluvia producida a consecuencia del bochorno, suele ser fuerte". No consta en R.A.E.

Viento: "aire que se mueve de un lado para otro".

Amainar: "perder fuerza el viento".

Arreciar: "hacerse más fuerte el viento".

Brisa: "airecillo que por el día viene de la mar a la tierra y por la noche al revés". "Viento del nordeste".

Cierzo: "viento con agüilla y niebla". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Viento corrido: "viento que no para, va de un sitio a otro". No consta en R.A.E.

Viento en barbas: "viento que sopla con fuerza". No consta en R.A.E.

Viento flojo: "viento suave y que sopla a intervalos". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Viento forano: "viento flojo". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Medios vientos: "nordeste, sureste, suroeste, noroeste".

Viento de popa. Véase *Sotavento*.

Viento de prova. Véase *Barlovento*.

Viento rachado: "viento que sopla a rachas". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Viento terral: "viento que viene de la tierra".

Viento travesado: "viento que sopla de costado". No consta en R.A.E.

Vendaval. Véase *Viento Rachado*.

Viento Norte, Sur, Este y Oeste: "según de donde soplen".

Volcán. Véase *Tromba*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

ASTROS

Alba: "tiempo durante el cual amanece".

Aurora. Véase *Alba*.



Panorámica de la barra de Suances.



Ruinas de la torre de San Martín
de la Arena.



El muelle.



Barca.



Calafateando el casco.

Primavera: "estación del año que abarca los meses de marzo, abril y mayo".

Verano: "estación del año que abarca los meses de junio, julio y agosto".

Otoño: "estación del año que abarca los meses de octubre, noviembre y diciembre".

Invierno: "estación del año que abarca los meses de enero, febrero y marzo".

Estrella Polar: "la estrella mayor y más brillante que se ve en el cielo por la noche".

Cerco de la Luna: "especie de corona que rodea a la Luna".

Claro de la Luna: "momento corto en que la Luna nos ilumina con gran claridad, estando la noche muy oscura".

Cuarto creciente, crece la Luna: "la Luna tiene forma de D".

Cuarto menguante, mengua la Luna: "la Luna tiene forma de C".

Luna entera: "la Luna se ve redonda". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Luna llena. Véase *Entera*.

Luna nueva: "no se ve la Luna, no la hay".

Luna toldada. Véase *Luna nueva*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Ponerse el Sol, la postura del Sol: "el Sol se empieza a ocultar, se marcha". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Rasgar una estrella: "una estrella que suele verse de repente en el cielo y se mueve a gran velocidad". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Salir el Sol, hacer el Sol: "empezar a amanecer". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Sejo: "la tarde, el atardecer". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Temblor de estrellas: "se mueve el estrellado, presagio de mal tiempo". No consta en R.A.E.

NAVEGACION Y MANIOBRAS

Ahogarse: "quedar atrapado por las aguas en un temporal, no poder salir a flote y morir".

Arrastrar: "ir al son de la marea".

Arribar: "llegar el barco al puerto".

Arrimar: "juntarse un barco a tierra".

Atracar. Véase *Arrimar*.

Balancear: "llevar el barco mucho vaivén".

Baliza: "señal que se coloca en la mar para indicar que hay bajos o cualquier otra cosa que convenga señalar".

Bandazo: "golpe de mar sobre una de las bandas del barco".

Bita: "poste de madera o hierro, situado en el medio del barco, que sirve para sujetar los cables del ancla cuando se tira".

Bordear: "navegar pegado a la costa".

Costear. Véase *Bordear*.

Boya: "señal flotante que indica normalmente un sitio peligroso".

Boyarín: "boya pequeña".

Cabecear: "moverse el barco subiendo y bajando la prova".

Cargar: "embarcar mercancías para transportarlas".

Cargadero: "lugar donde se cargan los barcos".

Cornamuza: "pieza de madera o hierro encorvada, situada al costado del barco y que sirve para amarrar los cabos".

Descargar: "quitar la carga del barco".

Destello: "luz del faro que se enciende y se apaga por la noche".

Dique: "muro para contener las aguas".

Embarrancar: "encallar el barco por haber mucha arena y no poderse mover".

Embestir: "chocar un barco contra otro".

Chocar: "encallar el barco por haber muchas piedras y no poderse mover".

Fainar: "hacer tareas con las velas, los aparejos, el arpeo". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Faro: "torre alta que hay en la costa y que por la noche se ilumina para guiar a los barcos".

Fondear: "asegurar el barco tirando el arpeo al agua".

Gabarra: "barco chato, destinado en el puerto a la carga y descarga de los barcos".

Gobernar: "llevar y dirigir el barco".

Halar: "subir el arpeo que está fondeado".

Ir a la deriva: "desviarse del rumbo al que se quiere navegar".

Ir de guiñada. Véase *Ir a la deriva*.

Ir a pique: "hundirse el barco".

Levantar el arpeo. Véase *Halar*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Librar los bajos: "lograr pasar las rocas que hay debajo de la mar".

Luces de enfilación: "luz que sirve como señal en la entrada de los puertos de noche".

Maniobrar. Véase *Faenar*.

Marearse: "sentir que la cabeza te da vueltas y que pierdes el equilibrio".

Marinería: "conjunto de personas que van navegando en el barco".

Motorista: "la persona que manda y gobierna el barco".

Muelle: "lugar donde embarcan y desembarcan las personas y donde están anclados los barcos".

Muro. Véase *Dique*.

Noray: "piedra o pieza de hierro, colocada en tierra, a la que se amarra el barco para asegurarse".

Patrón. Véase *motorista*.

Pescador: "hombre que vive de la mar".

Portalón: "abertura en el costado del barco por donde echan las redes".

Portillo. Véase *Portalón*.

Puerto. Véase *Muelle*.

Rana: "hombre que trabaja debajo del mar".

Remolcar: "tirar un barco de otro por medio de un cabo".

Rol: "licencia que lleva el patrón de un barco, en la que está la lista de los pescadores que van a bordo".

Rumbo: "dirección que lleva el barco".

Tirar el arpeo. Véase. *Fondear*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Trapalón. Véase *Bandazo*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Tripulación. Véase *Marinería*.

Tumbar el barco: "caer el barco".

Vaivén: "balanceo del barco".

Varar. Véase *Embarrancar*.

EMBARCACIONES

Balsa: "conjunto de maderos unidos unos con otros y que se emplea para navegar en ríos y lagunas".

Barca: "barco pequeño para pescar cerca de la costa".

Batel: "bote para macizar".

Bote: "barco pequeño de remo y sin cubierta".

Bou: "barca que pesca por parejas".

Calar: "alcanzar un barco en el agua suficiente aguazón por la parte más baja de su casco".

Caladero: "sitio donde hay suficiente aguazón para echar las redes".

Chinchorro: "bote muy pequeño auxiliar al barco".

PARTES DE LAS EMBARCACIONES

Apartado: "centro del barco donde echan el pescado". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Bagra: "tabla estrecha que sujeta las cuadernas por arriba". No consta en R.A.E.

Bancal: "poyo de madera sobre el que se asienta el motor". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Banco de prova: "banco situado en la parte delantera del barco".

Banco de remeros: "banco donde se asientan los que llevan los remos".

Banda: "costado del barco".

Banquillo. Véase *Banco de prova*.

Baranda, barandilla: "borde que tiene el barco para dar mayor altura al casco y así los pescadores tener menos peligro de caerse".

Bitoque: "agujero para salir el agua". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Boca, tabla boca: "tabla que está bajo la de regala". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Branque. Véase *Prova*.

Calzos. Véase *Bancal*.

Carel: "tablón que cubre todas las ligazones en su extremo superior y forma el borde del barco".

Casco: "cuerpo del barco".

Cintón: "franja de hierro que se pone por afuera, en la parte baja de la quilla para protegerla". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Codaste: "madero grueso, puesto verticalmente sobre el extremo de la quilla junto a la popa y que sirve como armazón de esta parte del barco".

Cuaderna: "piezas curvas que encajan en la quilla y forman las costillas del barco".

Cubierta: "suelo del barco que está al aire".

Escobén: "agujero por donde pasa la cadena de arpeo".

Escotilla: "abertura que hay en cubierta".

Eslera, islera: "longitud del barco".

Estibar: "acaldar las cosas, poner mucho en poco sitio".

Fleje. Véase *Cintón*.

Fondo: "lugar inferior del barco".

Imbornal, embornal: "agujero que se abre en los trancaniles para dar salida a las aguas que se meten en el barco en los golpes de mar".

Embornal: No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Lavaza: "pedazo de un madero para sustituir a otro". No consta en R.A.E.

Línea de flotación: "línea a donde llega el agua, por tanto separa la parte sumergida del barco de la que no lo está".

Maderiaje. Véase *Cuaderna*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Mamparo: "tabique que divide en compartimentos el interior del barco".

Manga: "anchura del barco".

Mutilón. Véase *Codaste*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Obra muerta: "parte del barco que está por encima de la línea de flotación".

Obra viva: "parte del barco que está por debajo de la línea de flotación, por tanto dentro del agua". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Panel: "tabla móvil del fondo de un barco".

Piquera. Véase *Bitoque*.

Culo de pato: "popa cuadrada". No consta en R.A.E.

Culo de pollo: "popa redonda". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Prova: "parte delantera del barco". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Puente: "plataforma estrecha con baranda sobre la cubierta, que va de un costado al otro del barco".

Puntal: "altura del barco".

Quilla: "pieza que por la parte inferior del barco va de popa a prova y sobre la que se asienta el armazón".

Rancho. Véase *Fondo*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Regala. Véase *Carel*.

Roda, rueda: "parte gruesa y curva que forma la prova".

Rueda: consta ste, no sdo en R.A.E.

Rumbo: "pedazo de una tabla para reparar otra". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Sobrequilla: "madero que va en el fondo del barco paralelo y superpuesto a la quilla".

Tambucho: "tapa de la escotilla". No consta en R.A.E.

Taricón: "última pieza alta de la cuaderna". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Trancaniles: "maderos que van por afuera del costado del barco, desde proa a popa y sirven de refuerzo a la tablazón".

Varenga: "parte inferior de la cuaderna, forma el costillaje del barco".

CONSTRUCCION Y SOSTENIMIENTO

Achicar el agua: "sacar el agua del barco".

Arsenal: "lugar donde se construyen y reparan los barcos".

Astillero: "lugar donde se construyen y reparan los barcos".

Avería: "daño que por cualquier causa sufre la máquina del barco".

Esfondadura: "avería en el casco". No consta en R.A.E.

Azuela: "herramientas que usa el galafate para desbastar las maderas".

Barroquero: "clavo con rosca". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Botar: "echar al agua el barco".

Brea: "sustancia viscosa de color oscuro que usan para galafatear los barcos".

Brear: "dar brea en las junturas de las tablas de los barcos".

Brispón: "brocha del galafate". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Brocha. Véase *Brispón*.

Cabilla: "clavo de madera". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Calzos: "especie de cuña que se pone a los dos lados del barco para que no se mueva cuando esté varado".

Carenar: "arreglar el casco del barco".

Cepillo. Véase *Azuela*.

Clavos: "piezas de hierro muy pequeñas y con punta que sirven para asegurar una cosa a otra".

Costura: "grieta que hay entre dos tablas y que se galafatea para impedir que entre el agua".

Dique seco: "lugar donde se encierra el barco para limpiarlo y carenarlo".

Escora: "palos que sostienen el casco de la nave mientras se está construyendo".

Espiche. Véase *Cabilla*.

Estopa: "jarcia vieja deshilada que sirve para galafatear".

Estopero. Véase *Rasqueta*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Formón: "instrumento parecido al anterior pero más ancho de boca y menos grueso".

Galafate: "el hombre que galafatea los barcos". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Galafatear: "cerrar las junturas de las maderas de los barcos con estopa y brea". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Hacha. Véase *Azuela*.

Masilla: "pasta que se usa para sujetar los cristales".

Masillar, enmasillar: "sujetar con masilla los cristales".

Masillar: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Mazó: "martillo de madera del galafate".

Molinete: "torno vertical que se emplea para mover grandes pesos". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Rampa, rampla: "plano inclinado a la orilla de la mar donde se arreglan los barcos".

Rampla: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Rasqueta. Véase *Estopero*.

Reparar. Véase *Carenar*.

Rodillo: "palo sobre el que se arrastra la barca".

Roscamadera. Véase *Barroquero*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Tirafondo: "tornillo grande que sirve para asegurar en la madera algunas piezas de hierro".

Tornillo. Véase *Barroquero*.

APAREJOS

Aparejo: "conjunto de palos, vergas, jarcias, velas de un barco, con los que se trabaja".

Arganeo: "anillo del arpeo".

Argolla. Véase *Arganeo*.

Arpeo: "instrumento de hierro con 4 uñas que sirve para fondear".

Balde: "cubo donde se echa el agua para limpiar el barco".

Baldear: "regar el barco con baldes".

Barra: "vara que atraviesa el timón y que le sirve de sostén en el movimiento".

Barrón: "barra del arpeo que va de las uñas a la argolla".

Bitácora, bitácola: "caja donde se mete la brújula".

Bitácola: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Brazo. Véase *Barrón*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Brus: "cepillo muy fuerte que sirve para limpiar". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Cabilla: "cada barrita que ayuda a mover el timón".

Cabo. Véase *Cuerda*.

Caña del timón. Véase *Barra*.

Carretel: "carrete grande para arrollar el cordel. Si es cuadrado se llama carrete, si es redondo trol".

Trol: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Cepo: "pieza de madera o hierro que se pone en el arpeo, y sirve para que alguna de las uñas agarre en el fondo".

Compás: "aparato parecido a la brújula que marca el rumbo del barco".

Chicote. Véase *Cabo*.

Defensa: "rueda de goma que se pone en el casco del barco para que no se dañe al atracar".

Escoba: "instrumento con el que se barre".

Escala de cuerda: "escalera formada por dos cabos y varios palos atravesados que está siempre a bordo".

Escandallo: "cuerda con un peso de plomo que sirve para medir la profundidad de las aguas y explorar el fondo".

Eslora: "tabla que se pone sobre el borde de una barca de remo, donde se apoya el tolete y sirve para no desgastar el borde con el roce continuo del remo". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Garrear: "arrastrar el arpeo en el fondo". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Guardines: "los dos cabos que van sujetos a la caña del timón y por medio de los cuales se maneja".

Grúa: "máquina que sirve para levantar pesos por medio de poleas".

Hembrilla del timón: "pieza que tiene un agujero y es donde se mete el macho del timón".

Horquilla: "lugar donde se apoya el remo". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Lastrar: "echar lastre para que el barco tenga un calado suficiente".



Apartados de proa.



Arte para chicharro.



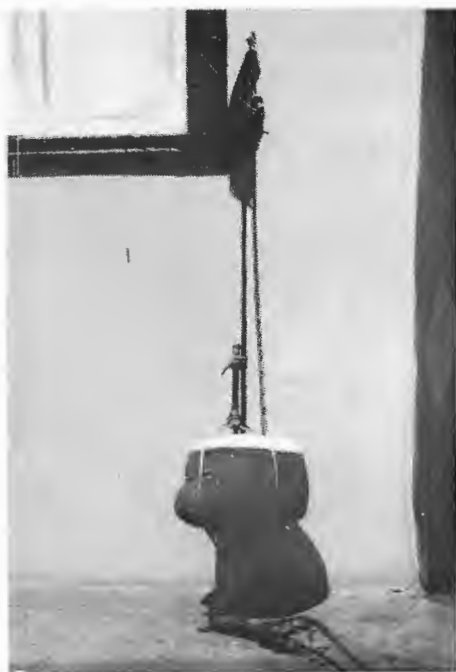
Ceazo para angulas.



Agujas para coser redes.



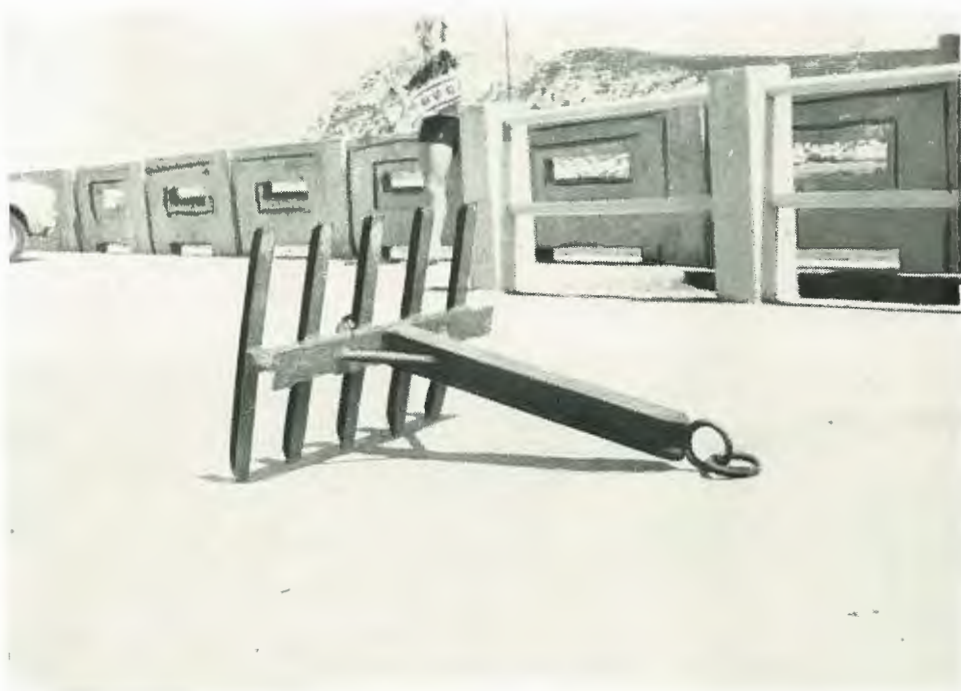
Esquilero.



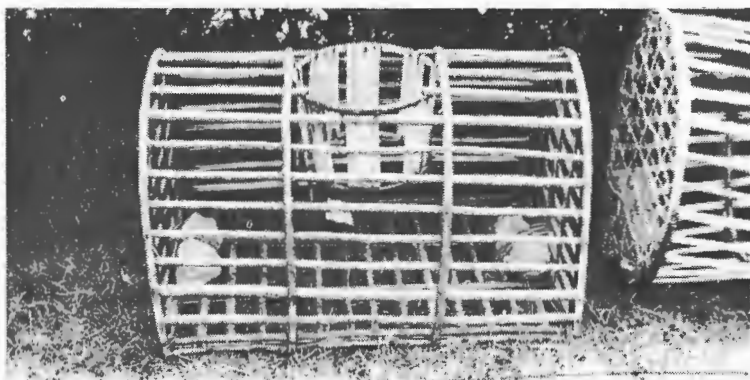
Boya.



Palangres para lubina y congrio. Boyas para palangres. En primer plano boya para miños.



Arpeo para miños y volantas.



Nasa.



Nasas.



Rastrillo para coger algas.

Lastre: “conjunto de piedras, arena... que se pone en el fondo del barco para obtener un calado suficiente”.

Macho del timón: “cada uno de los pinzotes fijos situados en la madre del timón y que encajan en las hembrillas”.

Pasteca. Véase *Polea*.

Peso. Véase *Lastre*.

Polea: “rueda móvil alrededor de un eje, que sirve para levantar pesos”.

Rueda. Véase *Timón*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Sonda. Véase *Escandallo*.

Sondar: “echar la sonda”. Consta sdo, no ste en R.A.E.

Timón: “pieza que sirve para gobernar el barco”.

Tintero. Véase *Hembrilla del timón*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Tolete: “estaca a la que se ata el remo”.

Tope: “farol grande de los faros, buques...”. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Uñas del arpe: “puntas triangulares que sirven para garrear en el fondo”.

Bogar: “manejar los remos para mover la barca”.

Ciar: “remar hacia atrás”.

Champuzar. Véase *Palotear*. No consta en R.A.E.

Champuzón. Véase *Palada*. No consta en R.A.E.

Empuñadura: “parte del remo por donde se agarra”. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Estrobo: “cuerda con la que se ata el remo al tolete”.

Guión: “parte central del remo, larga y estrecha”.

Pala: “parte ancha del remo”.

Palada: “golpe que se da al agua con la pala del remo”.

Palotear: “dar paladas”.

Remar. Véase *Bogar*.

Remo: “instrumento de madera con forma de pala larga y estrecha que sirve para mover la barca, haciendo fuerza con el agua”.

Remos pares: “remos colocados de dos en dos”.

ARBOLADURA Y VELAMEN

Agujero: “cada uno de los ojales de las velas para que por ellos pasen los cabos”.

Amainar: “recoger las velas de un barco para que no camine tanto”.

Arrizar. Véase *Amainar*.

Arrollar: "juntar y guardar las velas enrollándolas o plegándolas".

Botavara: "palo horizontal que sirve para cazar la vela cangreja".

Desplegar: "extender las velas".

Doblar: "volver la mitad de una vela sobre la otra mitad".

Entomar: "amarrar el chicote para izar la vela". No consta en R.A.E.

Escota: "cabo que sirve para cazar las velas".

Arriar escota: "alargar las velas".

Cazar escota: "acortar las velas".

Estay: "cabo que sujeta la cabeza de un mástil al pie del más inmediato".

Flamear: "hacer ondas las velas por el viento".

Galleta: "remate del palo mayor". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Grátil: "orilla de la vela por donde se sujeta al palo o verga".

Izar: "levantar las velas".

Mecha: "extremo inferior del palo que se ajusta en la sobrequilla".

Motón: "rodaje por donde corren los cabos".

Mura. Véase *Grátil*.

Obenque: "cabo grueso que sujeta la cabeza de un palo o mastelero".

Ollao. Véase *Agujero*.

Palo: "cada uno de los maderos gruesos y redondos, que van fijos en una embarcación".

Bauprés: "palo horizontal que en la prova sirve para asegurar los estayes".

Palo mayor: "el palo más alto del barco y el que sostiene la vela principal".

Mesana: "palo de popa".

Palo trinquete: "palo que se coloca inmediato a la prova en los barcos que tienen más de uno".

Paño: "tela de la vela".

Plegar. Véase *Doblar*.

Relinga: "cabo con que se refuerzan las orillas de las velas".

Recoger. Véase *Arrollar*.

Riso, rizo: "cabo que sirve para acortar las velas cuando hay mucho viento".

Riso: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Rolín. Véase *Motón*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Velamen: "conjunto de velas de un barco".

Vela: "pieza de lona que se amarra a las vergas para recibir el viento y mover así el barco".

Foque: "cada una de las velas triangulares que se colocan sobre el bauprés".

Gavia: "vela que se coloca en el mastelero mayor y por extensión cada una de las velas correspondientes en los otros dos masteleros".

Vela latina: "vela triangular que suelen usar los barcos pequeños".

Vela mayor: "vela principal que va en el palo mayor".

Vela mesana: "vela que va en el palo mesana".

Verga: "percha a la cual se asegura el grátil de una vela".

JARCIAS

Amarra: "cabo con que se asegura a tierra el barco fondeado".

Cabo: "cuerda".

Calamentos: "cabos que se usan para las redes de merluza y que van al fondo".

Chicote. Véase *Cabo*.

Estacha. Véase *Amarra*.

Guía: "cuerda fina".

Jarcias: "conjunto de cabos de un barco"

Sisga. Véase *Guía*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Hay varias clases de nudos:

Ahorcaperros: "nudos corredizos".

As de guía: "lazo en el extremo de un cabo para enganchar o suspender algo". No consta en R.A.E.

Estrobo. Véase *As de guía*.

Piña: "nudo redondeado que se teje con los chicotes descolchados de un cabo".

Nudo puerco: "especie de piña que se hace para que no se deshile el cabo". No consta en R.A.E.

VIDA A BORDO

Bizcocho: "masa hecha con harina, azúcar y huevos que se cuece al horno".

Caldero: "recipiente de aluminio o plástico con asa, donde se echa el agua para limpiar el barco".

Camarilla: "lugar situado bajo la cubierta y que va de popa a proa".

Consta ste, no sdo en R.A.E.

Camarote: "lugar donde están las literas de los hombres que van a bordo".

Cántaro: "vasija grande de barro, estrecha de boca y ancha de barriga y con dos asas".

Cocina: "sitio del barco donde se hace la comida".

Colchón: "especie de saco alargado, sobre el cual se duerme".

Cubo. Véase *Caldero*.

Chopa: "cobertizo que se coloca en la popa, donde se pone el pescador".

Despensa: "lugar donde se guardan los comestibles".

Escudilla: "vasija ancha, con forma de media esfera".

Farol de mano: "recipiente de vidrio, dentro del cual se pone una luz para que alumbré".

Galleta: "pasta hecha con harina y azúcar que se cuece al horno".

Garrafa, garrafón: "vasija ancha y redonda que termina con un cuello largo y estrecho".

Literas: "cada una de las camas fijas que hay en los camarotes de los barcos".

Pescado:

aceite: "metido en aceite".

asado: "al fuego por una parrilla".

cocido: "hervido".

escabeche: "en salsa con vinagre, para conservarlo".

frito: "pasado por la sartén".

salado: "metido en sal".

salsa: "rehogado en aceite, harina, especias...".

sopa de pescado: "hecha con trozos de pescado".

Rancho. Véase *Camarote*.

Tinaja: "vasija grande de barro, mucho más ancha por el medio que por el fondo y la boca".

COMERCIO

Aduana: "oficina donde se registran las mercancías que se importan o exportan de un país a otro".

Almacén: "local donde se guardan las mercancías existentes".

Almotacenía: "local donde se subasta el pescado".

Arqueo: "cabida de un barco".

Caja de pescado: "varios kilos de pescado que suelen llevar metidos en cajas rectangulares de madera". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Carga: "peso que se tiene que transportar".

Comprar: "adquirir algo por dinero".

Contrabandista: "persona que hace contrabando".

Contrabando: "acción de pasar cosas prohibidas de un lugar a otro".

Contrato: "acuerdo que se hace entre dos personas sobre una cosa determinada".

Embarcar: "engañar a alguien". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Embargar: "coger el alijo".

Fardo. Véase *Caja de pescado*.

Mercado de pescado: "lugar donde se vende el pescado".

Vender: "dar a otro por dinero lo que es nuestro".

NATACION

Bañarse: "meterse dentro del agua".

Chumbarse: "meterse debajo del agua con fuerza". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Hacer la plancha: "postura horizontal del cuerpo flotando de espaldas".

Nadar: "avanzar flotando en el agua. Se puede nadar a braza, de costado, de espaldas".

Zambullirse. Véase *Chumbarse*.

PESCA

Altura, pesca de: "pesca hecha en alta mar".

Ardor: "brillo que en la noche produce un banco de pescado".

Bajura, pesca de: "pesca hecha cerca de la costa".

Bálamo: "conjunto de peces que en gran número van juntos como las sardinas, atunes"...

Banco de pescado. Véase *Bálamo*.

Si el banco de pescado es denso se dice que va "en cintura", si es poco denso, se dice que es "ralo", si es una bandada superficial, se llama "negrura".

Cercado: "lance de la red". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Cesta: "especie de bolsa con asas para llevar el pescado".

Gaveta. Véase *Cesta*.

Manada. Véase *Bálamo*.

Pesca prohibida: "pesca clandestina".

Pesca con pistones: "pesca con explosivos".

Redada. Véase *Cercado*.

APAREJOS

Anzuelo: "arponcillo de hierro que sirve para pescar".

Agalla: "punta triangular del anzuelo, que sirve para agarrar a los peces y que estos no puedan escaparse". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Anilla: "aro pequeño del anzuelo por donde pasa el nailo".

Pala: "parte comprendida entre la agalla y la anilla". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Arpón: "mango de madera que termina en punta para herir a algunos peces".

Caña de pescar: "la que sirve para pescar, de ella sale mediante un carrete el nailo con el anzuelo".

Carnada: "comida que se pone a los peces para que piquen". Así por ejemplo el cebo para pescar besugo y merluza es el bocarte.

Cebo. Véase *Carnada*.

Chumbado: "lo que se pone al hilo de pescar para coger cabras". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Empatar: "meter el nailo en la anilla". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Jibionera: "instrumento para jibias y maganos".

Macizar: "echar la raba mientras se está pescando".

Maganera. Véase *Jibionera*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Marcharse: "escurrirse un pez de la red".

Nailo: "hilo de pescar". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Nasa, nansa: "cesta de boca estrecha que llevan los pescadores para echar la pesca".

Nansa: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Palangre: "cordel largo y grueso del que cuelgan ramales con anzuelos en sus extremos y que se cala en sitios de mucho fondo donde no se puede pescar con redes".

Boyas del palangre: "corchos que se ponen en el palangre para que las plomadas no le lleven al fondo y para indicar su situación".

Empacho: "enredo del palangre". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Guadañeta: "instrumento para pescar potas".

Madre del palangre: "el cordel largo y grueso". No consta en R.A.E.

Pipios del palangre: "los ramales con los anzuelos que salen de la madre".

No consta en R.A.E.

Pescar a pulso: "pescar a cordel". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Pescar a cacea: "largar por la popa cuando se va navegando el aparejo de pesca". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Picar el cebo: "morder el pez el cebo puesto en el anzuelo para pescarlo".

Plomo: "lo que se pone al hilo de pescar para que pese".

Potera. Véase *Guadañeta*.

Raba: "cebo hecho con huevas de bacalao".

Vivero: "depósito donde se crían las langostas".

REDES

Arte de arrastre: "aparejo en forma de embudo, que se echa desde el barco y se va arrastrando, cogiendo todo lo que puede, especialmente se emplea para merluza, chicharro, sarda"... En Suances ahora, apenas se usa.

Bolso: "saco de la red". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Cabezas: "relingas del tresmallo". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Calón: "palo con el que se mantienen extendidas las redes".

Copo. Véase *Bolso*.

Corchera: "conjunto de corchos que lleva la red".

Cuerdas: "red de fondo para la pesca de rayas y otros peces grandes". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Guías: "cabo que en el sardinal une el extremo de la red con la embarcación. Las llaves son cabos más gruesos que las guías".

Halar: "tirar la red a tierra".

Llaves. Véase *Guías*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Malla: "tejido de la red. Antes era de hilo, ahora siempre de nailo".

Mediomundo: "red redonda que se utiliza en los lugares donde hay poco fondo".

Miño: "aparejo de malla con calamento de nailo y lleva corchos y plomo. Suele medir 30 brazas. Se emplea para coger langosta, rape, cabracho, lubina... El miño y la volanta son los aparejos que más se emplean en Suances". No consta en R.A.E.

Red: "aparejos hecho de hilos o nailo, tejidos en forma de mallas y que se utilizan para pescar".

Hay tres tipos de aguja para coser la red:

—Aguja para armar la red.

—Aguja de calzadura.

—Aguja para coser el paño.

La red se mide por brazas o por pulgadas. Cuando la red se rompe se dice que revienta. Si los pescadores la arreglan en la mar se dice "entrampar", si son las pescadoras las que la reparan en tierra se dice "remendar".

Las redes antiguamente se teñían con corteza de salce, ahora se tiñen con pasta de tinte (parecido a la brea).

El recipiente en el que se tiñen las redes se llama caldera o tina.

Rasgos. Véase *Cuerdas*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Redeño: "cada una de las mangas de la red que se emplean para sacar pescado de redes grandes".

Traína: "red muy larga arrastrada desde tierra".

Trampolín. Véase *Redeño*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Tresmallo: "arte de pesca formado por dos o más redes superpuestas".

No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Volanta: "aparejo de más 25 brazas de largura, lleva boyas de hierro y calamina arriba y abajo plomos. Recoge toda clase de peces, pero principalmente se usa para merluza". Consta ste, no sdo en R.A.E.

ANATOMIA

Agallas: "lugar por donde respiran los peces".

Alas: "membranas externas que tienen los peces y que les sirven para nadar". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Aletas. Véase *Alas*.

Buche: "estómago de la cabra, la merluza y el bonito". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Cola: "parte posterior del cuerpo de los peces".

Desovar: "soltar sus huevas las hembras de los peces".

Escamas: "membranas pequeñas y unidas unas a otras que cubren la piel de los peces".

Escamar: "quitar las escamas de los peces".

Espinas: "parte dura y puntiaguda que en los peces hacen el oficio de hueso".

Estómago. Véase *Buche*.

Huevas: "masa que forman los huevecillos de los peces".

Tripas: "intestino de los peces".

PECES*

Abadejo, *Gadus pollachius* (L.): "tiene el cuerpo largo, alcanza unos 60 centímetros. Tres aletas dorsales y dos anales, los radios de las aletas son blandos. La mandíbula inferior prominente".

Aguancioso, *Ammodytes tobianus*: "pequeño, mide de 12 a 14 cm., color plateado, su carne es de calidad. Forma nutridas bandadas y se pescan con redes de copo y malla fina". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Aguja, *Belone belone* (L.): "tiene el cuerpo larguísimo, parecido al de la anguila. Mandíbulas prolongadas con numerosos dientes. Tienen la costumbre de saltar fuera del agua".

Albacora, *Germo alalunga* (Bonn): "parecido al atún pero más pequeño.

Se le conoce porque sus aletas pectorales son estrechas y largas".

Anchoa. Véase *Bocarte*.

* Solamente se pone nombre científico de los peces, ya que son los que pueden presentar mayores dificultades de identificación.

Angelón, ángel de la guarda, Aguatina aguatina: "tiene la cabeza, el tronco y las aletas pares aplastados constituyendo una especie de disco más largo que ancho. Mide 1 ó 2 m. se alimenta de pequeños peces, se pesca con redes de arrastre, su carne de mediana calidad".

Anguila, Anguilla anguilla (L.): "tiene el cuerpo largo, delgado y redondeado, siendo la aleta caudal continuación del cuerpo. La piel parece que no tiene escamas pero si las tiene".

Atalo: "color plateado. Forma del cuerpo redonda y plana y con espoleta a cada lado". No consta en R.A.E.

Atún, Thunnus thynnus (L.): "la forma del cuerpo es parecida al de la caballa, pero más grueso y corto. Mide de 2 a 3 m. se alimenta de sardinas, boquerones... carne sabrosa. Color negro azulados por encima y plateado por debajo".

Bacalao, Gadus morhus (L.): "alcanza hasta 2 m., tiene el cuerpo cilíndrico y la cabeza muy grande. No existe en nuestras costas. Carne apreciada".

Barbo, Mullus barbatus (L.): "se les conoce por un par de barbillas móviles debajo del extremo de la mandíbula inferior. Mide de 30 a 50 cm."

Barrionda: "especie de abadejo. Mide 30 cm.". No consta en R.A.E.

Berdel, Scomber scombrus (L.): "cuerpo alargado, mide poco más de 25 centímetros, dorso azulado verdoso con manchas oblicuas, vientre blanquecino, flancos plateados". No consta ste, sí sdo en R. A. E.

Besugo, Pagellus cantabricus (Asso): "cuerpo alto y comprimido. Tiene el rostro corto y los ojos grandes de color rojizo, tiene una mancha negruzca en el origen de la línea lateral. Llega a alcanzar medio metro. Su cría es el pancho".

Besugo americano, Beryx decadactylus (C.): "tiene el cuerpo oval, alto, ojos enormes. El color y el aspecto más bonito que el besugo normal, por eso se le llama "el rey del besugo". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Besugo rey. Véase *Besugo americano*.

Bocarte, Engraulis encrasicolus (L.): "peces pequeños que forman bancos compuestos de millares, y son atacados por los bonitos y otros

semejantes. Los huevos no son esféricos sino ovalados. Se comen normalmente fritos”.

Boga, Boops boops (L.): “tiene un perfil alargado pero poco comprimido mide de 15 a 20 cm. Va en bandadas muy numerosas que circulan por las cercanías de la costa. Su carne es comestible”.

Bonito, Sarda sarda (Blich): “mide unos 75 cm. tiene el cuerpo recorrido por bandas rectas, estrechas y oscuras. Se pesca con redes parecidas al sardival pero de mallas mayores. Su cría es el tomatero”.

Breca, Pagellus erythrinus (L.): “tiene la forma del cuerpo parecida al besugo, pero los ojos más pequeños y el hocico más largo. Su color es rosado. Se pesca en los fondos de roca próximos a la orilla”.

Cabra, Paracentro pistis cabrilla (L.): “tiene como el mero la 1.^a y la 2.^a aleta dorsal unida. El cuerpo está bonitamente coloreado presentando varias fajas transversales estrechas. Su talla es menor de un palmo. Vive en fondos de roca, se puede pescar con trasmallo, boliche...”.

Cabracho, Scorpaena scrofa (L.): “se le conoce por una especie de cresta que tiene en la cabeza muy acentuada y en punta. Tiene el cuerpo corto y robusto, y las aletas muy desarrolladas. Su color es rojo. Debido a sus espinas produce heridas de importancia. Viven escondidos entre las rocas o reposando en los fondos”. No consta en R.A.E.

Carajillos: “julias pequeñas de color bandera española”. No consta en R.A.E.

Carioca, Merluccius bis: “pescadilla de 20 a 30 cm.”. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Congrio, Conger conger (L.): “del tipo de la anguila pero carece de escamas. Tiene el dorso negruzco y el vientre blanco. Alcanza hasta 2 m. y vive en los fondos de roca. Se le llama luciato si es pequeño”.

Coreano: “parecido al boquerón, pero más negro y la boca más grande”. Consta ste, no sdo en R.A.E.

Cuco, Trigla cuculus (L.): “tiene el perfil oblicuo presentando crestas y apéndices puntiagudos. El cuerpo es largo y la parte más gruesa está detrás de la cabeza, y va adelgazando hasta llegar a la cola que

es muy estrecha. Su color es rojo y mide 50 cm. Si es color verde se llama escarcho". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Curvina, *Johnius regius* (Assol): "tiene el cuerpo alargado como el de la lubina. Llega a alcanzar hasta 2 m., vive en las costas y su carne es apreciada". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Chapeta: "sargüeta pequeña de color liso". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Chicharro, *Trachurus picturatus* (Bowd): "tiene las proporciones y el brillo plateado de la sardina pero posee espinas en las aletas. Va en bandadas cerca de la superficie. Si es pequeño se le llama chicharrín".

Chicharrín. Véase *chicharro pequeño*.

Chopa, *Spondyllosoma entharus* (L.): "se parece al sardo, dorada... tiene color chocolate y manchas oscuras longitudinales mezcladas a veces con fajas trasversales. Mide 25 a 30 cm. La chopa grande se llama sopa, *Sarpa salpa* (L.), y la pequeña se llama zapatera".

Chucleto, *Atherina hepsetus* (L.): "parecido a la sula, es un pez largo, estrecho y pequeño". No consta en R.A.E.

Chucho, *Dasyatis pastinaca* (L.): "tiene el cuerpo romboidal como la raya pero la cola mucho más larga, y en el dorso de la cola hay un robusto aguijón de bordes dentellados. Mide de 1 a 1,5 m. Es un pez peligroso debido al aguijón que tienen en la cola, puede producir graves heridas de difícil curación".

Dorada, *Sparus aurata* (L.): "su nombre se debe a una mancha dorada que tiene entre los dos ojos. Mide 50 cm. y su carne es apreciada, pescándose con trasmallo, palangre...".

Durdo, *Symphodus pirca* (Walb): "su color es variable, aunque predomina el rojizo. La raíz de la cola es alta. Vive en los fondos de roca. No consta en R.A.E.

Escarcho. Véase *Cuco de color verde*.

Faneca, *Gadus luscus* (L.): "tiene como el abadejo 3 aletas dorsales y 2 anales y los radios de las aletas blandos, pero se diferencia en el cuerpo que es más corto y más alto. Mide unos 40 cm."

Galigote, *Pagellus acarne* (Risso): "se parece al besugo pero con el cuerpo más alargado y los ojos más pequeños. Su color es claro tiene una mancha negruzca en la base de las aletas pectorales. Mide de 20 a 30 cm.". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Gallano, *Labrus bimaculatus* (L.): "el macho es de color amarillo, extensamente manchado de azul oscuro, mientras la hembra es de color anaranjado con tres manchas negras en la base de la aleta dorsal". No consta en R.A.E.

Guitarra, *Molva bis*: "es un pez largo, semejante al lirio en su sabor y en su color blanco". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Hurta, *Sparus caeruleostictus*: "pez del tamaño del sargo, tiene rayas anchas y oscuras. Lucha cuando se le pesca para no salir del agua". No consta en R.A.E.

Japuta. Véase *Palometa*.

Jargo o *sargüeta*, *Diplodus sargus* (L.): "tiene el cuerpo alto y muy comprimido, con varias fajas o manchas transversales estrechas. Se encuentra en fondos rocosos". La chapeta es una sargüeta pequeña de color liso.

El chapeto es más pequeño que la chapeta. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Julia, *Coris julis* (L.): "es un pez con labios carnosos y dientes en la faringe. Las aletas bajas y largas y los flancos de color rojo recorridos por bandas longitudinales. Mide unos 25 cm."

El julio es más ancho y más corto que la julia y con puntas poco pronunciadas. Los carajillos son julias pequeñas de color bandera española. No consta en R.A.E.

Julio: "es más ancho y más corto que la julia y con las puntas poco pronunciadas". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Lambrea, *Petromyzon marinus* (L.): "su color es azulado o cenizoso con manchas oscuras. A cada lado de la cabeza, detrás de los ojos tienen una serie longitudinal de agujeritos que parecen los de una flauta, pero que son las aberturas branquiales. La boca tiene forma de ventosa por lo que se pega a los barcos, el cuerpo parecido al de las anguilas". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

- Lenguado*, *Solea solea* (L.): "tiene los ojos en el flanco derecho. Su color es achocolatado o grisáceo con manchas difusas. La cabeza redondeada y la boca pequeña, su carne es muy apreciada".
- Lirio*, *Caesiomurus vadigo* (Risso): "es del tipo de la palometa blanca, pero con los flancos recorridos por una serie longitudinal de manchas negruzcas". Consta ste, no sdo en R.A.E.
- Lisa*, *Mugil auratus* (Risso): "es de cuerpo alargado y de aletas pequeñas. Tienen la costumbre de saltar por encima del agua lo que les permite escapar con facilidad cuando se ven cercadas por una red".
- Locho*: llaman en Suances locho al chaparrudo, *Gobius niger* (L.): pequeño, mide de 8 a 10 cm. su color es oscuro. Tiene poca altura y dos aletas dorsales, la 1.^a sostenida por radios espinosos. No consta en R.A.E.
- Lubina*, *Morone labrax* (L.): "es de color plateado y alargado, puede alcanzar hasta 1 m. Su carne es muy apreciada".
- Luciato*: "congrío pequeño". No consta en R.A.E.
- Machote*, *Sparus pagrus* (L.): "su color es rosado, con las puntas de la cola blancas y de ojo a ojo suele cruzar una banda frontal azulada. Alcanza unos 60 cm.". Consta ste, no sdo en R.A.E.
- Marrajo*, *Iurus oxhynchus* (Raf): "color gris o azul. Tiene los dientes muy desarrollados y agudos. Persigue a las bandas de sardinas, bonitos... Su carne es mediocre. Mide de 2 a 3 m."
- Melva*, *Auxis thazard* (Lacép): "se le conoce por tener las dos aletas dorsales muy separadas. La parte posterior del dorso suele tener manchas. Es menos esbelto que el bonito".
- Merluza*, *Merluccius merluccius* (L.): "tiene el cuerpo alargado, llega a medir hasta 125 cm. poco comprimido. La 1.^a aleta dorsal es corta, la 2.^a y la anal son largas, los radios blandos. Su carne es muy apreciada. Su cría es la pescadilla".
- Mero*, *Serranus guaza* (L.): "es el prototipo de los peces de aletas espinosas, su color es achocolatado con manchas amarillentas difusas. Vive en los fondos de roca de 20 a 30 m. de profundidad. Alcanza hasta 1 m. de talla. Su carne es excelente".

Mielga, *Squalus acanthias* (L.): "tiburoncito de talla media 1 m. El dorso es cenizoso o parduzco, con dos series de manchitas blancas redondeadas. Se alimenta de pequeños peces y de crustáceos".

Mirqueta: llaman en Suances mirqueta a la maragota, *Labrus berggylta* (Ascan): "tiene un color muy bonito: rojo sobre fondo blanco o verde y rojo. Los labios muy desarrollados por lo que son muy carnosos. Es muy común en el N. de España. Mide 60 cm."

Mirqueta: no consta en R.A.E.

Maragota: no consta en R.A.E.

Mojarra, *Diplodus vulgaris* (Geoffr): "pertenece a la familia del besugo, el sargo, la dorada; se distingue por dos grandes manchas negras: una sobre el principio de la espalda y otra en la raíz de la cola".

Mordeguera: llaman en Suances mordeguera a la araña, *Trachinus araneus* (C. y V.): "cuerpo largo y comprimido. Los flancos tienen rayas oblicuas pardas y una serie longitudinal de manchas negras. Vive en los fondos arenosos próximos a la orilla, en donde se entierra".

Mordeguera: no consta en R.A.E.

Araña: consta ste, no sdo en R.A.E.

Mule: en Suances llaman mule al pardete, *Mugil cephalus* (L.): "tiene el cuerpo un poco alargado o poco comprimido, con escamas grandes. El dorso es oscuro y los flancos plateados recorridos por bandas oscuras".

Navarro: "del tipo de la pintarroza, pero de mayor tamaño y más oscura". No consta en R.A.E.

Ojada, *Oblada melanura* (L.): "su color es plateado con una mancha negra sobre la raíz de la cola. Mide unos 30 cm. Vive en los fondos de roca". No consta en R.A.E.

Ojitos, *Lepidohombus bosci* (Risso): "tiene color grisáceo o amarillento. Los caracteres muy semejantes al rodaballo, incluso con ambos ojos en el flanco izquierdo de la cabeza, muy grandes muy juntos. Mide de 25 a 30 cm.". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Palometa: *Brama raii* (Bloch): "su cuerpo es de forma oval, alto muy comprimido, con el perfil de la cabeza redondeado. Su color es negruzco con brillo metálico. Mide de 40 a 50 cm. Carne apreciada".

Pancho: "cría del besugo".

Paparda, *Scombrosox saurus* (Walb): "parecido a la aguja pero el cuerpo y las mandíbulas más cortos. Forma grandes bandadas. Tiene color plateado". No consta en R.A.E.

Pelicato. Véase *Berdel*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Perla, *Pagellus mormyrus* (L.): "es de la familia del besugo, sargo... pero tiene los ojos más pequeños, su color es plateado con 10 a 14 bandas oscuras transversales estrechas. Puede llegar a 40 cm.". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Perlón, *Trigla lucerna* (L.): "de la familia del cuco, aunque éste es más pequeño y tiene el segundo radio de la aleta dorsal prolongado en forma de fusta". No consta en R.A.E.

Pescadilla: "cría de la merluza".

Pez espada, *Xiphias gladius* (L.): "se le conoce por tener la mandíbula superior prolongada en un apéndice con forma de espada, que constituye un potente órgano de ataque. La cola es amplia. Alcanza más de 2 m. de longitud".

Pez luna, *Mola mola*: "pez de piel lisa, plateada y fosforescente. Crece hasta 1 m. de largo. Normalmente vive en el Mediterráneo".

Pez de San Martín, *Zeus faber* (L.): "la forma del cuerpo es oval, alto y muy comprimido. Tiene brillo metálico con una mancha negra. La 1.ª aleta dorsal está muy desarrollada, sostenida por radios espinosos. Mide 60 cm.". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Pez sable, *Trichiurus lepturus* (L.): "parece como la hoja de un sable. Su cuerpo es muy largo, plateado y sin escamas. No tiene aleta caudal. Puede medir hasta 190 cm.". No consta en R.A.E.

Pez volador, *Cypselurus heterurus* (Rafinesque): "la forma de su cuerpo es parecida a la de los demás peces, pero tiene muy desarrolladas las aletas pares, pareciendo verdaderas alas. Se sostienen con estas aletas a ras del agua".

Picón, *Raia oxyrhncus*: "parecido a la raya, pero el rostro más alargado y estrecho, y de color más oscuro. Suele medir 1 m., aunque puede llegar a 1,5 m. Su carne poco apreciada".

Pintarroza, *Scylliorhinus canicula* (L.): "su color es claro con manchas muy pequeñas. Mide unos 80 cm. y se pesca a la orilla del mar. En los pueblos de la costa y otros inmediatos se hace gran consumo de ellas". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Rape, *Dophius piscatorius* (L.): "cuerpo muy aplastado parecido al de las rayas, la boca enorme con muchos dientes. Las aletas pectorales están en la región posterior del disco por lo que parecen pañas. Miden 1 m. Vive posado en el fondo. Su carne es excelente".

Raspallón, *Diplodus annularis* (L.): "de la familia del besugo, sargo..., su forma es pues semejante a la de estos, se le distingue porque tiene una manchita negra, a veces poco pronunciada, en la parte superior de la raíz de la cola". No consta en R.A.E.

Raya, *Raia clavata* (L.): "tiene forma de disco romboidal. La cola se destaca como un apéndice delgado, del resto del cuerpo. El dorso presenta numerosas manchas. Vive en el fondo del agua".

Relazón. Véase *Paparda*. No consta en R.A.E.

Rodaballo, *Scophthalmus maximus* (L.): "cuerpo muy comprimido y altísimo. No tiene más que una sola aleta dorsal que se extiende por casi todo el dorso, desde antes de los ojos hasta la raíz de la cola. Su boca es grande y está cubierto de manchas oscuras. Mide 80 cm."

Salmón, *Salmo solar* (L.): "de cuerpo alargado, tiene el dorso azulado o verdoso y los flancos plateados. Mandíbula con dientes. Miden 1 m. su carne es muy apreciada".

Salmonete de fango. Véase *Barbo*.

Sama, *Dentex maroccanus* (C. y V.): "semejante al dentón, pero de tamaño menor y con menos escamas, los ojos son más grandes. Vive en parajes rocosos".

Sarda. Véase *Berdel*.

Sardina, *Sardina pilchardus* (Walb): "su dorso es azulado o verdoso con flancos plateados, las escamas caedizas. Suele medir 25 cm. Van en inmensas bandadas. Se pescan con redes de distintos tipos, desde la llamada "sarinal" hasta otras. Para atraer a la sardina se puede utilizar la "raba" cebo formado de huevos de bacalao. Se consume fresca y en grandes cantidades".

Arecón, *Alosa alosa*: "en Suances se la considera como la sardina de mayor tamaño: 50 cm. Su dorso también es azulado con flancos plateados".

Parrocha: "es la sardina pequeña".

Lacca, *Sardinella aurita* (C. y V.): "es la sardina más pequeña de todas". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Sopa, *Sarpa salpa* (L.): "chopa grande". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Serrano, *Paracentropistis scribea* (L.): "vive en fondos de roca y alga, en determinadas épocas del año adquiere un color brillantísimo con franjas transversales estrechas. Mide menos de 25 cm.". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Serrucho: en Suances llaman serrucho a la bacoreta, *Enthynnus alletteratus* (Raf): "la talla es de 75 cm., se distingue por tener en la parte posterior del cuerpo manchas oscuras. Su carne es mediocre".

Sula. Véase *Aguancioso*.

Tembladera, *Torpedo marmorata* (Risso): "su cuerpo es redondeado, produce cuando se le toca una descarga eléctrica que causa impresión aunque no daño. Su carne poco estimada".

Tolle: en Suances llaman tolle al boquidulce, *Heptranchias ciner*: "tiene siete aberturas branquiales externas a cada lado de la cabeza y una sola aleta en el dorso del cuerpo. Vive en la profundidad. Puede alcanzar 3 m. No consta en R.A.E.

Tomatero: "cría del bonito".

Trucha, *Salmo trutta* (L.): "semejante al salmón, pero tiene la cola más alta y manchas negras y rojas sobre el dorso. Mide de 30 a 40 cm. Su carne muy apreciada".

Zapatera. Véase *chopa pequeña*. Consta ste, no sdo en R.A.E.

CETACEOS

Bafana, *mafana*: "semejante al delfín pero con el morro chato".

Bafana: no consta en R.A.E.

Mafana: no consta en R.A.E.

Cachalote: "mide de 15 a 20 m. de largo, cabeza muy gruesa y larga, con más de 20 dientes cónicos en la mandíbula inferior y otros tantos agujeros en la superior para alojarlos cuando cierra la boca".

Chingarte: "semejante a la ballena pero más pequeño". No consta en R.A.E.

Delfín: "mide de 2 a 3 m., su color es negro por encima y blaquécino por debajo. Su cabeza es enorme, ojos pequeños y boca muy grande, tiene una abertura nasal encima de los ojos por la que puede arrojar con fuerza el agua que traga".

Tolino, toíno. Véase *Delfín*.

Tolino: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Toíno: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

REPTILES

Concha: "parte exterior y dura que cubre a algunos animales: tortugas, caracoles, ostras...".

Tortuga: "animal que se esconde dentro de su concha, que es de color oscuro con manchas verdosas y rojizas. Camina muy despacio".

MOLUSCOS

Almeja: "molusco con dos cáscaras, su carne es muy apreciada". Si la almeja es pequeña se la llama amayuela. Si su casco es fino y aplastado se la llama chirila.

Amayuela. Véase *almeja pequeña*.

Berberecho: "molusco con dos cáscaras pequeñas. Se cría en el Norte de la península. Se come crudo o cocido".

Berigüeto. *Berberecho*. No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Cachón: "semejante a la jibia pero más largo y plano". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Calamar: "animal cuyo cuerpo tiene forma de bolsa. En la cabeza tiene 8 rabos y 2 más largos, todos provistos de ventosas para sostenerse. Tiene un líquido negro con el que enturbia el agua para ocultarse cuando le persiguen". Su cría es el chipirón.

Caracol: "su concha de color oscuro tiene forma redondeada. Su tamaño es muy pequeño".

Caracola: "caracol grande de forma cónica. Soplando por él produce un sonido semejante al de las olas del mar".

Coco: "especie de gusanos grandes, negros y alargados. Se utilizan como carnada para lubinas y perlas". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Chipirón. Véase *Calamar*.

Chirla: "almeja de casco fino y aplastado".

Gusano, gusana: "animal pequeño de cuerpo blando, redondeado y largo que se emplea como cebo".

Jibia: "muy parecido al calamar, con cabeza grande y rabos con ventosas. Su carne es comestible. La palabra "sepia" no la utilizan en Suances. Su cría se llama "rellena" y es más clara y pequeña que la jibia".

Lampa, llampa: "molusco que vive agarrado fuertemente a las piedras de las costas. Hay muchas especies, todas comestibles".

Lampa: consta ste, no sdo en R.A.E.

Llampa: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Magano. Véase *Calamar*.

Mejillón: "molusco con dos conchas casi negras, y más largas que anchas. Vive agarrado a las piedras de la costa".

Mocejón. Véase *Mejillón*.

Muergo: "molusco con la concha en forma de mango de cuchillo o navaja. Es común en las costas españolas, donde vive enterrado en la arena".

Navaja. Véase *Muergo*.

Ostra: "sus conchas son casi redondas, de color pardo verdoso por fuera, lisas, blancas y algo anacaradas por dentro. Es un marisco muy apreciado".

Peludín: "pota grande". No consta en R.A.E.

Pota: "semejante al calamar, pero su carne es de peor calidad. Si la pota es grande se llama peludín".

Pulpo: "animal con el cuerpo en forma de bolsa y con ocho brazos o rabos provistos de dos filas de ventosas que les sirven para pegarse a los objetos. Vive en el fondo del mar. Carne comestible".

Rellena: "cría de la jibia". Consta ste, no sdo en R.A.E.

CRUSTACEOS

Abrecanto, bogavante: "animal del tamaño de la langosta, con pinzas muy grandes y fuertes. Su carne es muy apreciada".

Abrecanto: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Bocas: "parte en forma de tenaza con que termina cada una de las patas delanteras de los crustáceos".

Buey: "marisco de cuerpo más ancho que largo, con cinco dientes redondeados y pinzas gruesas". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Camarón: "animal comestible de color pardusco, con el cuerpo estrecho y comprimido, su caparazón termina con un cuerpo largo".

Cámbara. Véase *Buey*.

Cámbaro: "animal comestible, sin cola, más ancho que largo, con caparazón verde y fuertes pinzas en el primer par de patas. Al cocerle su caparazón se vuelve rojo".

Cangrejo. Véase *Cámbaro*.

Cámbaro mazorgano: "su cuerpo es ligeramente vellosa y tiene el último par de patas terminado en paleta natatoria".

Carabinero: "marisco de carne apreciada, semejante a la quisquilla pero bastante mayor de tamaño".

Centollo: "marisco de caparazón casi redondo. Tiene cinco pares de patas largas y vellosas. Vive entre las piedras".

Cigala: "especie de langostino, de mayor tamaño, color claro y caparazón duro".

Cuernos: "cada uno de los apéndices articulados que llevan en la cabeza los animales artrópodos".

Esquila: "animal pequeño de cuerpo comprimido. Su caparazón es grisáceo con dibujos negros. Al cocerlos se ponen rojos".

Gamba: "animal semejante al langostino pero más pequeño".

Langosta: "marisco muy apreciado. Su color es oscuro aunque se vuelve rojo al cocerlo. Vive en alta mar".

Langostino: "animal de cuerpo comprimido y cola muy prolongada. Su carne es apreciada. Su caparazón es poco consistente y su color es rosáceo".

Maragata: "semejante al cangrejo, pero más viva corriendo y más pequeña, su color es pardusco". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Masera. Véase *Buey*.

Nécora: "semejante al cangrejo pero más grande".

Percebe: "animal pequeño que se cría formando grupos. Su concha está formada por 5 cascaritas y tiene una especie de pie con el que se agarra a los peñascos de las costas. Color muy oscuro. Carne apreciada".

Quisquilla. Véase *Esquila*.

EQUINODERMOS

Aguasmalas: "son medusas con forma de hongo. Son grandes y con brazos largos, si se cogen pican, pues son venenosas". No consta ste, sí sdo en R.A.E.

Coral: "vive en el fondo del mar y tiene forma de arbolito pequeño. Su color es rojizo".

Erizo de mar: "su cuerpo es redondo y aplanado, está cubierto de una concha llena de púas que pinchan".

Estrella de mar: "su cuerpo tiene forma de una estrella de cinco puntas, su concha como la del erizo, está llena de púas".

Espanja: "su cuerpo de color gris amarillento no tiene una forma fija, sino que varía mucho. Absorbe cualquier líquido y apretándola los suelta".

Medusa: "su cuerpo tiene forma de campana, está provista de tentáculos con los que se pega al suelo".

AVES MARINAS

Cágalo: "semejante al cuervo, se le conoce por ser un ave que persigue a la gaviota que se ha comido un pez y consigue que lo eche". No consta en R.A.E.

Cofre: "es el ave más grande de todas, el rey de las aves". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Cuervo marino: "ave con las plumas de color gris oscuro y collar blanco, cabeza y alas negras y pico largo con punta doblada. Nada y vuela muy bien. Suele vivir en las costas".

Charrán: "ave de tamaño más pequeño que la gaviota. Su pico es oscuro y alargado". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Chirrín: "ave de color blanco, ligero y pequeño, se chumba". No consta en R.A.E.

Gaviota: "ave con las plumas blancas y el dorso grisáceo. Vive en las costas, vuela mucho y se alimenta de peces".

Golondrina: "ave semejante a la gaviota pero de menor tamaño".

Martín pescador: "ave que vive en la orilla del mar y se alimenta de pecillos que coge con gran destreza. Su nombre se debe a que emigra de los países fríos por San Martín".

Pardela: "ave de color marrón o negro, es rápida y más grande que la gaviota".

Pitorro: "semejante a la gaviota, pero es más oscuro y se sumerge". Consta ste, no sdo en R.A.E.

Polleta: "semejante al pato marino, pero van en bandadas más grandes". No consta en R.A.E.

FLORA

Algas: "plantas marinas sostenidas por una base común de la que salen una especie de cintas y ramificaciones. En Suances se las llama "cendo".

Cendo: no consta ste, sí sdo en R.A.E.

Caloca: "es una clase de alga, de color verde, que cubren las piedras y tiene una especie de bultos". No consta en R.A.E.

Marrajo: "es la parte interior de la alga que se utiliza para limpiar porque lija". Consta ste, no sdo en R.A.E.

VARIANTES LEXICAS

CUESTIONARIO ALVAR

SUANCES

GEOMORFOLOGIA

Bajío
Bocaina

Bajo
Bocana

METEOROLOGIA

Viento de proa

Viento de prova

NAVEGACION Y MANIOBRAS

Levar

Levantar

PARTES DE LAS EMBARCACIONES

Bancada de remeros
Bocal
Eslora
Pana
Proa

Banco de remeros
Boca, tabla boca
Islora, eslora
Panel
Prova

CONSTRUCCION Y SOSTENIMIENTO

Calafatear	Galafatear
Calafate	Galafate
Escopero	Estopero
Maza	Mazo

APAREJOS

Bruza	Brus
Cornamusa	Cornamuza
Garrar	Garrear
Sondear	Sondar

REMO

Chapuzar	Champuzar
Chapuzón	Champuzón
Remos pareados	Remos pares

ARBOLADURA

Rizo	Riso, rizo
------	------------

JARCIAS

Sirga	Sisga
-------	-------

APAREJOS

Jibiera	Jibionera
---------	-----------

REDES

Trasmallo	Tresmallo
-----------	-----------

PECES

Aligote	Galigote
Angelote	Angelón
Bacaladilla	Bacalao
Boquerón	Bocarte
Cabrilla	Cabra
Corvina	Curvina

Chopa
Lamprea
Maragota
Mojorra
Oblada
Sargo

Sopa
Lambrea
Minueta
Mojarra
Ojada
Jargo

MOLUSCOS

Lapa

Lampa, llampa

LEXIAS DEL CUESTIONARIO DE ALVAR DESCONOCIDAS
EN SUANCES Y SINONIMOS DE ALGUNAS DE ELLAS

CUESTIONARIO ALVAR

SUANCES

LA MAR

Cabrilleo
Delta
Duna
Escollo
Estuario
Flujo
Rada
Reflujo
Seno

Garrancho

Roca

Pleamar

Bajamar

METEOROLOGIA

Aguacero
Arreboles
Aterirse
Cabañuelas
Celajes
Cielo enladrillado
Culebrina
Espejismo
Luz de S. Telmo
Ráfaga

Trubonazo

Sentir frío

Nubes

Cielo de corderitos

Rayo

ASTROS

Astillejos	
Halo de la luna	Cerco de la luna
Osa mayor	Carro
Osa menor	Carro
Pléyades	

NAVEGACION Y MANIOBRAS

Abatir	Arrastrar
Orzar	Meterse de próva
Pontón	Gabarra

EMBARCACIONES

Bastimento
Vaca

PARTES DE LAS EMBARCACIONES

Barraganete	
Batayola	Baranda
Cinta	
Estamenara	
Estiba	
Insaje	Apartado
Intermedia	
Palmejar	Sobrequilla
Quillote	
Sentina	Fondo
Serreta	
Tabla de alefriz	
Traca	Rumbo

CONSTRUCCION Y SOSTENIMIENTO

Burro	Calzos
Cabrestante	Molinete
Cincel	Hacha, azuela
Grada	Rampa
Paral	Rodillo

APAREJOS

Chumacera	Eslora
Fanal	Tope
Gancho	Uñas
Orinque	Cabo, chicote
Rezón	Arpeo

REMO

Caña	Guión
Galápago	

ARBOLADURA

Baluma	
Carlinga	
Empuñidura	
Entena	
Grátil	Mura
Pena	
Roldana	Motón

JARCÍAS

Bramante	Guía, sisga
Envergue	Chicote
Gaza	Estrobo
Vaina	Garrucho

VIDA A BORDO

Chilera	Chopa
Gamella	
Lebrillo	
Pescado en espeto	
Pescado seco	
Polenta	

COMERCIO

Bala de mercancía	Caja, fardo
Peso bruto	
Peso neto	
Tinglado	

PESCA	
Cenacho	Cesta
APAREJOS	
Astil	Mango
Curricán	Cacea
Diente	
Estopado	
Pastilla	
Pescar a liña	Pescar a pulso
Seno	
REDES	
Balenzuela	Corchera
Cazonal	
Esparavel	Mediomundo
Garlito	Nasa
Jabega	
Lamparo	Redeño
Salabargo	Guía
Tira	
ANATOMIA	
Bastina	
Branquias	Agallas
Frezar	Desovar
Morralla	
PECES	
Abicón	Sula
Aguila marina	Chucho
Alacha	Sardina
Alitán	Pintarroza
Anjova	
Araña	
Arete	Cuco
Armao	
Bacoreta	Serrucho, sierra

Boca de oro

Bodión

Boga de río

Boquidulce

Borracho

Brótola de fango

Burro

Caballito de mar

Cabote

Cachuelo

Cañabota

Capellán

Caramel

Carpa

Cazón

Cerdo de mar

Cinta

Cintón

Corvallo

Chanquete

Chaparrudo

Cherna

Chucla

Dentón

Emperador

Escórpora

Espadín

Espetón

Estornino

Esturión

Galúa

Galupe

Gallineta

Gallo

Galludo

Garneo

Herrera

Tolle

Mero

Machote, sama

Perla

Jaquetón	
Jurel	Chicharro
Jurel real	
Lampuga	
Listado	
Lobo	
Manta	
Merto	
Musola	
Negrita	
Noriega	Picón
Obispo	
Ochavo	
Palometón	
Palometa roja	Besugo rey, besugo americano
Pardete	Mule
Pargo	Machote, sama
Pastinaca	Chucho
Patudo	Bonito
Pejerrey	
Peluda	
Perlón	
Pez de limón	
Pez martillo	
Pez de S. Pedro	
Pez piloto	
Pífono	
Platija	
Quelvacho	
Rabil	Albacora
Rascacio	
Raspallón	
Rata	
Sábalo	Arencón
Sapo	
Sortija	
Tachuela	

Tenca
Tintorera
Tordo verde
Tremielga
Vaqueta
Verrugato
Vieja

CETACEOS

Rorcual

PINNIPEDOS

Lobo de mar

MOLUSCOS

Argonauta
Bígaro
Cañailla
Coquina
Chopo
Dátil de mar
Escupila
Globito
Lonquerón
Oreja de mar
Taraza
Vieira
Volandeina
Zamburriña

CRUSTACEOS

Galera

EQUINODERMOS Y CELENTEREOS

Actinia
Anémona
Gorgonia

AVES MARINAS

Petrel
Zarceta

FLORA

Laminaria
Palmito
Posidonia

LEXIAS CONOCIDAS PERO NO USADAS, EN SUANCES

METEOROLOGIA

Ciclón
Ráfaga
Tiritar

NAVEGACION Y MANIOBRAS

Buzo
Capitán
Contramaestre
Grumete
Milla
Nudo
Práctico
Semáforo

EMBARCACIONES

Barca con luces
Mascarón de proa
Trainera

CONSTRUCCION Y SOSTENIMIENTO

Alquitrán
Alquitramar
Pez
Torno

APAREJOS

Ancla
Brújula

ARBOLADURA Y VELAMEN

Arboladura
Pico de congrejo
Vela congreja

JARCIA

Anillos

VIDA A BORDO

Camastro
Trébedes

COMERCIO

Canasta
Corredor de mercado
Fletar
Flete

APAREJOS

Fisga
Tanza

REDES

Almadraba
Boliche

RASGOS DEL HABLA DE SUANCES

Se aprecia la tendencia a sustituir la parte por el todo, la causa por el efecto y a la inversa, así como a confundir en algunas ocasiones conceptos u objetos afines.

NIVEL FONETICO

Cerrazón de vocales interiores:

/a/ > /e/ trasmallo > tresmallo

/o/ > /u/ corvina > curvina

Vacilación de vocales iniciales palatales:

eslora e islora

embornal e imbornal

Conversión de /-θ-/ > /-s-/:

cornamuza > cornamusa

bruza > brus

rizo > riso

Conversión de /-χ-/ > /-s-/:

pintarroja > pintarrosa

jargo > sargo

Epéntesis de consonantes nasales /m/ y /n/:

chapuzón > champuzón

nasa > nansa

aguacioso > aguancioso

lapa > lampa

Otras epéntesis:

proa > prova

toíno > tolino

aligote > galitote

Sonorización de consonantes sordas:

/k/ > /g/ calafate > galafate

/p/ > /b/ lamprea > lambrea

Apócope:

hélice > héliz

nailon > nailo

Contracción regresiva en las terminaciones del infinitivo:

sondear > sondar

garrear > garrar

Síncopa:

pleamar > plemar
 bajío > bajo
 bocaina > bocana

Reducción y cerrazón del grupo /-acto/ > /-au/:

viento travesado > viento travesau
 viento rachado > viento rachau
 congelado > congelau
 cercado > cercau
 chumbado > chumbau

Vacilación entre:

motilón y mutilón
 roda y rueda
 masillar y enmasillar
 empecinar y empezar
 bitácora y bitácola
 bafana y mafana

NIVEL LEXICO**Ausencia de distinción entre:****SUANCES*****Astros***

- lucero matutino y lucero vespertino
- osa mayor y osa menor

lucero
 carro

Partes de las embarcaciones

- roda y pie de roda
- piquera y tapón de la piquera

roda
 bitoque

Jarcias

- cuerda y punta de la cuerda

chicote

Comercio

- peso bruto y peso neto

peso

Desconocen:

Construcción y sostenimiento

— partes del torno

Arboladura

— partes del palo

Redes

— partes de la red

Fauna

— clases de aletas de los peces; sólo distinguen entre aletas o alas y cola.

— clases de animales marinos; sólo distinguen entre peces y marisco.

NIVEL MORFOSINTACTICO

Empleo sistemático del potencial simple en lugar del imperfecto de subjuntivo:

“estaría” en lugar de “estuviera”

“vendría” ” ” ” “viniera”

Empleo frecuente de:

“me se” en lugar de “se me”

“te se” ” ” ” “se te”

BIBLIOGRAFIA

ESTUDIOS Y OBRAS VARIAS

- ALVAR, MANUEL. *Estructuralismo, geografía lingüística y dialectología actual*, Madrid, Gredos, 1969.
- ALVAR, MANUEL. *Atlas lingüístico de los marineros peninsulares*, (Cuestionario), Madrid, C.S.I.C., 1973.
- COSSIO, J. M.^a DE. *Rutas literarias de la Montaña*, Santander, Diputación Provincial, 1960.
- LOZANO REY, LUIS. *Los principales peces marinos y fluviales de España*, Madrid, Subsecretaría de la Marina Mercante, 1964, 3.^a edic.
- MENENDEZ PIDAL, R. *Manual de gramática histórica española*, Madrid, Espasa-Calpe, 1968, XIII edic.
- PEDRAJA, J. M.^a DE LA. *La jurisdicción de la abadía de Santillana del Mar*, Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1973. Separata de la revista *Altamira*.

DICCIONARIOS

- LAZARO CARRETER, F. *Diccionario de términos filológicos*, Madrid, Gredos, 1952.
- MADOZ, PASCUAL. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar*, Madrid, 1849, vol. XIII y XIV.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española*, Madrid, Espasa-Calpe, 1970, XIX edic.

ARTICULOS

- BLANCO CARRIL, RAMON. "Seis escarceos ictiolingüísticos en Galicia", en la *Revista de dialectología y tradiciones populares*, números 66-67.

DEPAS, AGAPITO. *San Martín de la Arena*, editado por la oficina de prensa de S.N.I.A.C.E., Torrelavega, 1974.

MASIGNON, GENEVIEVE. "L'ancienne barque de pêche en Corse", en *Actas del XI Congreso internacional de lingüística y filología románicas*, vol. III de la R.F.E., Madrid, 1968, págs. 1549-67.

SIERRA, MANN. Suances, en "La Montaña de la A a la Z", en *Alerta*, Santander, 16-3-75.

REFRANES MARINEROS DE LA PROVINCIA DE SANTANDER,
EN LA OBRA DE GELLA ITURRIAGA

FERNANDO GOMARIN GUIRADO

*En sus refranes tiene el marinero
brújula, rumbo, estrella y derrotero.*

Esta compilación de refranes corresponde a las villas de la costa de la provincia de Santander, extraídos de la obra "*Refranero del mar*"¹, de entre 4.566 procedentes de las costas de toda España. Hacer comparaciones con otros puntos más o menos ricos en ejemplos, intentar sopesar si en nuestra costa se han recogido pocos o muchos, sería vano; pero lo que no nos explicamos es que villa de tradición marinera tan antigua como San Vicente de la Barquera, por citar una, esté representada en esta nutrida colección de José Gella Iturriaga, con un único refrán. Lo mismo podemos decir de Santander, Colindres y Laredo con escasas muestras; antojándonos que la tradición proverbial de Castro Urdiales, Santoña o Comillas, aquí reflejada, no es fiel a los conocimientos de sus habitantes.

Hoy, nuestro propósito al presentar de nuevo refranes que contenía una obra que data de 1944, en la actualidad agotada, es el de que estén, como cuando se recogieron, en boca del pueblo², airearlos para que estos materiales puedan más fácilmente estar a la mano del investigador y de todos cuantos de ellos quieran hacer uso.

No obstante, nos parece que el acervo de cultura tradicional de nuestros pescadores y marineros, en cuanto al refranero se refiere, que no a la canción por desgracia desaparecida, es insuficiente en los ejemplos que nos ofrece esta colección, por lo que se impone, de inmediato, un plan de trabajo bien estructurado que efectúe prospecciones entre las gentes del

¹ GELLA ITURRIAGA, J. 1944. *Refranero del mar*. Vol. I. Inst. Histórico de la Marina, Madrid.

² "Buscándolos por calas, rías, puertos y playas, donde abundan como conchas, gracias a la colaboración de muchos amigos: redera vieja, capitán mercante, velera, patrón, pescador, torrero de faro, contramaestre, piloto, fogonero, marinero, vendedora de pescado, práctico de puerto, vocal de cofradía o entidad de pescadores, oficial de la Armada..."

mar, cuyo resultado final sea la obtención de un cuantioso arsenal de refranes, que de seguro hoy día se siguen empleando³. Con ello aportaríamos nuevos materiales al refranero general del mar, cuya base ha sido ya fijada por el etnólogo José Gella Iturriaga, y daríamos luz a una buena parte de refranes que se vienen transmitiendo por tradición oral, que en nuestra provincia faltan por rescatar.

La obra "*Refranero del mar*" está conformada por su autor en tres partes, que corresponden a otros tantos volúmenes, de los cuales aparecieron en su día dos. El primero, dedicado a *Refranes propiamente dichos*, y el restante a *Locuciones proverbiales*, quedando un tercero *Índice sistemático*, en preparación. Hemos trabajado con el primero, puesto que cita la procedencia de gran número de refranes, y por el mismo motivo no fue posible trabajar con el segundo volumen, al no quedar constancia del lugar donde fueron recogidos.

Cada refrán se haya presentado por orden alfabético y los capítulos los forman cada una de las letras que encabezan el mismo. De igual manera cada uno de ellos recibe un número, que en el caso concreto del volumen que nos ocupa es del 1 al 4.566, exceptuando una addenda que contiene 10 no numerados. Siguiendo dicha numeración y por orden riguroso, ofrecemos a cuantos lo estimen interesante los ejemplos de la provincia que la colección posee.

Por nuestra parte, hemos dado una numeración del 1 al 71, cifra que corresponde a la totalidad de los refranes procedentes de los diversos puntos de nuestra costa. La misma numeración es la que se emplea en los índices de lugares de procedencia, que se incluyen al final.

En aquellos temas en los que no se cita procedencia se trasluce su origen por las citas o alusiones a lugares concretos.

³ Como ejemplo de que se pueden recuperar muchos más refranes, y de que todo lo que hay que hacer es trabajar sistemáticamente, tenemos el breve pero sustancioso trabajo de Fernando Barreda y Ferrer de la Vega: "Algunas tradiciones y supersticiones en la Montaña", *Publicaciones Inst. Etnografía y Folklore "Hoyos Sáinz"*, vol. VI, 1974, pp. 251-262, que recoge 22 refranes marineros del puerto de Santander, como: En San Blas besugo atrás; Por mal que te vaya no comas raya; La merluza y la misa, descabezadas; Por Santa Catalina la sardina es fina; Soplando el vendaval, abre la boca y déjale entrar; De las zorras y del viento, tres millas a barlovento..., y otros.

1. *A barba cana, media andana.* (Comillas).
Andanas son golpes de mar espaciados y, por extensión, tragos de vino que la dotación bebe entre faenas. Cuando el patrón manda "echar una andana", se reserva la mitad del vino de la *ronda* a los viejos o de "barba cana". De ahí el refrán.
2. *A buen viento, mucha vela, pero poca tela.* (Colindres).
Mucha vela, por mucha guardia, alerta o vista; porque "A la vela, velada" y "A la vela, velarla, o si no no darla".
3. *A Castro, o al Cielo.*
Alusión a las excelencias del puerto de Castro Urdiales (Santander).
4. *A cesto lleno, no hay engaño.* (Comillas).
Dice el pescador de caña, cuando puede ufanarse de su tarea paciente.
5. *A ostaga con sebo, viento entero.* (Comillas).
Aconseja ensebar bien la ostaga o aparejo de jarcia que sostiene la vela izada, para que ésta pueda moverse fácilmente.
6. *Abadejo, donde te veo, te dejo.* (Comillas).
Por su calidad mediana y poca aceptación.
7. *Alba roja, capa moja.* (Santoña).
8. *Alba roja, pita moja.* (Comillas).
Alba roja, anuncio de lluvia, que mojará a bordo la pita de la jarcia.
9. *Calma al nordeste, come el zoquete.* (Laredo).
10. *Cielo empedrado, vendaval declarado.* (Sanlúcar-Santoña).
11. *Cielo estrellado y suelo mojado, vendaval declarado.* (Santoña).
12. *Cielo rasgado, viento o mar picado.* (Cayón).
13. *Con carnada de sardinas, cogerás buenas lubinas.* (Comillas).
14. *Contrasol al oriente, pero no al poniente.* (San Vicente de la Barquera).
Contrasol denominan los pescadores al círculo o corona con los colores del iris que a veces presenta el sol. Si el círculo se ofrece a la puesta, es señal de temporal.
15. *Creí que eras asnete, y te pesquete borriquete.* (Laredo).

16. *Cuando cambie la corriente al Sureste, viento al Oeste.* (Santoña).
17. *Cuando cantan los momacicos, agua barruntan.* (Santoña).
18. *Cuando carajote llora, vendaval afora.* (Comillas).
Carajote es un árbol, e indica el refrán que si llora, si sus hojas go-
tean por la lluvia, el temporal anda tierra adentro.
19. *Cuando del Nordeste llueve, hasta las piedras mueve.* (Comillas).
20. *Cuando el agua sube mucho y baja poco, señal de sur.* (Santoña).
21. *Cuando el Lucero está cubierto, señal de mal tiempo.* (Santoña).
Lucero, uno de los picos del monte Santoña.
22. *Cuando el sol pega mucho, barrunta turbón.* (Santoña).
23. *Cuando el sol recata, buen día cata.* (Comillas).
24. *Cuando el torbellino salta en varias direcciones, barrunta mal tiempo.*
(Santoña).
25. *Cuando la Peña se enoja, Laredo se moja.*
26. *Cuando la ropa de aguas se pone dura, barrunta norte.* (Santoña).
27. *Cuando rompe la barra, hay que esperarse en la barra.* (Santoña).
Otra versión: "Cuando sube...".
28. *Cuando ruja la cueva de Noreña, unce los bueyes y vete por leña.*
(Comillas).
Véase el comentario a "Cuando suena la cueva Noreña, unce las va-
cas y vete por leña".
29. *Cuando runfla la cueva de Oreña, unce los bueyes y vete por leña.*
Como el inmediato anterior.
30. *Cuando se embajan los pitorros, barrunta travesía.* (Santoña).
31. *Cuando se sientan ruidos en la mar, chubascos declarados.* (Santoña).
32. *Cuando se ven ballenas en el cielo, aguaceros.* (Santoña).
33. *Cuando sube el agua, puede pasarse la barra.* (Santoña).
34. *Cuando suena la cueva de Noreña, unce las vacas y vete por leña.*
(Comillas).
A veces, según la marejada, esa cueva produce una sonoridad que se
percibe bien desde el mar por las proximidades de ella. Tal ruido es

señal de mal tiempo, pues anuncia varios días de invernada —como dicen los pescadores—, y aconseja el refrán recogerse en tierra para hacer leña, calentarse y esperar mejor tiempo.

35. *De tiempo, peces y mujeres, lo que vieres.* (Comillas).
No lo que te digan u oigas.
36. *Del Suroeste, ni barcos ni gente.* (Colindres).
Véase “De poniente, ni viento ni gente”.
37. *Dígame, señor piloto, dígame, ¿qué viento es éste? Para Castro, vendaval; para Santander, nordeste.*
38. *El marido en “Betún”, la mujer bailando en “La Cruz”.* (Castro Urdiales).
39. *El sur no muere de sed.* (Laredo).
40. *En el mar de la Concha quebró Carnero.* (Castro Urdiales).
Se refiere a un pescador que pescaba muy poco.
41. *En la peña de la Barra, el que no cae, resbala.* (Comillas).
Islita buena, aunque peligrosa, para pescadores de caña.
42. *Entre raba y red, te atrapé.* (Comillas).
43. *Estesudeste a la boca, noroeste con gotas.* (Castro Urdiales).
44. *Guarne por Secadura, agua segura.* (Laredo).
45. *La “horcada” a la “Bola”, la mar de “Baquiola”.* (Castro Urdiales).
46. *La sardina y la mujer, chiquita debe de ser.* (Comillas).
47. *Lancha sin cubierta, sepultura abierta.* (Comillas).
48. *Las noches en invierno, van tres veces a concejo.* (Comillas).
Se refiere a los patrones que acostumbran, ya anochecido, observar el aspecto del cielo y del mar, o atalayar, como ellos dicen, para ordenar lo oportuno respecto a la salida del día siguiente; y como las noches en invierno son largas, “atalayan” tres veces por lo menos: de ahí el refrán.
49. *Leste en el “sable”, vendaval a la tarde.* (Castro Urdiales).
50. *Niebla en el Fraile, ponte al socaire.* (Laredo).
51. *Niebla en Escalante, buen semblante.* (Santoña).

52. *Niebla en Estrada, sardina en la Baera.*
Estrada es un barrio tierra adentro en Comillas (Santander); y la niebla sobre él es tenida por los pescadores como buena señal para pescar sardina a la raba en aguas de la ensenada Baera.
53. *No debes alabar, tonta, que tienes trainera y redes; más valiera que los vendieres y pagaras a quien lo debes.* (Castro Urdiales).
54. *Nordeste a la retardada, vendaval a la madrugada.* (Requejada).
55. *Nordeste con gotas no dura lo que dos motas.* (Cantábrico).
56. *Nordeste que es de duras, por la tarde se asegura.* (Comillas).
57. *Norte y calmas, buenos tiempos: sal del puerto y lo verás.* (Requejada).
58. *Nubes en las cordilleras, marinero a la ribera.* (Laredo).
59. *Para ser buen pescador, has de ser buen bebedor.* (Comillas).
60. *Pescadores a charlar, pez en la costa a callar.* (San Ciprián).
Peces abundantes.
61. *Por el bueno no te escapes, y por el malo no te agaches.* (Cayón).
62. *¿Quién hizo a los de Soba barqueros?* (Colindres).
63. *Santa Olalla por la venta, marinero lleva cuenta.* (Comillas).
64. *Santillana, tierra llana; poco pan y mucha gana.* (Santillana del Mar).
65. *Si vas a la mar por peces, por burro nunca lo dejes; cuanto más burro, más peces.* (Comillas).
Cuanto más paciente. Véase "Cuanto más burro, más peces".
66. *Sol blanco, vendaval en el campo.* (Santoña).
67. *Sol con barbas, vendaval y aguas.* (Santoña).
68. *Terral en la bahía, señal de buen tiempo.* (Santoña).
69. *Vela izada, viento requiere.* (Castro Urdiales).
70. *Vela "mojá", langosta "Llorá".* (Comillas).
Pues se pescan más y mejor en buen tiempo.
71. *Vendaval agudo, aguas a menudo.* (Santander).
Se refiere al viento entre oeste y sudsudoeste.

Números: 1 (1), 2 (10), 3 (16), 4 (17), 5 (81), 6 (121), 7 (252), 8 (253), 9 (592), 10 (697), 11 (707), 12 (715), 13 (774), 14 (814), 15 (827), 16 (845), 17 (848), 18 (849), 19 (863), 20 (870), 21 (874), 22 (907), 23 (908), 24 (921), 25 (983), 26 (986), 27 (1.039), 28 (1.043), 29 (1.044), 30 (1.053), 31 (1.058), 32 (1.059), 33 (1.065), 34 (1.068), 35 (1.200), 36 (1.226), 37 (1.269), 38 (1.423), 39 (1.569), 40 (1.645), 41 (1.685), 42 (1.803), 43 (1.861), 44 (2.008), 45 (2.151), 46 (2.314), 47 (2.341), 48 (2.368), 49 (2.387), 50 (2.947), 51 (2.951), 52 (2.952), 53 (2.985), 54 (3.106), 55 (3.107), 56 (3.115), 57 (3.137), 58 (3.160), 59 (3.237), 60 (3.330), 61 (3.379), 62 (3.598), 63 (3.828), 64 (3.831), 65 (4.068), 66 (4.118), 67 (4.124), 68 (4.237), 69 (4.422), 70 (4.423), 71 (4.425).

CANTABRICO: 55.

CASTRO URDIALES: 38, 40, 43, 45, 49, 53, 69.

CAYON: 12, 61.

COLINDRES: 2, 36, 62.

COMILLAS: 1, 4, 5, 6, 8, 13, 18, 19, 23, 28, 29, 34, 35, 41, 42, 46, 47, 48, 56, 59, 63, 65, 70.

LAREDO: 9, 15, 39, 44, 50, 58.

REQUEJADA: 54, 57.

SAN CIPRIAN: 60.

SANTANDER: 71.

SANTILLANA DEL MAR: 64.

SANTOÑA: 7, 10, 11, 16, 17, 20, 21, 22, 24, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 51, 66, 67, 68.

SAN VICENTE DE LA BARQUERA: 14.

SIN CITAR PROCEDENCIA: 3, 25, 37, 52.

ALGO DE HISTORIA SOBRE LA ESCUELA DE NAUTICA
DE SANTANDER

RAMON VILA GIL

A los alumnos que de ella salieron formados y se encuentran como esforzados marinos por toda la rosa de los vientos, al más significado paladín y titánico director que tuvo la Escuela, don Guillermo Fernández y Fernández, porque su esforzada pasión marinera lo reclama y porque él fue quien tras de su azarosa vida de marino, primero, y más tarde como director, supo constituirse en el luchador más empeñado por conseguir un merecido más alto nivel y mayores mejoras para la Escuela, profesorado y alumnado de la misma. Supo vencer avatares y vicisitudes con un espíritu que mantuvo y sostuvo de verdadero paladín desinteresado y férreo, desde su toma de posesión en el año 1926, hasta que la muerte se lo llevó a gobernar otras naves celestes, en el año 1956.

Al gran amigo y compañero don Luis Fons Diestro, que impartía, como profesor, las asignaturas de Aritmética, Álgebra, Geometría y Trigonometría. Gran persona y un hombre nacido para la mar, primero con su bregar marinero y después, ya en tierra, siguiendo la estela de sus amores, la Marina Mercante.

“Los vientos y los mares siempre están al lado de los navegantes expertos”.

TRANSICION

Alentada por el gran trasmerano don Juan Fernández de Isla, Proveedor de la Armada Española, y por el también montañés don Juan de Campillo y Cossío, dio comienzo en las gradas de nuestros astilleros la época de oro de la construcción naval. Desde los comienzos del reinado de Felipe V, pasando por el de Fernando VI y continuando con Carlos III, es

decir, desde 1724 a 1769, se construyeron en la Ría de Astillero 57 naves, entre navíos y fragatas, de los que destacan el *Real Felipe*, de 144 cañones, que fue el mayor de los construídos en Guarnizo; también destaca entre otros muchos salidos de aquellas gradas el glorioso *San Juan Nepomuceno*, buque insignia de Churruca en Trafalgar. Esta importantísima proyección estaba vinculada al amparo del tripartito emporio naval Astillero-Liérganes-La Cavada de cuya historia se han ocupado otras plumas más galanas. Estas especialísimas circunstancias de cara al mar, hicieron que la llama de la pasión, de la vocación y de las ansias de aventura, comenzaran a incendiar los corazones de aguerridos mozos montañeses ávidos de conocer las prácticas de la navegación marítima; llamados por el rumor del mar, unos, y soñadores de quimeras, otros, lo cierto es que la leva fue fructífera. Muchos se incorporan porque sí, otros, no pocos, desean aplicarse en los conocimientos necesarios para poder enrolarse en aquellas fragatas, bergantines o goletas que se hacían a la mar ávidas de singladuras y proezas, con conocimiento de causa. Tenían que aprender el arte de navegar y así surgió, en el año de 1730, una Escuela que, con el carácter de privada, comenzó a impartir las enseñanzas de la navegación. En cuanto a estas efemérides existen remotos documentos que atestiguan que dicha Escuela comenzó a funcionar durante la segunda época de mandato de Felipe V (1724-1746), concretamente en el citado año de 1730, como centro privado que, posteriormente, sería reconocido como oficial por el Real Consulado de Santander.

RESURGIMIENTO

Los orígenes modernos de este crisol incandescente de marinos montañeses, datan del año 1785 en que la Real Cédula de S. M. Carlos III dispuso la creación del Consulado, ya que en el artículo LIV de su —llamémosle— disposición, se decía: “El Consulado acordará los medios más conducentes al establecimiento de Escuelas de Comercio, Pilotaje, Agricultura y Dibujo y, formando los correspondientes planes, me los remitirá para su examen y resolución”.

En virtud de esta disposición o mandato, el Real Consulado creó en esta ciudad las Escuelas de Náutica y Dibujo que fueron aprobadas por R. O. de 25 de agosto del año 1790.

En estas Escuelas —dice un documento del año 1793—, “se instruye a los alumnos en todo lo necesario a formar Pilotos expertos en la teoría, capaces de gobernar las embarcaciones. Por R. O. de 18 de octubre de 1792 ha mandado S. M. que los buques de Comercio que se habiliten en este Puerto para viajes de travesía u otros fuera de la costa, que no sean de cabotaje, lleven un discípulo aprobado en estas Escuelas, por cada 150 toneladas”.

Existe otro documento en el Archivo del Real Consulado de Santander —Legajo 152— que dice: “Primer maestro de la Escuela Náutica, don José del Campo. Año 1790”.

En un trabajo escrito por don Fernando Barreda, leo lo siguiente: “Auxiliares de positiva utilidad eran para cuantos navegaban sorteando encuentros con el enemigo, las atalayas establecidas por el Consulado en Lienres, Quejo y Quintres y en otros puntos de la provincia como Suanes y Castro Urdiales, dispuestas mediante convenidas señales de banderas o ‘ahumadas’, al aviso de algún grave riesgo que pudiera amenazar no sólo a cuantos iban sobre el mar, sino también a los habitantes de localidades situadas en la costa. Nuestra ciudad tenía asegurado el servicio constante de señales con la atalaya levantada en el cerro de San Sebastián, ‘dominando Santander y el alta mar’; acordando el Consulado en octubre de 1801, hacer un nuevo plano de banderas que sirva de instrucción al comercio de esta ciudad y que hecho el diseño se tiren 100 ejemplares impresos por el impresor de este Consulado y dibujadas por los alumnos de la Escuela de Náutica”.

En el año de 1808, debido a la ocupación de Santander por las tropas napoleónicas, se produjo un colapso catastrófico en las actividades mercantiles; un documento de 1833, refiriéndose al caso y a la Escuela de Náutica dice: “Las desastrosas ocurrencias de 1808 la suspendieron y la enorme disminución que la decadencia del Comercio ocasionó en los fondos consulares, no permitió su restablecimiento hasta que en el año 1828 volvió a funcionar a solicitud del propio Real Consulado”.

El Real Consulado que, como dejamos dicho, fue creado en el año 1785, según Real Cédula de 29 de septiembre, cesó en sus funciones el 31 de diciembre de 1829, ya que desde el año 1830 competía su jurisdicción a los Tribunales de Comercio con arreglo al Código sancionado en 30 de mayo de 1829.

OTRA ETAPA PARAESTATAL

Al cesar el Consulado, la Real Junta de Comercio heredera de las atribuciones de aquel, se abroga entre sus obligaciones la de fomentar la agricultura, industria, comercio y navegación; proteger y auxiliar a los artesanos de su distrito; establecer escuelas análogas a su instituto y cuidar de las ya establecidas.

Esta nueva etapa bajo el reinado de Fernando VII hace que la Escuela pase a depender directamente de la Real Junta de Comercio, prosperando en su autonomía docente como dan idea algunos artículos de su Reglamento:

El curso de la Escuela era desde 1.º de septiembre hasta fin de julio. La enseñanza se dividía en dos clases de dos horas cada una, por la mañana, de ocho a doce en verano y de nueve a una en invierno. No había más vacaciones que el período resultante de curso a curso, siendo todos los días de rigurosa asistencia excepto los de los gloriosos Patronos de la Corporación San Fernando y San Carlos Borromeo, los domingos, las fiestas solemnes de ambos preceptos, los ocho últimos días de diciembre, dos de carnaval, el de ceniza, los tres últimos de Semana Santa y los cuatro de las dos Pascuas de Resurrección y Pentecostés.

Con relación a los exámenes podían los profesores por sí mismos pasar de una clase a la siguiente a los alumnos que juzgaban idóneos y merecieran la nota de bueno, sin proceder otra formalidad que el simple examen por los mismos a presencia de todas las clases reunidas, dando parte anticipadamente a los Inspectores de la Real Junta por si deseaban concurrir al acto. En esa época duraban los estudios tres cursos académicos: Aritmética inferior o numeral y Algebra; Geometría elemental y práctica y Trigonometría rectilínea, y en el tercer curso, Trigonometría esférica, Cosmografía y Pilotaje de altura.

Todos los alumnos admitidos a la Escuela de Náutica estaban obligados a concurrir a las clases nocturnas de la Escuela de Dibujo.

LAS ESCUELAS DE NAUTICA PASAN AL ESTADO

La Reina Isabel II, por R. O. de 20 de septiembre de 1850, crea con carácter oficial las Escuelas de Náutica. Una de estas fue la de Santander

que se la reconoció la categoría de Escuela completa, pues en ella podían hacerse todos los estudios de la carrera de Náutica que constaban de tres años, como sucedía con las Escuelas de Alicante, Barcelona, Bilbao, Gijón, Málaga, Palma de Mallorca y Tarragona.

Una Real Orden de 24 de marzo de 1851 une las enseñanzas de Comercio y Náutica a los Institutos de Segunda Enseñanza, formando con estos un establecimiento común. Es interesante la disposición 5.^a de dicha R. O. en lo tocante a Santander, pues en ella se dice lo siguiente: "Estando obligado el Gobierno por la R. O. de creación del Instituto a entregarle 24.000 reales anuales por las enseñanzas que costeaba el antiguo Consulado, continuará pagando la misma cantidad. Lo restante será de cuenta de la provincia, incluyéndolo en el presupuesto del Instituto".

Esta etapa estatal duró diez y nueve años, ya que por Decreto del Ministerio de Fomento de 30 de junio de 1869, ordenaba la separación de las Escuelas de Náutica, lo mismo que las Escuelas de Bellas Artes y otras varias, de la tutela estatal y, por lo tanto, de su sostenimiento.

Las vicisitudes más cruentas y los avatares de los distintos estamentos gubernamentales se cebaban sobre la Escuela de Náutica de Santander y había que afrontarlos valientemente a pesar de los pesares.

Tal desastrosa decisión, por sus drásticas secuencias para la vida pública, no tenía ni fundamento alguno ni sentido común. En esas calendas, Santander tenía un prestigio marítimo que nadie se atrevía a discutir, ya que su situación como cabeza de tercio así lo justificaba, es decir, el Departamento Marítimo de El Ferrol, tenía tres tercios: Ferrol, Vigo y Santander, de este dependían las provincias marítimas de Gijón, Bilbao y San Sebastián, con destino de Capitán de Fragata. El Tercio Naval de Santander estaba mandado por un Brigadier; dicho grado estaba considerado de la clase de General, inmediatamente antes del de Capitán de Navío (Coronel) y después del de Jefe de Escuadra (Mariscal de Campo), y era similar en rango al empleo de su misma denominación en el Ejército, después de la Ley de Reorganización del Cuerpo General de la Armada del año 1856 (R. G. Echegaray).

Justamente un año antes de tan nefasta disposición gubernamental, el 18 de julio de 1868, recién terminada la guerra de Africa, Santander vivía uno de los hechos históricos de su efemérides local. En su bella bahía

fondeaba el mayor buque del mundo, el enorme correo inglés "Himalaya", transformado en transporte de la Armada Real, que venía con astrónomos británicos para observar el eclipse total de sol que se produjo en nuestra ciudad en ese día señalado; ostentaba entonces el mando del Tercio Marítimo de Santander el Brigadier don Manuel Paadin Villavicencio (R. G. Echegaray).

Volviendo a lo del incomprensible Decreto de 1869, la Escuela, por tal circunstancia, a partir del año 1870 se convierte en particular y ha de ser sostenida por la ciudad que no desea en ningún momento arriar su bandera. Con tal condición de penuria, la Escuela sigue impartiendo sus enseñanzas, contra viento y marea, malviviendo durante más de una cuarentena de años que la dan, más solera si cabe, y un prestigio de yunque por su continuidad en la brecha sin rendirse.

En 16 de septiembre de 1913, S. M. Alfonso XIII promulga un Real Decreto ordenando organizar los estudios de Náutica que pasan a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes. Otro Real Decreto de 28 de mayo de 1915, establece definitivamente la organización de las Escuelas de Náutica y regula las enseñanzas que han de comprender. Entre las Escuelas Oficiales que se crearon entonces, no podía dejar de figurar la de Santander por su abolengo y valía, toda vez que, desde julio de 1905, el indicado Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, venía reconociendo, con el carácter de oficial, todos los Títulos expedidos por la Escuela de Náutica de Santander a cuantos alumnos aprobaba. Era justicia que se otorgaba a su valía y tesón.

NUEVA REFORMA GENERAL

A mediados del año 1924, un Real Decreto de fecha 6 de junio viene a inquietar de nuevo la vida sosegada que la Escuela venía disfrutando durante una década atrás. Nada más ni nada menos que dicha disposición ordena la supresión de algunas Escuelas de Náutica que, como oficiales, venían impartiendo sus enseñanzas en el territorio nacional.

Tal decisión volvió a dejar la Escuela de nuevo a la intemperie, sobre todo por lo que a la cuestión económica se refiere.

Por esta nueva insensatez gubernamental quedaron en aquel entonces bajo la protección del Estado las Escuelas solamente de las siguientes provincias: Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife. Reconocía el referido Real Decreto el derecho a las de Lequeitio, Bermeo, Plencia y Santurce a que, por ser de fundación particular, pudieran seguir funcionando siempre que se ajustaran a las disposiciones que estaban vigentes en cuanto a la enseñanza no oficial.

En virtud de tan injustificada disposición queda de nuevo suprimida la Escuela de Náutica de Santander sin tener en cuenta que venía funcionando desde 1730 como privada, y reconocida como oficial y paraestatal desde el año 1790.

Algún argumento de peso se esgrimió en el maremagnum gubernamental, no por Santander precisamente, sino por arrimar el ascua a su sardina que, precisamente, no era de estas latitudes, pero que a su rescoldo vino a sacarnos una castaña del fuego. Se trata de la Real Orden de 4 de julio siguiente por la que se autoriza a las Diputaciones y Ayuntamientos a sostener con cargo a sus presupuestos y con carácter particular, las Escuelas de Náutica suprimidas por el Real Decreto del mes anterior. Al amparo de dicha disposición, la Excma. Diputación y el Excmo. Ayuntamiento, de Santander, interesaron la autorización necesaria para conservar la nuestra Escuela de Náutica. Dicha súplica y no exigencia, fue atendida por Real Orden de 26 de septiembre de 1924 que apareció publicada en el Diario Oficial del Ministerio de Marina con fecha 3 del mes siguiente.

Por este nuestro formulismo, vuelve la Escuela a pertenecer al pueblo que mal o bien la conserva, y a entonar, por parte de su sufrido profesorado, el Padre Nuestro marineró de cumplir su santa voluntad pero seguir navegando. Es un detalle y un ejemplo que bien merece, en correspondencia, la admiración y el aplauso.

GRAN ODISEA

Entramos en el año 1925 y en sus principios; con fecha 7 de febrero, aparece un Real Decreto poniendo en vigor el Estatuto para el régimen y gobierno de las Escuelas de Náutica; entre sus preceptos existe uno —el artículo 161—, en que, aparte de ratificar la R. O. de 4 de julio mencio-

nada que autorizaba a estas su existencia con el carácter de privadas, determina los requisitos que las mismas han de reunir, tales como local apropiado, cuadro de profesores y Reglamento Interior de la Escuela, antecedentes que el artículo 164 del referido R. D. ordena sean elevados a la Dirección General de Navegación en unión de la solicitud de autorización para el funcionamiento de la Escuela con el carácter de particular. A pesar de que por la Diputación y Ayuntamiento se había tramitado en forma la solicitud de autorización, la que había sido concedida en su día, estimando que había de cumplir los requisitos que la nueva disposición determinaba, se aprestó la Corporación provincial a enviar a dicha Dirección General toda la documentación exigida —planos del edificio en que ha de seguir funcionando la Escuela, reglamento para el régimen y gobierno de la misma, cuadro de profesores que han de dar las enseñanzas con los certificados de sus títulos acreditativos de su aptitud para el desempeño de sus cargos, etc.— y, en espera de una aprobación total y placentera, se aguardo con tranquilidad sosegada la respuesta que en justicia debía recaer.

Pues bien, no obstante todo ello, la noticia sorprendente que posteriormente se recibió, fue de verdadera angustia. A través de la Comandancia de Marina, la Dirección General de Navegación trasmite una orden fechada el 8 de agosto de 1925 disponiendo que todo el material de que dispone la Escuela Náutica de Santander pase a la de Bilbao. Pretenden justificar esta medida, alegando que por no haberse acreditado en el plazo de tres meses que la Escuela de Náutica de Santander reunía los requisitos exigidos, ello había infringido el artículo 165 del Real Decreto de 7 de febrero, referido anteriormente, y que por tanto la resolución era inapelable, debiéndose cumplir con lo ordenado.

Se armó tal tremolina por defendernos, a capa y espada de la injusticia que se pretendía hacer con nuestra Escuela, que la prensa local se volcó de lleno, las autoridades se empezaron a mover y a utilizar a los escasos valedores de que disponíamos en la Corte. El vecindario, la ciudad entera clamó justicia y se reveló contra la maniobra, los comentarios en la calle no se referían a otra cuestión que no fuera dicha animadversión que se cernía sobre la Escuela de Náutica de Santander. Los periódicos comenzaron una campaña sonada contra la actitud del Gobierno, atacándole implacablemente porque además, se rumoreaba que pretendían quitar a Santander, con su puerto hermoso, la categoría que ostenta-

ba. Costó Dios y ayuda el conseguir que el material de nuestro centro docente marineró no fuera a parar a la Escuela de Bilbao como se ordenaba.

El pueblo estaba dispuesto a cualquier cosa antes de consentir tal desmán, sin embargo las aguas se aquietaron un tanto dejando pasar el temporal para que poco a poco volvieran a su cauce.

Pasado algún tiempo, se consiguió que por el Gobierno de la Nación se ratificara la autorización concedida al amparo de la Real Orden de 4 de Julio de 1924, admitiendo que la Escuela funcionara con el carácter de particular, y a su vez, ordenaba que el Archivo de la misma pasara, para su custodia, al Instituto Provincial en vez de estarlo en la Comandancia de Marina. Así fue decretado por el Almirante Magaz, para que se pudieran seguir librando certificados y títulos a los alumnos interesados que por extravío u otras necesidades los solicitaran, así como su correspondiente documentación.

Una vez enderezada la nave que parecía escorarse y zozobrar, la Escuela Particular de Náutica de Santander, inició sus nuevas singladuras con su bandera sin arriar flameando a todos los vientos. Comenzó en esta nueva etapa de su afanosa existencia, a partir del 1.º de octubre de 1925. Los gastos de sostenimiento, en aquellas calendas, ascendían a la cantidad de 22.000 pesetas anuales, de las cuales, la Diputación santanderina aportaba 10.000; el Ayuntamiento capitalicio otras 10.000 pesetas y la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, las 2.000 restantes.

POR SUS PROPIOS FUEROS

Una vez que el temporal amainó, la nave volvió a tomar rumbo seguro, pero casi en lastre, porque las necesidades eran muchas y las pesetas eran pocas. Su navegar por las procelosas mares de las órdenes y decretos, y cómo no, de las insidias que con sus embates pretendían su naufragio, eran superadas con valentía.

El gran capitán que mandaba esta nave, se llamaba D. Guillermo Fernández y Fernández, Capitán de la Marina Mercante, y su oficialidad estaba compuesta por los siguientes: D. Luis Martínez-Conde, Capitán de la Marina Mercante; D. Carlos Rodríguez B. de Bedia, Profesor Mercantil,

Secretario; D. Alfredo Piris, Capitán de la Marina Mercante; D. Justo Colongues, Ingeniero Industrial; D. Filemón Argos Ausin, Primer Maquinista Naval; D. Juan González Salomón, Licenciado en Ciencias Exactas, Catedrático del Instituto y Profesor Mercantil; D. Manuel Breñosa, Perito Industrial y Licenciado en Ciencias Químicas; D. Eustaquio Tejedor, Licenciado en Medicina y D. Alejandro Miranda Berdier, Radiotelegrafista de primera.

Este Claustro de reconocida valía y de esforzado espíritu desinteresado, era el auténtico responsable de que la Escuela Particular de Náutica de Santander estuviera donde estaba, de progreso en progreso; ellos fueron los que suscribieron la memoria del curso de 1927 a 1928 que, por su bien trazada forma y enjundia merece la pena transcribir: "Excmos. Señores: Por vez primera desde que se creó esta Escuela Particular de Náutica, redáctase una Memoria de su labor y enseñanza, dirigida especialmente a sus creadores, sostenedores y patronos, la Excelentísima Diputación provincial, el Excelentísimo Ayuntamiento de la capital y la prestigiosa Cámara de Comercio santanderina. Procuraremos que la cuenta que rendimos sea amplia y detallada, señalando la marcha segura, firme y progresiva de esta institución, la cual, con certera visión de su importancia real y transcendencia efectiva, las citadas Corporaciones crearon y sostienen para sustituir a la suprimida Escuela Oficial de Náutica de Santander.

La opinión santanderina y la de gran parte de su provincia se inquietó. Santander, el puerto mejor del Cantábrico y de las históricas villas de la costa de Castilla, del que durante siglos y siglos salieron tantos bravos marinos, tantos expertos Capitanes, Pilotos y Maestres y hasta Adelantados, Generales del mar, tenía que renunciar a su tradición. Y los pocos de sus hijos, a quienes la vocación invencible arrastrara a la navegación, no obstante los dispendios y molestias que se les ocasionara, tendrían que ir a buscar la enseñanza de su honrosa y trabajosa carrera fuera de sus hogares, lejos de su tierra...

La Escuela de Santander, de la que durante numerosos años brillantes y valientes nautas salieron, honrando a la Marina española, quedaba cerrada.

Pero nuestras Corporaciones recogieron —¿cómo no, si sus miembros eran y son montañeses fervorosos?— las justificadas voces de la opinión.

Y la Diputación, Ayuntamiento y Cámara de Comercio, se dispusieron a complacer los deseos del pueblo y a llenar el vacío triste que la suspensión había dejado... Y la Escuela Particular de Náutica de Santander quedó creada y con fecha 3 de enero de 1926 quedó autorizada, pues se recibió la orden de la Superioridad para el funcionamiento con carácter definitivo de este Centro.

Nombrado el personal docente con fecha 14 de octubre de 1925, éste, luchando con los inconvenientes de toda creación nueva, empezó con decisión y entusiasmo su labor y satisfechos —¿por qué no decirlo?— se hallan del resultado de su actuación, el Director y Profesores del Claustro. También satisfechas pueden estar las Corporaciones que protegen esta enseñanza al ver que no sólo no ha resultado estéril la siembra que se hizo, sino que fructifica lozanamente, aumentando su lozanía de año en año.

La región de Cantabria se halla con un Establecimiento de estudios náuticos que produce positivas utilidades.

Y la enseñanza que en sus aulas se explica abarca, conforme al nuevo plan decretado para los estudios de náutica, el doble aspecto de máquinas y pilotaje. Hemos de hacer constar la importancia que tiene en los actuales días la enseñanza de Maquinistas, pues se abren amplios horizontes a no pocos jóvenes, que pueden hallar un porvenir y una segura y honrosa manera de vivir, y así lo comprenden ellos acudiendo en número elevado a los talleres y aulas de esta Escuela.

Y todo esto aumenta el estímulo del profesorado, hasta el punto de extender sus labores a un radio de acción mayor que el formado por sus obligaciones. Así ha creado a cargo del Secretario de este Centro y Profesor de geografía, una clase de preparatorio e ingreso, toda vez que para poder ingresar en la carrera de Náutica es necesario sufrir exámenes en el Instituto.

Y por último, con íntima satisfacción vamos a dar cuenta del último progreso alcanzado, cuyos frutos esperamos recoger en el próximo curso escolar.

Al tanto el señor Director de la moderna orientación de los estudios náuticos y del papel preponderante que en la navegación va adquiriendo la radiotelegrafía, ha logrado que el Excelentísimo Ayuntamiento destinara una cantidad para adquirir una estación radiotelegráfica, emisora, del

tipo "Telefunken". (Sigue la enumeración de otros aparatos y sus ventajas).

A la vez podemos ofrecer a las autoridades de Marina, Observatorio Astronómico, etc., partes meteorológicos de las costas Norte y Noroeste de España, golfo de Vizcaya y Sur de las costas Británicas, tan importantes para el gremio de Pescadores y la navegación en general.

No hemos de terminar este preámbulo sin hacer constar nuestro profundo agradecimiento a las mencionadas Corporaciones por el interés mostrado acerca de este Centro de enseñanza.—Santander, 30 de septiembre de 1928".

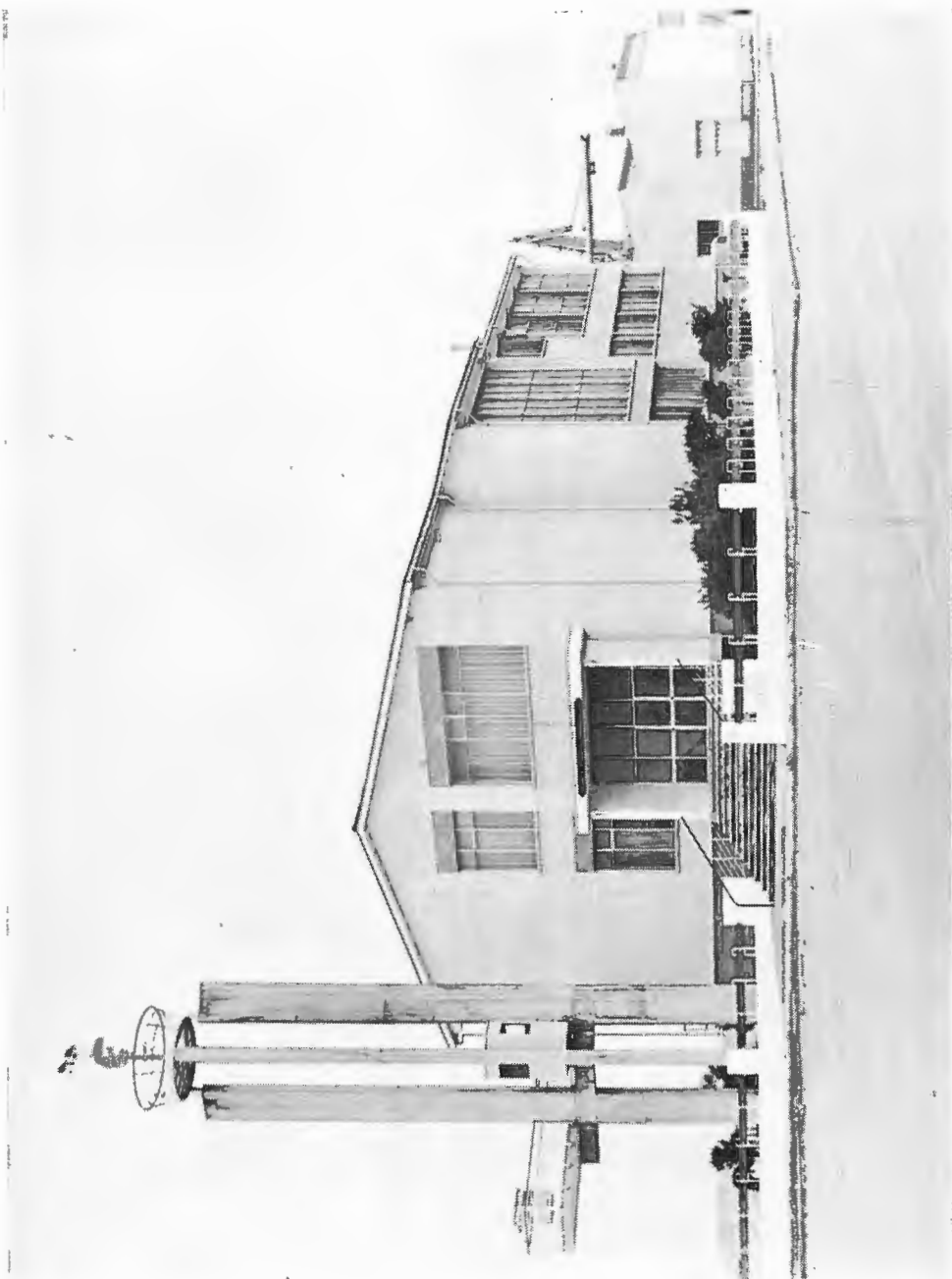
En la Memoria siguiente del curso 1928 a 1929, se manifiesta que dieron comienzo las clases de Radiotelegrafía con un éxito incalculable de alumnos y adelantados, hasta el extremo de que durante el curso se recibieron o captaron noticias de las estaciones europeas y americanas cuyas informaciones y sucesos fueron enviados a la prensa local, la cual las insertó.

Y como dato aún más curioso, ejemplo de su valor, se dice: "Pero donde más se reveló la importancia, ventajas y conveniencia de esta nueva disciplina y de la utilidad que presta esta Escuela desarrollando la enseñanza de la misma —se refiere a la radiotelegrafía—, fue durante el interesante vuelo del "Graff Zeppelin", en cuyo viaje a América la Escuela daba diariamente la situación exacta de la aeronave, cuyos relatos publicaban los periódicos, y en la noche del primer día del viaje, cuando era una incógnita el rumbo que el "Zeppelin" siguiera, logramos, a las once de la noche, captar la situación sobre Cádiz del famoso "Graff". Dicha noticia fue trasmitida al extranjero".

Los resultados del curso que acabamos de comentar, quedan de manifiesto en la siguiente relación:

- 18 Pilotos, aprobados
- 19 Maquinistas, aprobados
- 2 Radiotelegrafistas, sobresalientes
- 40 Radiotelegrafistas, aprobados

Como se puede comprobar, la cosecha fue fructífera.



Vista de la actual Escuela de Náutica de Santander.

CALMA CHICHA

La Escuela Particular de Náutica de Santander, enfilada ya definitivamente en tal reconocimiento, siguió curso tras curso tratando de superar el que comenzaba al anterior pasado. A la muerte de su Director, batallador en todos los terrenos que fue, le sustituyeron otros, como también fueron sustituidos muchos de los profesores que dejaban de existir por fallecimiento o jubilación. Director posterior de la Escuela fue D. Julián Garrastazu Basterrechea que falleció, sustituyéndole D. José Antonio Pedráz Bustillo, y actualmente D. Fernando Torrontegui, todos Capitanes de la Marina Mercante. Como Secretario de la misma después de D. Carlos Rodríguez B. de Bedia, lo fue D. Luis Fons Diestro, alma y vida de la Escuela, con el resto del profesorado, porque todos se impusieron el deber de enseñar, regir, velar y engrandecer los destinos de este Centro docente y marino santanderino.

Corriendo el año 1957, el 12 de febrero, se constituyó el Patronato de la Escuela Particular de Náutica y Máquinas de Santander y bajo este régimen continúa. Si perdió su condición de Oficial, no perdió, ni por un solo momento su categoría primerísima, su solera indiscutible y su renombre harto conocido por todas las navieras del litoral español, como nos dice Fermín Sánchez González "Pepe Montaña", en su obra "La vida en Santander".

PRESENTE Y FUTURO

El jueves 4 de julio de 1968, era inaugurado por el Almirante Nieto Antúnez, Ministro de Marina, en la persona del Contraalmirante Boado, Subsecretario de la Marina Mercante, el edificio de la actual Escuela de Náutica de Santander.

Tan grata efemérides tuvo lugar en ese día porque celebrándose en Santander la II Semana Naval de España, era uno de los actos importantes programados.

Esta nueva y reluciente Escuela, construída por la Excm. Diputación Provincial de Santander en el promontorio de San Martín, con la brillantez del momento y con la engalanadura de la ciudad, radiante con su sol

esplendoroso y la masiva afluencia de forasteros que se entremezclaban con todo el pueblo santanderino echado a la calle, hizo que el momento fuera más emotivo.

La bahía de Santander y su puerto ofrecían un impresionante aspecto.

Cuarenta unidades de la Armada española se hallaban en su recinto, unas atracadas y otras fondeadas, con una dotación total, aproximada, de unos diez mil hombres.

Por la mañana arribó el crucero insignia "Canarias" a cuyo bordo se encontraba el vicealmirante Romero Manso, Comandante General de la Flota, el cual recibe las salvas de ordenanza desde uno de los minadores surto en el muelle de Albareda. Nueve mil marinos, alineados en sus respectivas unidades, permanecen firmes rindiendo honores. La romántica silueta del "Juan Sebastián Elcano", con los gavieros en los palos, ponen un sublime colorido a la estampa.

La Escuela ha sido aceptada con júbilo por parte del alumnado y, no digamos, que por parte del Claustro de Profesores. El éxito que se ha apuntado la Corporación provincial, haciendo esta inversión cultural, es enorme; la Diputación cada año dedica sumas de consideración y presta atención preferente a las necesidades de la Escuela de Náutica. El Ayuntamiento, a su vez, coadyuva, también, en lo posible aumentando progresivamente su consignación para tal fin.

Los intentos que se han venido haciendo y que esporádicamente se hacen para que la Escuela sea reconocida como oficial, parece ser que no tienen eco suficiente.

Entre tanto, la matrícula se supera constantemente. Su recinto se ha quedado pequeño, insuficiente para tanto alumnado que acude a sus aulas, pues ya no es una sola Escuela, son dos las que se cobijan bajo el mismo techo. La Diputación tiene en estudio su ampliación ante tanta demanda como se viene registrando; que sea en hora buena porque el pueblo y, sobre todos, los llamados o predestinados a las bregas marineras, se lo agradecerán.

Y ya, dando final a este esbozo de trabajo que con posibles errores he trazado, para que los actuales nautas en ciernes que nutren las aulas de la Escuela sepan apreciar el esfuerzo y la fama reconocidos, traduciré las palabras que en el año 1839 empleara don Juan Manuel de los Ríos en

su obra "Historia de la Armada Española": "Era tal, dice, la fama de argonautas que tenían los cántabros en los reinados de Carlos I y de Felipe II, que en 1548 se les erigió en Flandes un arco triunfal sobre el cual estaba el filósofo Anacris con el áncora en la mano, por atribuírsele su invención, y debajo de él, en versos latinos de Polidoro Virgilio, los siguientes, traducidos por Enao":

"Por mar invencible, dicen,
Ser de Cantabria la gente;
Pues ni del Euro la rabia,
Ni peligro alguno teme;
Industriosa en navegar
Contra vientos y olas fuertes,
En enderezar los leños (naos)
Es su saber eminente;
Con tan valeroso ejemplo,
De España el resto acomete,
Entregar al mar insano,
Popas prestas, velas leves".

APORTACION AL CONOCIMIENTO DE LAS ZONAS DE PUESTA DE
LA SARDINA, *SARDINA PILCHARDUS* (WALB.), Y DE LA ANCHOA,
ENGRAULIS ENCRASICHOLUS (L.), EN LA COSTA CANTABRICA
ORIENTAL

A. DICENTA y O. CENDRERO

INTRODUCCION

La costera de la anchoa del Cantábrico del año 1970 registró un fuerte descenso frente a la de 1969, pasando las capturas de más de 33.000 toneladas en este último a 20.000 escasas. Esto produjo la natural alarma entre los pescadores, que temieron por el futuro de la pesquería y, desde luego, trataron de buscar explicaciones al fenómeno.

Una de las que encontraron más verosímiles fue que la gran cantidad de contaminantes vertidos por el río Urumea mataba los huevos y las larvas de anchoa y otras especies y además formaba una barrera que impedía la habitual migración de los adultos en sentido este-oeste, haciéndolos permanecer junto a las costas de Francia, con las consiguientes dificultades para su captura, hipótesis que prosperó ante la Subsecretaría de la Marina Mercante.

A instancias de este organismo, y con el fin de comprobar hasta que punto podía ser cierta la referida hipótesis, así como con el de determinar las zonas de puesta de la anchoa y la sardina, se planificaron unas campañas destinadas a estudiar estos fenómenos. Las campañas se llevaron a cabo durante la primavera y el verano de 1971 y durante el verano de 1972, siendo esta última de muy corta duración, ya que hubo que interrumpirla a causa de un percance sufrido por el barco.

MATERIAL Y METODOS

Para las campañas de 1971 se utilizó el barco "A. González de Linares", del Laboratorio Oceanográfico de Santander. Es una embarcación de 12 metros de eslora y 40 CV., tripulada por tres hombres.

En la campaña de 1972 se trabajó con el "Lolín Moreno", embarcación de 20 metros de eslora y 400 CV., alquilada por el Instituto.

De la red de estaciones programada hubo que suprimir varias por no poder completarlas durante el tiempo disponible, quedando reducidas a las señaladas en la figura 1.

En cada estación se realizaba una pesca de plancton en superficie con una red de modelo Juday-Borogov modificada, equipada con mallas de 500 μ arrastrando durante 10 minutos a 2,2 nudos. Se registraban las temperaturas del aire, de superficie y a las profundidades de 5, 10, 20, 40, 60 y 90 metros, tomando en todas ellas muestras de agua para determinar la salinidad, el oxígeno disuelto y los fosfatos. Las temperaturas se tomaron con termómetros de inversión y las muestras de agua con botellas tipo Nansen. Los resultados de las observaciones físico-químicas, que corrieron a cargo de los oceanógrafos químicos A. Alvarez de Meneses y N. González García-Estrada, serán objeto de una publicación independiente.

RESULTADOS Y DISCUSION

1. Huevos y larvas de anchoa

En la primera de las campañas no se detectó más que un huevo de anchoa en las 27 pescas de plancton efectuadas, y ninguna larva (tabla 1). Esto confirma los estudios hechos anteriormente por diversos autores (Arbault y Lacroix-Boutin, 1969, 1971), cuyas conclusiones indican que esta especie no inicia su plenitud reproductora hasta bien entrada la primavera (mes de Mayo). En las dos campañas de los meses de Junio de 1971 y 1972 se realizaron 33 pescas en total y según se pudo ver sólo 6 (18,2%) arrojaron resultado negativo, empezándose además a detectar algunas larvas, si bien en número muy reducido.

Con el fin de poder tener una visión de conjunto de las diversas zonas, hemos agrupado los valores obtenidos en las estaciones correspondientes a la bahía de Fuenterrabía (estaciones 6 y 7), desembocadura del Urumea (estaciones 9 a 26), Guetaria-Ondárroa (estaciones 33 a 43), Bermeo-Cabo Machichaco (estaciones 47 a 52), Abra de Bilbao (estaciones 53 a 64) y boca de la bahía de Santander (estaciones 65 a 70). Estos valores figuran en la tabla 2. Su examen permite deducir lo siguiente:

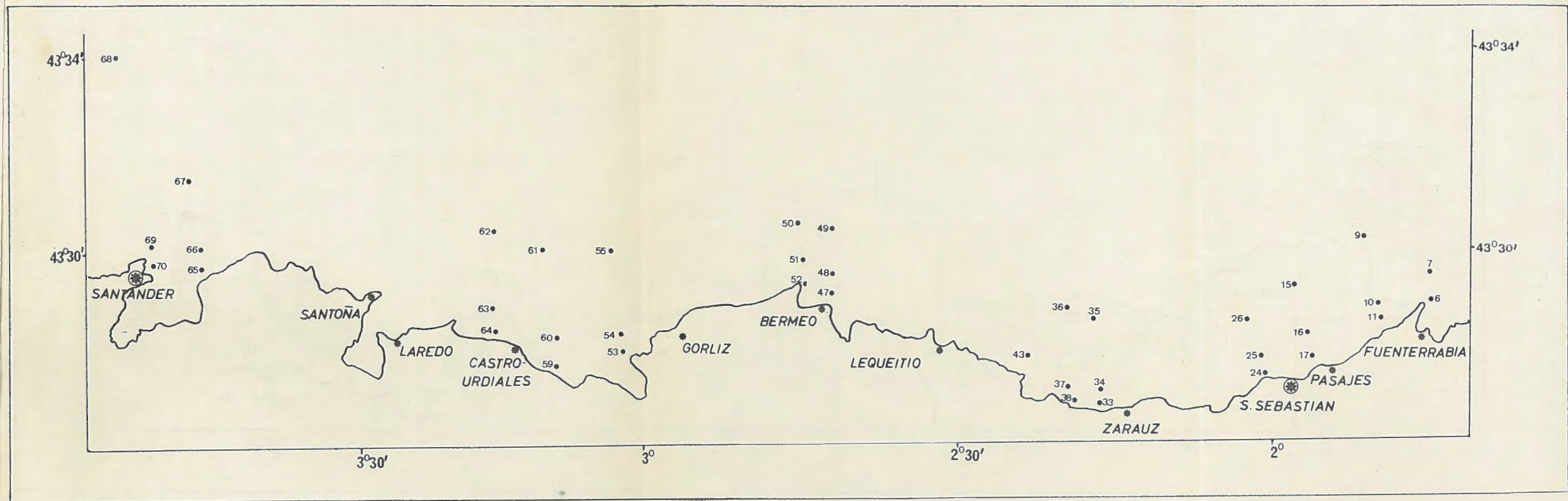


Fig. 1.—Situación de las estaciones estudiadas durante las campañas.

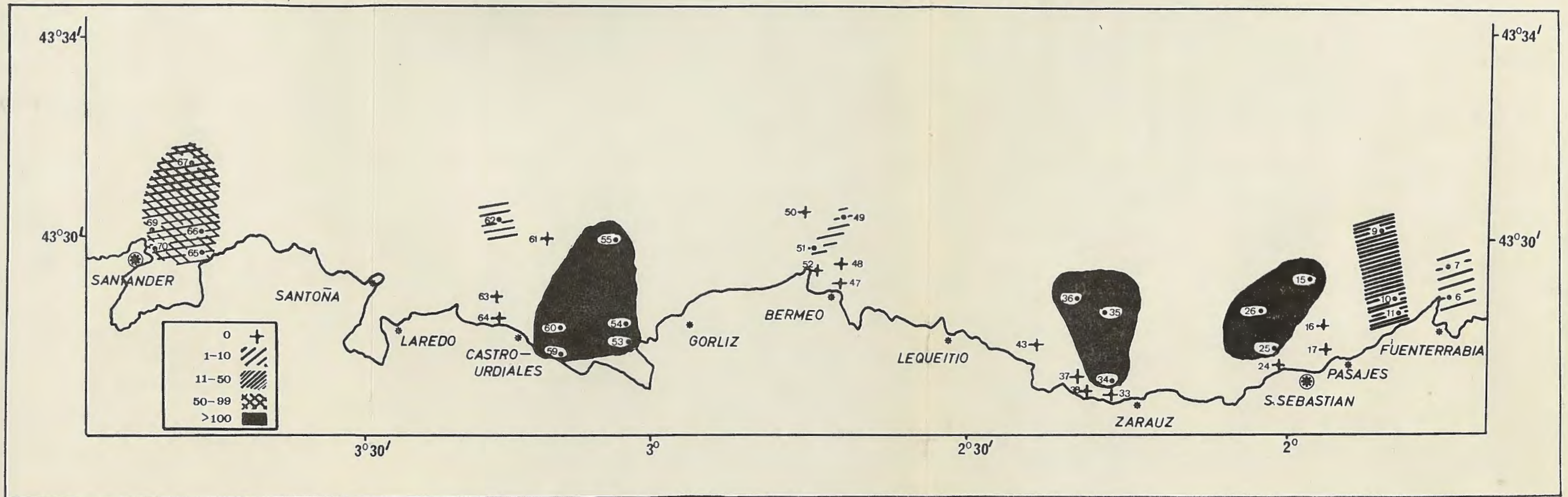


Fig. 2.—Distribución de los huevos de anchoa en el verano de 1971. El recuadro del ángulo inferior izquierdo contiene la clave para interpretar los signos. Las concentraciones de huevos están expresadas en números absolutos.

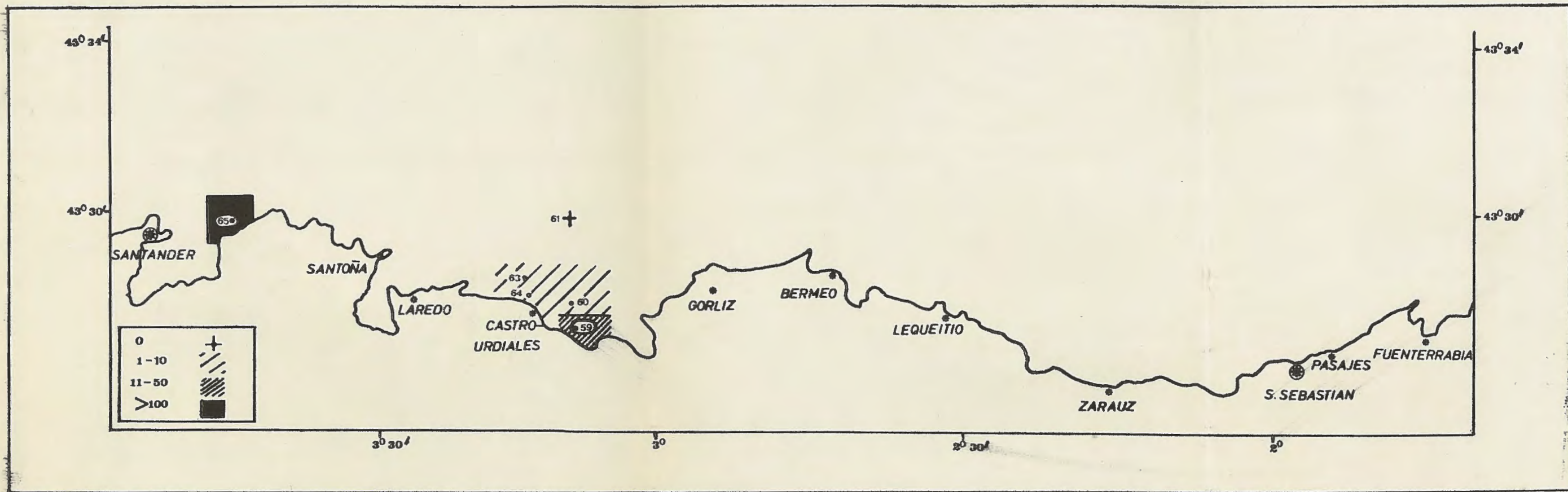


Fig. 3.—Distribución de los huevos de anchoa en el verano de 1972. El recuadro del ángulo inferior izquierdo tiene el mismo significado que en la fig. 2.

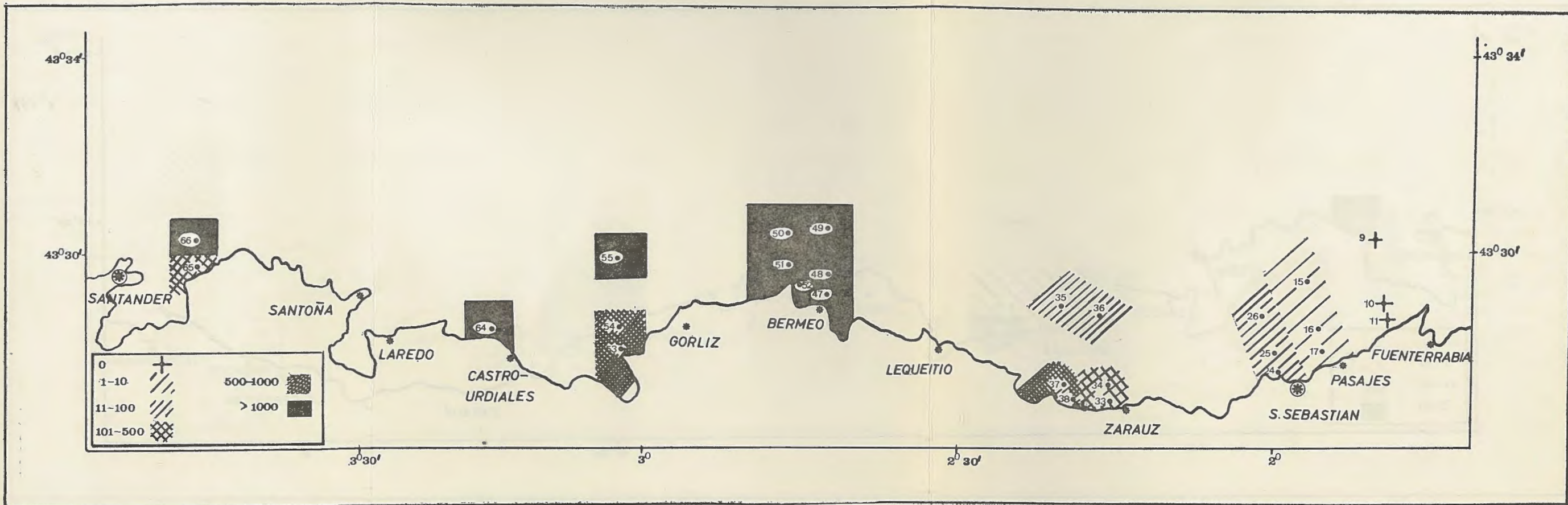


Fig. 4.—Distribución de los huevos de sardina en la primavera de 1971. Clave para su interpretación, referida a números absolutos de huevos, en el ángulo inferior izquierdo. Esta misma clave se aplica a la fig. 5.

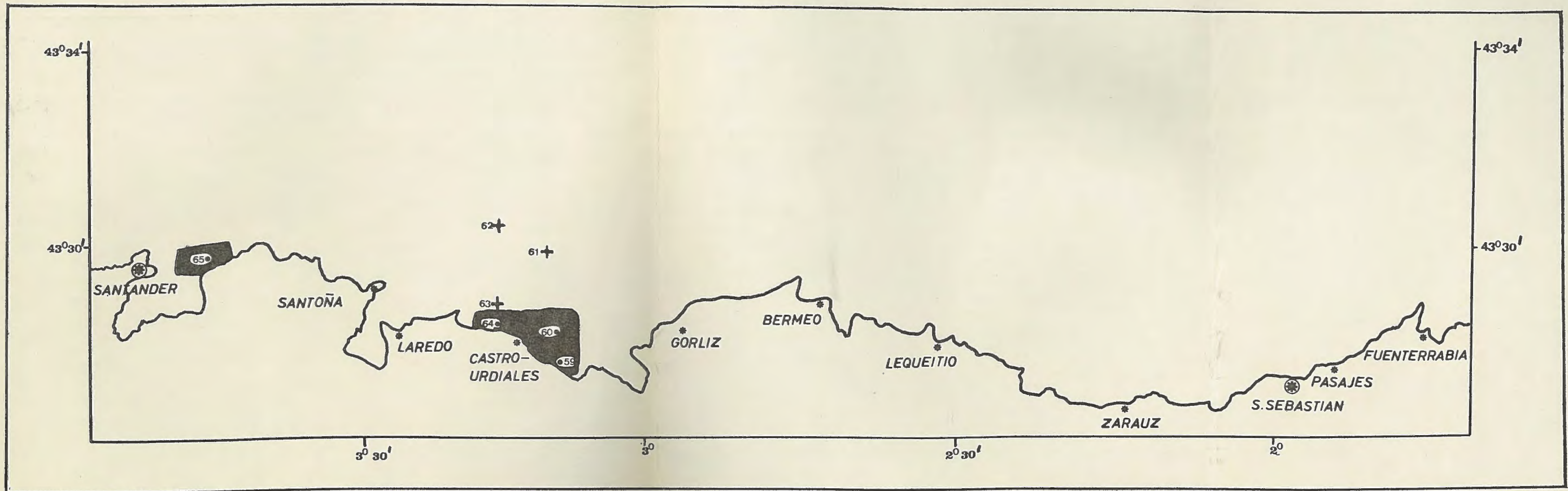


Fig. 5.—Distribución de los huevos de sardina en el verano de 1972.

1.º No parece haber concentraciones de huevos que permitan suponer que existe una zona de puesta definida para la anchoa en la costa cantábrica, salvo en la parte más oriental, lo que corrobora los trabajos ya citados. Las cuatro larvas halladas en total no permiten deducir nada.

2.º A excepción del "salto" que se presenta en la zona de Bermeo-Machichaco, la distribución de huevos de anchoa es bastante uniforme entre Cabo Higuer y Castro-Urdiales (figura 2), hallándose aquellos más concentrados precisamente en las proximidades de la desembocadura del Urumea.

3.º La mortalidad de los huevos de anchoa es en general muy baja. Aunque en el caso concreto de la estación 10, estudiada en Junio de 1971 (tabla 1), exista una mortalidad de 57,1%, consideramos que el corto número de huevos hallados en ella hace que esta cifra carezca de significado. En el conjunto de la zona en que se halla la estación 10, la mortalidad no alcanza el 20% (tabla 2).

4.º No parece que se pueda atribuir al río Urumea la mortalidad de los huevos de anchoa, ya que la zona que le sigue en importancia de mortalidad es la correspondiente a Guetaria-Ondárroa (estaciones 33 a 43) a la que en ningún caso alcanzarían los efectos de este río, aparte de que, de hacerlo, afectarían por igual a la puesta de la sardina, cosa que no sucede según veremos más adelante. Prescindimos de considerar la zona de Bermeo-Machichaco, pues tampoco se puede atribuir significado al porcentaje calculado para los seis huevos hallados.

5.º También cabe descartar el efecto de barrera para el desplazamiento de la anchoa hacia el oeste atribuido al río Urumea. Se puede apreciar que tanto en 1971 como en 1972 (figura 3), a pesar de los escasos datos conseguidos en este último, se encuentran huevos de esta especie con cierta abundancia bastante al oeste del Urumea.

6.º Aunque se insiste en la escasez de datos, la contaminación producida por los ríos parece tener muy poco efecto sobre la mortalidad de los huevos y larvas de anchoa. Esta conclusión se apoya además en el desarrollo de las costeras siguientes a 1971, que pueden considerarse normales, así como en los datos obtenidos para los huevos y larvas de sardina que se discuten seguidamente.

2. Huevos y larvas de sardina

Esta especie carece de la importancia económica que tuvo hace años para los pescadores del Cantábrico, pero todavía constituye un recurso importante al que se acude cuando las pescas de otras especies pelágicas fallan; por otra parte, los pescadores de bajura franceses siguen considerándola como básica para sus actividades y en los trabajos de Arbault y Lacroix ya citados se ha prestado atención grande a la sardina.

Como durante la época de nuestra primera campaña no se esperaba encontrar huevos de anchoa y por lo tanto no se podía comprobar la hipótesis de los efectos de la contaminación del Urumea sobre los huevos y larvas de peces, se estudiaron los de sardina por hallarse ésta todavía en período de puesta.

En la tabla 3 se exponen los resultados de las pescas de plancton realizadas. Comparándolas con la tabla 1, se puede apreciar que la presencia de huevos y larvas de las dos especies durante 1971 está claramente diferenciada en el tiempo. En el 60 % de las pescas efectuadas durante el mes de Junio el resultado fue negativo, en tanto que en las de Marzo y Abril sólo lo fue el 11,1%.

Las concentraciones de huevos de sardina se dan gráficamente en las figuras 4 y 5. En ellas se puede ver de forma muy clara que la zona correspondiente a Bermeo-Machichaco y la que se extiende entre el Abra de Bilbao y Laredo pueden claramente considerarse como zonas de puesta de sardina; en la primera de ellas, además, la mortalidad encontrada fue relativamente moderada (tabla 4), elevándose a medida que nos desplazamos hacia el oeste y siendo francamente alta en las proximidades de la bahía de Santander, sin que sepamos las causas a que achacar este fenómeno. También parece que en la zona conflictiva (proximidades de la desembocadura del Urumea) hay una mortalidad más bien alta; esto puede deberse tanto a la contaminación como a que las muestras de huevos se obtuvieron en fechas próximas a la terminación de la temporada de puesta, siendo por tanto su viabilidad mucho menor. Compárense, sin embargo, los valores de concentraciones y mortalidad obtenidos para esa zona y la contigua a ella hacia el oeste (Guetaria-Ondárroa) y se verá que la imagen que presenta es radicalmente distinta, lo que viene a reforzar nuestra suposición de que la contaminación producida por el Urumea tiene escasa o nula influencia.

Los valores de 1972, igual que en el caso de la anchoa, no permiten deducir resultados fidedignos. Da la impresión de que en ese año la puesta de la sardina se retrasó respecto a 1971, así como que las concentraciones de huevos halladas a la altura de Castro Urdiales y de la bahía de Santander confirman a estas zonas como favorables para el desove de la especie. La altísima mortalidad encontrada en los huevos (69,6% del total) indicaría, sin embargo, que este desove realizado ya bien entrado Junio tuvo lugar totalmente fuera de época y con condiciones ambientales, temperatura sobre todo, sumamente desfavorables.

Por lo que se refiere a las larvas, en la primavera de 1971 se encontraron en número no muy grande y repartidas irregularmente.

En la zona Guetaria-Ondárroa se encontró la mayor cantidad, totalizando 123 ejemplares. Posiblemente no se capturaron más larvas de ninguna de las dos especies por haberse hecho las pescas de día y en superficie, con lo cual las larvas no serían capturadas al encontrarse en capas más profundas. En ningún caso se ha observado relación entre el número de huevos y el de larvas en ninguna zona.

AGRADECIMIENTO

Queremos expresar nuestro agradecimiento a D. José María Navaz y Sanz y D. Pedro Díaz de Espada su colaboración durante la preparación de las campañas.

BIBLIOGRAFIA

- ARBAULT, S. y N. LACROIX-BOUTIN, 1969. Epoques et aires de ponte des poissons téléostéens du golfe de Gascogne en 1955-1966. (Oeufs et larves). *Rev. Trav. Inst. Pêches Marit.*, 33 (2): 181-201.
- 1971. Aires de ponte de la sardine, du sprat et de l'anchois du golfe de Gascogne et sur le plateau celtique. Résultats de six années d'étude. *Rev. Trav. Inst. Pêches Marit.*, 35 (1): 35-56.

Estaciones	Primavera 1971				Verano 1971				Verano 1972			
	Fecha	N.º Huevos	Mortalidad %	Larvas	Fecha	N.º Huevos	Mortalidad %	Larvas	Fecha	N.º Huevos	Mortalidad %	Larvas
6	—	—	—	—	10/06	16	6,2	1				
7	—	—	—	—	»	7	0	0				
9	02/04	1	0	0	»	31	19,3	0				
10	»	0	0	0	»	17	57,1	0				
11	»	0	0	0	»	23	0	0				
15	»	0	0	0	09/06	18	11,1	0				
16	»	0	0	0	—	—	—	—				
17	»	0	0	0	—	—	—	—				
24	31/03	0	0	0	—	—	—	—				
25	»	0	0	0	09/06	84	17,8	0				
26	»	0	0	0	»	25	36	0				
33	»	0	0	0	—	—	—	—				
34	»	0	0	0	08/06	80	8,7	0				
35	»	0	0	0	—	—	—	—				
36	»	0	0	0	08/06	68	8,8	0				
37	30/03	0	0	0	»	4	100	0				
38	»	0	0	0	—	—	—	—				
43	»	—	—	—	08/06	0	0	0				
47	30/03	0	0	0	07/06	0	0	0				
48	»	0	0	0	»	0	0	0				
49	»	0	0	0	»	3	0	0				
50	»	0	0	0	—	—	—	—				
51	»	0	0	0	07/06	3	33	0				
52	»	—	—	—	»	—	—	—				
53	29/03	—	—	—	03/06	1	0	0				
54	»	0	0	0	»	10	0	0				
55	»	0	0	0	»	1	0	0				
59	»	—	—	—	04/06	23	0	1	12/06	22	18,1	0
60	»	—	—	—	»	82	8,5	0	»	7	0	0
61	»	—	—	—	—	—	—	—	»	0	0	0
62	»	—	—	—	04/06	4	25	0	—	—	—	—
63	»	—	—	—	»	0	0	0	10/06	6	16,6	0
64	24/03	0	0	0	»	0	0	0	»	2	0	0
65	»	0	0	0	14/06	19	15,7	1	»	204	6,8	0
66	»	0	0	0	»	11	9	0				
67	»	—	—	—	»	6	0	0				
68	»	—	—	—	01/06	6	0	0				
69	»	—	—	—	»	3	0	1				
70	»	—	—	—	»	1	0	0				

TABLA 1.—Distribución de huevos y larvas de anchoa, *Engraulis encrasicolus*.

1971			1972	
St.	Total huevos	% muertos	Total huevos	% muertos
6-7	23	4,3	—	—
9 a 26	188	19,1	—	—
33 a 43	152	11,1	—	—
47 a 52	6	16,7	—	—
53 a 64	121	6,6	37	13,5
62 a 70	46	8,6	204	6,8
Totales	536	12,5	241	7,9

TABLA 2.—Huevos de anchoa, *Engraulis encrasicolus*, agrupados por zonas (explicación en el texto).

Estaciones	Primavera 1971				Verano 1971				Verano 1972			
	Fecha	N.º Huevos	Mortalidad %	Larvas	Fecha	N.º Huevos	Mortalidad %	Larvas	Fecha	N.º Huevos	Mortalidad %	Larvas
6		—	—	—	10/06	0	0	0				
7		—	—	—	»	0	0	0				
9	02/04	0	0	0	»	0	0	0				
10	»	0	0	0	»	0	0	0				
11	»	0	0	1	10/06	0	0	0				
15	»	8	25	1	09/06	0	0	0				
16	»	5	40	3	»	—	—	—				
17	»	2	50	0	»	—	—	—				
24	31/03	16	12,5	0	»	—	—	—				
25	»	47	36,1	1	09/06	0	0	0				
26	»	94	29,7	4	»	0	0	0				
33	»	295	22,7	62	»	—	—	—				
34	»	237	10,9	28	08/06	0	0	0				
35	»	38	21	7	»	—	—	—				
36	»	65	23	11	08/06	0	0	0				
37	30/03	954	2,4	15	»	0	0	0				
38	»	752	11,7	0	»	—	—	—				
43		—	—	—	08/06	1	100	0				
47	30/03	7824	20,2	0	07/06	0	0	0				
48	»	7448	26,1	0	»	1	0	0				
49	»	9816	23	0	»	0	0	0				
50	»	5464	24,5	0	»	—	—	—				
51	»	1327	—	—	07/06	0	0	0				
52	»	1000	—	—	»	—	—	—				
53	29/03	1000	?	?	03/06	1	100	0				
54	»	732	36	21	»	1	100	0				
55	»	4288	35,4	11	»	13	15,3	0				
59	»	—	—	—	04/06	0	0	0	12/6	672	49,8	2
60	»	—	—	—	»	0	0	0	»	928	68,4	0
61	»	—	—	—	»	—	—	—	»	0	0	0
62	»	—	—	—	04/06	0	0	0	—	—	—	—
63	»	—	—	—	»	2	0	0	10/6	0	0	0
64	24/03	8824	41	60	»	0	0	0	»	13	76,9	1
65	»	172	61	0	14/06	4	25	0	»	843	86,7	0
66	»	3712	50,6	24	»	5	0	0				
67	»	—	—	—	»	14	14,2	0				
68	»	—	—	—	01/06	99	60,6	0				
69	»	—	—	—	»	61	59	0				
70	»	—	—	—	»	34	29,4	6				

TABLA 3.—Distribución de huevos y larvas de sardina, *Sardina pilchardus*.

	Primavera 1971		Verano 1971		Verano 1972	
St.	Total huevos	% muertos	Total huevos	% muertos	Total huevos	% muertos
6-7	—	—	—	—	—	—
9 a 26	172	30,7	—	—	—	—
33 a 43	2.331	9,7	1	100	—	—
47 a 52	32.879	21,7	1	0	—	—
53 a 64	14.844	36,4	17	23,5	1.613	60,7
65 a 70	3.884	51,1	217	50,2	843	86,7
Totales	54.110	27,3	236	48,7	2.456	69,6

TABLA 4.—Huevos de sardina, *Sardina pilchardus*, agrupados por zonas (explicación en el texto).

CONTRIBUCION AL CONOCIMIENTO DE LA FAUNA BENTONICA
DE LA BAHIA DE SANTANDER

C. A. FERNANDEZ PATO y J. L. CORT BASILIO

INTRODUCCION

En el presente trabajo se ha tratado principalmente de aportar unos primeros datos sobre catalogación y situación de especies de la fauna bentónica, con referencias a su abundancia relativa, como contribución para una futura elaboración de una carta bionómica de la bahía de Santander.

La única referencia que poseemos hasta el presente que trate de modo exhaustivo la fauna bentónica de la bahía, desde un punto de vista similar proviene de RODRIGUEZ MARTIN y FERNANDEZ CREHUET (1948).

BREVE DESCRIPCION DE LA BAHIA

La bahía de Santander se halla en comunicación con el mar libre por un canal situado al NE. de ella. La entrada se abre al N. y su situación es: 3° 48' de longitud O. de Greenwich, y 43° 27' de latitud N. La superficie de flotación es de 29.970.000 m.².

El principal aporte fluvial lo constituye el río Miera, que en su desembocadura recibe el nombre de Cubas, entre Somo y Pedreña.

Los vientos dominantes son O., NO. y S., SO., siendo el S. el que determina en ella un mayor oleaje.

Es realmente importante la influencia de las mareas en la bahía, pues quedan al descubierto durante las bajamares grandes arenales en muchos de los cuales es común la práctica del marisqueo.



Plano de la bahía de Santander con la localización de las estaciones de muestreo.

La máxima carrera de marea es de 5,431 m. y las cotas de la B.M.V.E. y de la P.M.V.E. respecto al cero del puerto, son respectivamente: 0,033 m. y 5,464 m., siendo el nivel medio de 4,70 m.

MATERIAL Y METODOS

El material estudiado fue recolectado durante los meses de marzo, abril y mayo del año 1973, y los de marzo, abril y mayo de 1974, y en los días en que los coeficientes de marea y las condiciones climatológicas, permitían verificar este trabajo, no realizándose nunca muestreos con coeficiente de marea inferior a 70, ni superior a 106.

Para la obtención de datos de tipo cuantitativo se realizaron 26 muestreos (estaciones) en los que se registró el número de individuos de cada especie por m.², realizándose además otra serie de observaciones en distintos puntos para la obtención de datos de tipo cualitativo de las distintas especies.

La localización de las estaciones puede verse en el mapa de la figura 1.

El procedimiento seguido para efectuar los muestreos ha sido el siguiente: Se marca sobre el terreno un cuadrado de 50 x 50 cm. y con una pala se excava hasta una profundidad aproximada de 25 cm., procurando que el cuadrado no disminuya en superficie con la profundidad, toda la arena extraída se tamiza a continuación con un cedazo de 5 mm. de luz de malla. Los animales que queden en el tamiz se fijan con formol al 4 %, neutralizado para su posterior estudio en el laboratorio. En el trabajo solamente se consideraron los ejemplares que fueron hallados vivos.

Las claves que se han usado para la clasificación de los distintos ejemplares han sido fundamentalmente: FAUVEL (1923, 1928), GRAHAM (1971), MONTERO AGÜERA (1971), MORTENSEN (1927), ZARIQUEY ALVAREZ (1968). Hemos preferido emplear en el presente trabajo la nomenclatura antigua, para una mayor facilidad de consulta con el trabajo de Rodríguez Martín y Fernández Crehuet, incluyendo al final una lista de especies halladas con la sinonimia actual en los casos de existir esta.

Para la descripción cuantitativa nos hemos atendido solamente a poliquetos y moluscos de ambiente arenoso, utilizando los siguientes índices:

Indice de Abundancia-dominancia de Braun-Blanquet, en el que en función de la abundancia relativa se establece la siguiente escala:

Abundancia despreciable	+
Menos del 5 %	1
Entre el 5 % y el 25 %	2
Entre el 25 % y el 50 %	3
Entre el 50 % y el 75 %	4
Más del 75 %	5

Indice de Sörensen de similitud entre estaciones:

$$S = \frac{2 C_{pq}}{N_p N_q}$$

siendo

C_{pq} = Número de especies simultáneas en las estaciones p y q.

N_p = Número de especies en la estación p.

N_q = Número de especies en la estación q.

Se ha calculado para cada una de las estaciones con todas las demás (406 índices).

Indice de asociación entre especies:

$$q = \frac{2 \cdot C}{a_1 \cdot b_2}$$

C = Número de muestras en que aparecen conjuntamente las especies 1 y 2.

a = Número de muestras en que aparece la especie 1.

b = Número de muestras en que aparece la especie 2.

Los dos últimos índices varían entre 0 y 1.

RESULTADOS Y CONCLUSIONES

Zona I — Arenales comprendidos entre el canal de la Línea y el canal de Raos.

A simple vista pueden diferenciarse dos zonas de arena muy distintas: En la parte E., en el límite de las bajamares de mareas vivas, el suelo está formado por abundantísimas conchuelas, no existiendo apenas especies vivas, mientras que la parte central y la más próxima al canal de la Línea es de tipo fangoso y color negruzco.

Especies encontradas:

Pachygrapsus marmoratus
Eupagurus sp. (en conchas de *Nassa reticulata*)
Carcinus maenas
Mytilus edulis
Gryphaea angulata
Cardium edule
Lucina divaricata
Tellina incarnata
Scrobicularia plana
Tapes decussatus
Tapes pullastra
Tapes aureus
Cyclonassa neritea
Scaphander sp.
Arenicola marina
Myxicola infundibulum

Los índices de abundancia-dominancia son los siguientes:

	INDICE
<i>Cardium edule</i>	4 (57,60 %)
<i>Arenicola marina</i>	2 (11,70 %)
<i>Myxicola infundibulum</i>	2 (5,88 %)
<i>Cyclonassa neritea</i>	1 (4,70 %)
<i>Scrobicularia plana</i>	1 (4,70 %)
<i>Tapes pullastra</i>	1 (4,70 %)
<i>Tapes aureus</i>	1 (4,70 %)
<i>Tapes decussatus</i>	1 (2,35 %)
<i>Lucina divaricata</i>	1 (1,17 %)
<i>Scaphander</i> sp.	1 (1,17 %)
<i>Tellina incarnata</i>	1 (1,17 %)

Se observa que las dos especies con mayor índice son *Cardium edule* y *Arenicola marina*. En el cuadro 1 de similitud entre estaciones, las de esta zona son las comprendidas entre la 1 y la 5.

Zona II — Comprendida entre la isla de Marnay, Punta de Elechas, ensenada de San Bartolomé y el regato de San Juan.

Especies encontradas:

Chthamalus sp.
Carcinus maenas
Eriphia spinifrons
Leander serratus
Portunus puber
Eupagurus sp. (en conchas de *Nassa* sp.)
Eloactis mazeli
Actinia equina
Mytilus edulis
Tapes decussatus
Tapes pullastra
Ostrea edulis
Tapes aureus
Crassostraea angulata
Solen marginatus
Scrobicularia plana
Cardium edule
Lucina lactea
Cyclonassa neritea
Littorina littorea
Calyptraea chinensis
Teredo sp.
Myxicola infundibulum
Branchioma vesiculosum
Lumbriconereis sp.
Arenicola marina

Los muestreos cuantitativos fueron realizados en el arenal comprendido entre el regato de San Juan y el regato de San Bartolomé. La naturaleza del suelo es de fango negruzco.

Los índices de abundancia-dominancia son los siguientes:

	INDICE
<i>Tapes pullastra</i>	3 (45,3 %)
<i>Cardium edule</i>	3 (25,3 %)
<i>Tapes decussatus</i>	2 (14,6 %)
<i>Tapes aureus</i>	2 (5,3 %)
<i>Scrobicularia plana</i>	1 (4 %)
<i>Lucina lactea</i>	1 (1,3 %)
<i>Cyclonassa neritea</i>	1 (1,3 %)
<i>Solen marginatus</i>	1 (1,3 %)
<i>Lumbriconereis sp.</i>	1 (1,3 %)

Las dos especies más abundantes son *Tapes pullastra* y *Cardium edule*, siguiendo en importancia *Tapes decussatus*.

En el cuadro 1 los muestreos de esta zona son los comprendidos entre el 6 y el 10.

Zona III — Comprendida entre el Sable de la Huera, La Punta de los Luciatos, Isla de Marnay y la Punta de Juncos.

Se puede generalizar la naturaleza del suelo de toda esta zona como arenoso, con conchuela en la parte superior y en la inferior arenoso-negruzca.

Especies encontradas:

Portunus puber
Corystes cassivelaunus
Atelecyclus undecimdentatus
Xanto incisus
Maja squinado
Crangon vulgaris
Leander squilla
Eupagurus sp. (en conchas de *Ocenebra sp.* y de *Nassa reticulata*)
Astropecten irregularis var. pentacanthus
Paracentrotus lividus
Echinocardium cordatum
Sepia officinalis officinalis

Aplysia depilans
Venus verrucosa
Venus gallina
Callista chione
Psammobia faeröensis
Cardium edule
Cardium tuberculatum
Cardium norvegicum
Cardium echinatum
Pandora inaequalis
Lucina divaricata
Lucina lactea
Tellina incarnata
Tapes pullastra
Tapes decussatus
Tapes aureus
Scrobicularia plana
Solecurtus candidus
Solen marginatus
Solen ensis
Anomia ephippium
Gryphaea angulata
Modiola adriatica
Natica nitida
Calyptraea chinensis
Nassa reticulata
Gibbula sp.
Scaphander sp.
Cerebratulus sp.
Myxicola infundibulum
Chaetopterus variopedatus
Branchioma vesiculosum
Lumbriconereis sp.

Se realizaron muestreos cuantitativos en los puntos señalados en la figura 1 correspondientes a las estaciones 10 a la 18. Siendo los índices de abundancia-dominancia los siguientes:

	INDICE
<i>Callista chione</i>	2 (18,18 %)
<i>Cardium tuberculatum</i>	2 (10,60 %)
<i>Tapes pullastra</i>	2 (9,09 %)
<i>Venus gallina</i>	2 (9,09 %)
<i>Pandora inaequalis</i>	2 (7,57 %)
<i>Branchioma vesiculosum</i>	2 (7,57 %)
<i>Solen ensis</i>	2 (6,06 %)
<i>Solecurtus candidus</i>	1 (4,54 %)
<i>Myxicola infundibulum</i>	1 (4,54 %)
<i>Psammobia faeröensis</i>	1 (3,03 %)
<i>Nassa reticulata</i>	1 (3,03 %)
<i>Tellina incarnata</i>	1 (3,03 %)
<i>Venus verrucosa</i>	1 (1,51 %)
<i>Cardium norvegicum</i>	1 (1,51 %)
<i>Cardium echinatum</i>	1 (1,51 %)
<i>Solen marginatus</i>	1 (1,51 %)
<i>Lucina divaricata</i>	1 (1,51 %)
<i>Tapes decussatus</i>	1 (1,51 %)
<i>Gibbula sp.</i>	1 (1,51 %)
<i>Scaphander sp.</i>	1 (1,51 %)
<i>Chaetopterus variopedatus</i>	1 (1,51 %)
<i>Cerebratulus sp.</i>	1 (1,51 %)

Se observa que las especies más abundantes en los muestreos correspondientes a esta zona son *Callista chione* y *Cardium tuberculatum*, siguiéndoles en importancia *Tapes pullastra*, *Venus gallina*, *Pandora inaequalis*, *Branchioma vesiculosum*.

Zona IV — Arenales comprendidos entre el Puntal y Pedreña, hasta la desembocadura del río Cubas.

La naturaleza del suelo es de fango negro, en términos generales, aunque varía en algunos puntos a fango arenoso o fango arcilloso.

Especies encontradas:

Carcinus maenas

Cardium edule

Scrobicularia plana
Tapes pullastra
Tapes decussatus
Modiola adriatica
Solen marginatus
Mytilus edulis
Anomia ephippium
Gryphaea angulata
Ostrea edulis
Ostrea stentina
Littorina obtusata
Arenicola marina
Lumbriconereis sp.

Indices de abundancia-dominancia:

	INDICE
<i>Cardium edule</i>	4 (74,64 %)
<i>Scrobicularia plana</i>	2 (15,31 %)
<i>Tapes decussatus</i>	2 (5,74 %)
<i>Arenicola marina</i>	1 (1,91 %)
<i>Tapes pullastra</i>	+
<i>Modiola adriatica</i>	+
<i>Solen marginatus</i>	+
<i>Lumbriconereis sp.</i>	+

La especie con mayor índice es *Cardium edule* y a continuación *Scrobicularia plana*.

En el cuadro 1, las estaciones correspondientes a esta zona son las numeradas desde la 19 hasta la 26.

El cuadro 1 nos indica la existencia de una mayor similitud entre las zonas I, II y IV, con mayores índices para las zonas II y IV, y la escasa o nula similitud existentes entre estas zonas y la III, en la que existe una mayor variedad de especies (obsérvese la baja similitud entre las estaciones de esta zona (10 a la 18) y un tipo de suelo más arenoso que en las otras zonas). Las especies existentes en ella, se pueden considerar, en su mayor parte, exclusivas de esta zona.




	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1	—	13	67	19	22	13	13	13	17	0	0	0	0	0	22	0	0	0	44	33	33	67	33	33	11	7
2	—	40	6	13	8	16	8	10	10	20	0	10	0	0	7	0	0	13	10	10	40	20	20	7	13	
3			—	29	67	40	40	40	50	0	0	0	0	0	0	0	0	67	50	30	100	100	100	33	22	
4				—	19	23	17	23	29	0	0	0	0	0	10	3	0	40	29	21	29	29	29	19	10	
5					—	27	27	13	17	0	0	0	0	0	0	7	0	22	17	17	67	33	33	11	7	
6						—	24	24	30	0	0	0	0	0	13	0	0	13	20	20	40	20	40	20	9	
7							—	16	20	0	0	0	10	0	0	7	0	0	13	20	10	40	20	20	20	4
8								—	40	0	0	0	0	0	13	0	0	27	30	20	40	40	40	27	13	
9									—	0	0	0	0	0	17	0	0	33	38	25	50	50	50	33	17	
10										—	25	0	13	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11											—	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12												—	0	10	0	0	4	40	0	0	0	0	0	0	0	0
13													—	13	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	23	0
14														—	17	8	17	8	17	25	0	0	0	0	0	0
15															—	22	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7
16																—	7	0	0	8	0	0	0	17	11	11
17																	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18																		—	0	0	0	0	0	0	0	0
19																			—	50	50	67	67	33	22	15
20																				—	38	50	50	25	25	11
21																					—	50	50	25	17	11
22																						—	100	100	33	22
23																							—	50	33	22
24																								—	33	22
25																									—	11
26																										—

Cuadro 1.—Índices de similitud entre estaciones (x 100).
Los símbolos se explican en el texto.

	Cardium edule	Cyclonassa neritea.	Scrobicularia plana	Tellina incarnata	Tapes decussatus	Tapes pullastra	Tapes aureus	Scaphander sp.	Solen marginatus	Venus verrucosa	Psammobia faeröensis	Callista chione	Cardium tuberculatum	Venus gallina	Cardium norvegicum	Cardium echinatum	Solecurtus candidus	Solen ensis	Pandora inaequivalvis	Nassa reticulata	Cardium aculeatum	Modiola adriatica	Lucina divaricata	Lucina lactea	Arenicola marina	Myxicola infundibulum	Lumbriconereis sp.	Cerebratulus sp.	Chaetopterus variopedatus	Branchioma vesiculosum
Cardium edule	1	13	13	0	11	9	11	6	8	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	13	6	13	13	3	13	0	0	0	
Cyclonassa neritea	—	0	0	0	10	16	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0		
Scrobicularia plana		—	11	11	11	3	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	22	17	0	7	0	0	0	
Tellina incarnata			—	12	10	16	5	0	0	100	0	0	0	50	0	0	50	33	25	100	0	0	0	0	20	0	0	0	0	
Tapes decussatus				—	15	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	25	0	25	0	25	5	0	8	0	0	
Tapes pullastra					—	16	0	13	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	5	20	0	20	0	20	4	0	0	0	0	
Tapes aureus						—	16	11	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	0	6	0	22	0	0	
Scaphander sp.								—	0	0	0	0	0	50	0	0	50	33	25	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Solen marginatus									—	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	66	0	0	0	16	0	0	0	66
Venus verrucosa										—	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	100	0	0
Psammobia faeröensis											—	66	50	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Callista chione												—	33	0	66	66	33	22	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Cardium tuberculatum													—	0	50	50	0	0	0	0	50	0	0	0	0	16	0	0	0	
Venus gallina														—	0	0	50	33	25	100	0	0	0	0	0	33	0	100	0	
Cardium norvegicum															—	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Cardium echinatum																—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Solecurtus candidus																	—	66	50	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Solen ensis																		—	33	66	0	0	0	0	13	0	0	0	66	
Pandora inaequivalvis																			—	100	0	0	25	0	0	0	0	0	0	
Nassa reticulata																				—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Cardium aculeatum																					—	0	0	0	0	0	0	0	0	
Modiola adriatica																						—	0	0	0	0	0	0	0	
Lucina divaricata																							—	0	100	0	0	0	0	
Lucina lactea																								—	0	0	0	0	0	
Arenicola marina																									—	0	13	0	0	
Myxicola infundibulum																										—	0	50	50	50
Lumbriconereis sp.																										—	0	0	0	
Cerebratulus sp.																											—	0	0	
Chaetopterus variopedatus																												—	0	
Branchioma vesiculosum																													—	

Cuadro 2.—Índices de asociación entre especies (x 100).

En el cuadro 2 se indican los índices de asociación para las especies consideradas tomadas por parejas. Se indican en ambos cuadros, mediante símbolos los índices superiores a 0,40 de la siguiente forma:

0,66 — 1	
0,50 — 0,65	
0,40 — 0,49	

Dado que una gran parte de nuestras estaciones coinciden con las zonas muestradas por Rodríguez Martín y Fernández Crehuet, hemos podido establecer algunas comparaciones con los datos aportados por estos autores de las cuales llaman la atención el enorme descenso en la población de *Modiola adriatica* que citan como abundantísima, así mismo las especies del género *Lucina* y *Tapes aureus*, de esta última la señalan como el molusco más abundante y aún sin dejar de ser abundante no parece mantener hoy esa misma dominancia. Sin embargo queremos señalar el hecho de que la especie *Scrobicularia plana* que aparece en nuestros muestreos como especie bastante común, no es citada por los autores referidos en ninguna de sus estaciones. Queremos señalar así mismo que no hemos realizado muestreos cuantitativos en las zonas de mayor explotación de la especie *Venerupis decussata* (= *Tapes decussatus*) de la que se extrae una muy significativa cantidad en nuestra bahía.

RESUMEN

En el presente trabajo se ha realizado un estudio de la fauna bentónica de la bahía de Santander, principalmente de las zonas arenosas y fangosas intermareales. Se hace una comparación de las zonas según los índices de similitud calculados para las estaciones realizadas en ellas. Así mismo hacemos referencia comparativa con las especies encontradas por los autores Rodríguez Martín y Fernández Crehuet en el año 1948. (Único trabajo similar del que tenemos referencia para la bahía de Santander).

SUMMARY

In this paper has been accomplished a study of the benthic faune in Santander bay, particularly of the intertidal sandy and muddy bottoms.

A comparison of the bottoms is done according to the index of similarity calculated for the samples studied in them. A comparative reference is made to species found by the workers Rodríguez Martín y Fernández Crehuet in 1948. (The unique similar paper of which we have reference for the Santander bay).

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos la ayuda prestada para la realización de este trabajo al Director del Laboratorio de Santander, del Instituto Español de Oceanografía, Don Orestes Cendrero Uceda, así como al propio Instituto y al personal del mismo, en especial a D. Juan Cuesta, D. Benito Madariaga, D. Manuel González, D. Fidel A. López y D. Luis Ceballos. Agradecemos también a Dña. Ana Calatayud su colaboración en la obtención de una parte de material.

RELACION DE ESPECIES ENCONTRADAS, SINONIMIA Y NOMBRES VULGARES

- Actinia equina* L.
- Anomia ephippium* L.
- Aplysia depilans* L. (Liebres de mar)
- Arenicola marina* L. (Gusanas)
- Astropecten irregularis*, var. *pentacanthus* Delle Ch. (Estrella de mar)
- Atelecyclus undecimdentatus* Herb.
- Branchioma vesiculosum* Mont. (Gusanas)
- Callista chione* Knorr. (= *Macrocallista chione* L.) (Conchas)
- Caliptraea chinensis* L.
- Carcinus maenas* (Cangrejo), (Cámbaro)
- Cardium edule* L. (= *Cerastoderma edule* L.) (Carraqueto, Berberecho, Gurriaña)
- Cardium echinatum* Lmk. (= *Cerastoderma erinaceum* Lmk)
- Cardium aculeatum* L. (= *Cerastoderma aculeata* L.)
- Cardium norvegicum* Spen. (= *Laevicardium norvegicum* Spen.)

- Cardium tuberculatum* L. (= *Cerastoderma tuberculatum* L.)
Cerebratulus sp.
Chaetopterus variopedatus Ren.
Chthamalus sp. (Gruma)
Corystes cassivelaunus Penn.
Cyclonassa neritoides L. (Muriones), (Caracolillo de arena).
Crangon vulgaris Fab. (= *Crangon crangon* L.) (Esquila de arena)
Echinocardium cordatum Penn.
Eloactis mazeli L.
Ensis ensis (L.) (= *Solen ensis* L.) (Navaja), (Morguera), (Muerguera), (Muerga).
Eriphia spinifrons Heller. (= *Eriphia verrucosa* Forsk.) (Cámbaro mazorgano)
Eupagurus sp. (Brujas)
Gibbula sp. (Caracolillo)
Gryphaea angulata Lmk. (= *Crassostrea angulata* Lmk.)
Leander serratus Zariquiey. (= *Palaemon serratus* Penn.) (Esquila)
Littorina obtusata L. (Caracolillo), (Bígaros)
Littorina littorea L. (Caracolillos), (Bígaros).
Lucina divaricata L. (= *Divaricella divaricata* L.)
Lucina lactea L. (= *Loripes lacteus* L.)
Lumbriconereis sp. (Gusanas)
Maja squinado Herbst (Centollo)
Modiola adriatica Lmk. (= *Modiolus adriaticus* Lmk.)
Mytilus edulis L. (Mejillón), (Mazajón)
Myxicola infundibulum Ren. (Gusanas)
Nassa reticulata L.
Natica nitida Donovan.
Ostrea edulis L. (Ostra plana)
Ostrea stentina L. (Morrunchos)
Pachygrapsus marmoratus Fabr. (Mulatas)
Portunus puber Heller (= *Macropipus puber* L.) (Nécoras)
Pandora inaequalis L.
Psammobia faeröensis Chem.
Scaphander sp.
Scrobicularia plana da Costa. (Señoritas), (Chirla)

- Sepia officinalis officinalis* L. (Cachón), (Jibia)
Solenocurtus candidus Reev. (= *Solenocurtus candidus* Ren.)
Solen marginatus Penn. (Muergos)
Paracentrotus lividus Lmk. (= *Strangylocentrotus lividus* Lmk.) (Eri-
 zos de mar)
Tapes aureus Gmel. (= *Venerupis aureus* Gmel.) (Arrechuces), (Chirla)
Tapes decussatus L. (= *Venerupis decussata* L.) (Almeja), (Amayuelas)
Tapes pullastra Mont. (= *Venerupis pullastra* Mont.) (Cabras)
Tellina incarnata L.
Teredo sp. (Polilla de mar)
Venus gallina L. (= *Clausinella gallina* L.)
Venus verrucosa L. (Verigüetos)
Xantho floridus Heller. (= *Xantho incisus incisus* Leach.) (Cámbaros)

(NOTA.—Los nombres vulgares que se citan proceden de la información directa de los mariscadores y son los empleados más comúnmente en las localidades de los alrededores de la bahía).

BIBLIOGRAFIA

- FAUVEL, P.—1923. Polychètes errantes. *Faune Fr*, 5: 1-406.
 — 1927. Polychètes sédentaires. *Faune Fr*, 16: 1-494.
 GRAHAM, A.—1971. British Prosobranch and other Operculate Gastropod Molluscs. *Academic Press*. London. 112 págs.
 MONTERO AGÜERA, I.—1971. Moluscos bivalvos españoles. *Ann. Univ. Hisp.* Pub. Universidad de Sevilla n.º 5: 358 págs.
 MORTENSEN, T.—1927. Handbook of the Echinoderms of the British-Isles. *Oxford. Univ. Press*. Edinburgh, 471 págs.
 RODRIGUEZ MARTIN, O. y FERNANDEZ CREHUET, R.—1948. Apuntes para el estudio bionómico de la bahía de Santander. *Bol. Inst. Esp. Ocean.* 1: 1-41.
 ZARIQUIEY ALVAREZ, R.—1968. Crustáceos decápodos ibéricos. *Inv. Pesq.* 32: 1-510.

V A R I A

UNA VIRGEN DE GALEON EN SANTOÑA

M.^a TERESA SANCHEZ TRUJILLANO

En la historia de todos los pueblos marineros, encontramos como una constante el temor del hombre ante un medio inhóspito y el consiguiente antídoto de la invocación divina, los votos, las promesas y las plegarias pidiendo la protección de los dioses.

El marino tiene una religión distinta del hombre de tierra, llena de supersticiones y fe ciega en el cielo, como único recurso para proteger al máximo la inseguridad de su vida. Sin remontarnos a tiempos más lejanos ni recurrir a ejemplos extranjeros, podemos recordar las numerosas colecciones de exvotos que cubren las capillas de Cristos, y aún más de Vírgenes, en los santuarios próximos a nuestras costas, e incluso en los de muy tierra adentro, en plena paramera castellana, surge el recuerdo del marino que invocó a la Patrona de su pueblo en un momento de peligro.

Esta devoción agradecida llega hasta levantar iglesitas, hitos más o menos monumentales, numerosos en aquellos puntos difíciles, junto a las aguas fuertes sobre todo del Norte, siendo famosas desde la Edad Media las peregrinaciones de marineros a algunos de ellos.

Pero la vinculación entre la gente de mar y la religión rebasa la idea de peligro y aventura y se convierte en una relación cotidiana. Así, por ejemplo, las cofradías de pescadores y marinos destinaban siempre parte del producto de la pesca para la iglesia, compensando de esta manera el privilegio que les otorga para hacerse a la mar en días de fiesta, y valgan de ejemplo los balleneros del Norte que tradicionalmente ofrecían a la iglesia de su pueblo un tercio por lo menos de la lengua de la ballena¹.

¹ ARTIÑANO, G. *Gente de Mar, en Folklore y costumbres de España*. Barcelona, 1933. V. I, 112.

También la bendición de los barcos de pesca es habitual en muchos sitios de España el día de la Virgen del Carmen o de la patrona local, y lo mismo las procesiones marineras y la bendición del mar desde las barcas.

Ahora bien, todas estas manifestaciones se realizaban antes de partir o al regreso, pero es lógico pensar que durante la travesía estos devotos marinos se hicieran acompañar de algún sacerdote y de alguna imagen, sobre todo en los viajes peligrosos al Nuevo Mundo o en las expediciones marítimas contra el enemigo de turno.

En efecto, ocurrían las dos cosas, y el tema de las imágenes a bordo es el que nos interesa: El buque enseña solía llevar en la proa o en el puente de mando una Virgen Inmaculada con el Niño en los brazos, casi siempre de talla en madera. Son las Vírgenes de galeón, y cuando el barco dejaba de prestar sus servicios se desguazaba, se depositaba en la iglesia y allí han permanecido muchas de ellas perdiéndose con el paso del tiempo el recuerdo de su pasado marinero. En el Monasterio de Monte Sión de Barcelona se conserva la Virgen de la Victoria, donada por D. Juan de Austria, que estuvo a bordo de la Galera Real. Es una Virgen con el Niño en brazos apoyada en el creciente, pintada al óleo sobre lienzo y con un bastidor recortado según su silueta, que sujeta un resplandor de gloria. (Fig. 1).

Otras veces tal pasado sólo se refleja en el nombre de "Virgen del Mar". Este es el origen de una advocación tan extendida por las costas, como ejemplo citemos la de Llanes en Asturias, S. Román en Santander, o la popular patrona de Almería, la Virgen del Mar, de la que poca gente sabe que fue un antiguo mascarón de proa.

Este es el caso de una Inmaculada aparecida hace algunos años en Santa María del Puerto de Santoña al restaurar unos retablos atacados de termitas. Entre las tallas del retablo más infectado, cuyo salvamento fue imposible, se rescató una Inmaculada de buena talla y policromía, vestida con túnica blanca y manto azul, con la cabeza descubierta y la larga melena cayéndole sobre los hombros, según la fórmula iconográfica. (Fig. 2). Está de pie sobre una rizada nubé rodeada de mofletudos querubines, simétricamente dispuestos, que dejan ver a los lados las puntas del creciente luna. (Fig. 3). En la base queda parte de la espiga o vástago que fijaba la imagen al barco al que faltan unos 8 cm. Este elemento es el más signi-



Fig. 1.—Virgen de la Victoria.



Fig. 2.—Inmaculada de Santa María del Puerto, procedente de un navío.



Fig. 3.—Nubes, querubines y arranque del vástago de la misma imagen.



Fig. 4.—Inmaculada semejante a la de Santoña existente en el Museo Diocesano de Santillana.

ficativo para la atribución de origen, pues ninguna talla que va apoyada sobre una peana o en el nicho de un retablo lleva esa base que la hace tan inestable en una superficie lisa, pero necesaria para ir ensamblada en otra pieza y evitar así que oscile y cabecee. Si la base hubiera sido plana, habría tenido otro sistema de inmovilización imprescindible para el balanceo del barco.

La Inmaculada de Santoña pertenecía al retablo del Santo Sepulcro y la clave de su colocación está en un documento que recoge Carmen González-Echegaray² acerca de un contrato del retablo de la Concepción en Santoña. Está firmado entre el Capitán D. Antonio Ortiz del Hoyo y Pedro Bernales Espina, entallador y ensamblador de retablos, en la Villa del Puerto, es decir, Santoña, el 10 de julio de 1667.

En este contrato se especifica con todo detalle la estructura del retablo y los temas que contenía. Constaba de dos cuerpos, tres calles en el primero y una sola en el segundo, y banco. Aquí iban pintadas escenas referentes a la vida de S. Francisco y S. Antonio, y cuatro doctores de la Iglesia en los pedestales de las columnas. El primer cuerpo comprendía tres nichos, uno en cada calle, y se repetían las imágenes de S. Francisco y S. Antonio en los laterales y la Concepción en el centro. El segundo cuerpo era un Santo Entierro, también esculpido, con las figuras de la Virgen y S. Juan, y tras ellos Jerusalén pintado sobre el fondo.

Pero volviendo a la Virgen, hay un largo párrafo en el citado documento donde se determina que "la Concepción, en la tunicela se haya de pintar una primavera de diferentes flores sobre campo blanco imitando el natural... El manto de un azul finísimo, darle las manos que convenga y sembrar unas estrellas de oro y plata, lo que más convenga. En la orilla del manto se haya de echar una punta de oro e hilo que le haya de dar el Sr. Capitán de manera que no se conozca el extremo del bajo", y continúa "Se ha de colorir sobre oro ansi las nubes, como las alas de los serafines, cada cosa imitando el natural... las carnes de la Virgen y los serafines y demás que tuviere el retablo han de ser de carnación mate, dándole a cada una según su edad y hermosura. Los cabellos de la Concepción se han de peletear con oro molido".

² GONZÁLEZ-ECHEGARAY, C. *Documentos para la Historia del Arte en Cantabria*. Santander, 1971. 48 y ss.

Puesto que no se especifica que la imagen sea nueva ni que la haga el maestro Pedro Bernalles, puede deducirse solamente el encargo de retocarla con oro y policromías nuevas, cosa por otra parte natural si la imagen procedía de un barco y la humedad la había deteriorado.

La descripción coincide: túnica blanca con flores de colores, y manto azul con estrellas de oro y plata y cenefa bordada en el borde. Las carnaciones son mates, esto es, sin oro, en cambio sí lo lleva el pelo de la Virgen y la nube que la sirve de base. Pero además el nicho donde estaba la imagen tenía apliques que la asemejaban a una Virgen de Guadalupe, y en el contrato más abajo dice: "el respaldo de la Concepción se halla de hacer un resplandor de Gloria, con sus rayos y serafines sembrados sobre oro, bien hechos de buen grafo (o sea, pintados)".

¿Cómo fue a parar esta Virgen de galeón a Santa María del Puerto?

Hay un documento de 1716 en el cual se cita a D. Francisco Ortiz del Hoyo, "mayor de la casa de su apellido y patrono de la capellanía que fundó su antepasado Sánchez del Hoyo en la parroquial". Por lo tanto, la familia del Hoyo tenía una capilla en la Virgen del Puerto, y en 1667 Antonio Ortiz del Hoyo decide restaurar el retablo —pues el contrato con el tal Pedro Bernalles comienza "primero es condición, que el Retablo, se haya de apear y volver a asentar..."— y colocar en su vano central a la Inmaculada del barco que había tenido bajo su mando, puesto que él era capitán.

El estilo de la talla es muy sereno, y preocupado por la simetría de volúmenes y líneas, lo que no encaja con la fecha de 1667 y es un dato más a favor de que la Virgen sea anterior. Por otra parte en el Museo de Santillana se conserva una Inmaculada más pequeña que la de Santoña, (figura 4), pero su postura, el tratamiento del pelo en largos mechones, y sobre todo su perfil de nariz recta y un característico gesto de la boca, indican una misma mano, con toda seguridad un imaginero montañés de principios del S. XVII, pero hasta ahora anónimo para nosotros.

PLAN GENERAL QUE SE CONSIDERA INDISPENSABLE
PARA SOLICITAR LA CONSTRUCCION EN EL SARDINERO;
DEL PUERTO Y MARINERIA DE SANTANDER¹.
(SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII)

LEONARDO GUTIERREZ COLOMER

¹ Manuscrito anónimo. Biblioteca Nacional. Madrid. Sig. 18.225 (476-23).

“El Puerto de Santander abundantísimo en pescados, sin tener que envidiar a los Países del Norte, está situado en la costa septentrional de España, en el centro de Cantabria. Tiene su ría o bahía desde la barra, más de tres leguas, y en el centro el Pozo de los Mártires, donde fondean fragatas y navíos de guerra, pues tiene tal profundidad este Puerto, que por él han salido naves de guerra, construídas en el Real Astillero de Guarnizo.

Entre estas ventajas para la pesquería y el comercio, tiene en contra las dificultades e inconvenientes siguientes:

Que en tiempo tempestuoso de viento Sur, no puede entrar navío, porque le da de proa a la embocadura, y lo mismo sucede con el Oeste, que lo recibe de frente hasta el fondeadero, y el piloto ha de gobernar la nave con habilidad, para no encallar en las arenas del sable llamado El Puntal.

Que existiendo mucha distancia desde los muelles hasta la barra y de esta a los bancos en que se pesca, pierden mucho tiempo los pescadores.

Que con el viento Sur no pueden salir a pescar, pues cierra el puerto el oleaje.

Que si pescan muy distantes, y llegan tarde a la barra, no tienen donde refugiarse, haciéndolo en Suances muchas veces, y otras se han visto acorraladas en el Sardinero, pidiendo misericordia.

VENTAJAS DE LA CONCHA LLAMADA EL SARDINERO

Forma una ensenada en semicírculo, al Norte de la barra, capaz de abrigar la mejor Armada contra los vientos que corren del Norte al Oeste, gracias a la sierra de Cabo Mayor.

Por su gran profundidad, tanto cerca de la roca cortada a pico, como cerca de la arena, en baja mar, puede fondear cualquier navío.

Como las corrientes del mar, van del Oeste al Este, entrando en la Concha o de perfil o rebasando el Cabo Mayor, las olas rompen en el arenal. En la llamada Abra de los Molinos, se han refugiado y salvado muchos navíos, y precisamente por la facilidad que tenía para desembarcos, se construyó una batería artillera, sobre el Cabo Mayor para impedirlo.

Los prácticos de Santander aseguran, que un navío puede mantenerse seguro en el Sardinero, con solamente amarrar un cable a tierra en el terreno del Cabo Mayor, y una o dos anclas al Sur. Allí estuvo refugiado el navío francés "Invencible" de 110 cañones, quedando los franceses tan admirados de aquella Concha, que sacaron planos de ella, y la citaron como el mayor refugio del Norte.

PROYECTO

Con el fin de conseguir las máximas ventajas para el Puerto de Santander, bastaría construir muelles, profundizando el Abra del Sardinero al nivel de la baja mar en mareas vivas, y limpiando de peñascos, quedaría un puerto segurísimo de cualquier tormenta, capaz de amparar 50 o más pinazas de 20 codos de quilla.

Sobre el terreno de Cabo Mayor, construir una pequeña población capaz de albergar 50 ó 60 familias marineras, y la Casa Grande de Salazón, pues con la altura de estos edificios sobre el cerro del Cabo Mayor, se resguardará más aún de los vientos, la Concha del Sardinero.

Pescándose la sardina en esta Concha, por cuyo motivo se llama Sardinero, harían más horas de pesca, al no perder tiempo en desplazamientos, llegando fresca al mercado, y siendo alimento de trabajadores y gente pobre, se evitaría el consumo de bacalao.

Teniendo muchos pescadores casa propia en Santander; otros dedicados al pasaje de gentes al Puntal, Pedreña y Astillero; otros a la pesca de bahía; y otros a la carga y descarga de barcos y lanas en el muelle, no habría preocupación que se despoblase el Cabildo de Santander con la nueva población, que se ocuparía con gentes de mar de otras provincias, sobre todo, si S. M. durante 20 ó 30 años, concede franquicia de Millones, lo cual abarataría los alimentos, y estimularía a los vecinos del Lugar de Cueto, en cuyo término está Cabo Mayor, y a los de aquellas comarcas vecinas, a dedicarse a la mar.

Es sabido que los vecinos de Cueto, y otros pueblos inmediatos, emigran a Madrid como peones de obra, para ganar un pequeño jornal, y parece natural, que con el nuevo poblado, en su tierra, y sus casas, traten de encontrar ocupación más lucrativa en la mar.

Deberá concederse licencia a la nueva población, para que cada uno labre las tierras incultas que precise para su patrimonio, pues siendo de muy buena calidad, actualmente están llenas de maleza y espinos.

Situada aquí la Casa Grande de Salazón, los marinos de Laredo, Santoña y Suances, que pescan en los mismos bancos que los de Santander, venderían en ella sus pescados, por quedarles más cerca que la Ciudad y además sin los peligros de la barra. La afluencia de estos pescadores, aumentaría las condiciones económicas, y estimularía a los de Galizano, Ajo, Noja, Escalante, Argoños, Treto, Colindres y otros, que si bien antes salían a la mar, luego lo dejaron, por falta de venta en sus modestos puertos.

Aquel sitio es el más propio para salar y curar, pues el edificio puede ser tan grande como se quiera, con cercados para tender y secar el pescado, por su orientación al mediodía, disponer de abundantes aguas dulces, y dada su altura está descubierto a todos los vientos.

EL COMERCIO Y SUS VENTAJAS

El barco que viene corriendo un temporal, puede refugiarse en la Concha y amarrar a sus muelles, lo que no puede hacer hoy, que no hay puerto ni muelles fuera de la barra, y si el navío no tiene la fortuna de tomar el Puerto de Santoña, puede naufragar.

Los navíos de Santander no pueden salir con tiempo inseguro, porque desde la Ciudad no se ve el mar, y nadie sube a la Atalaya en tiempo tormentoso.

Para entrar en el Puerto, los navíos necesitan Práctico, gasto que puede economizarse quedando en la Concha del Sardinero. Los navíos que llegan por la tarde sin marea para entrar en el Puerto, podrán fondear en la Concha y esperar la marea del día siguiente, sin aguantar la noche en alta mar, expuestos a sus contingencias, acentuadas en invierno por ser los días más cortos y los temporales más frecuentes.

Dada la gran importancia que tiene poder sujetar a Inglaterra, podría mantenerse una escuadra desde el Cabo Peñas al de Machichaco, con la seguridad de poder salvar en el Sardinero cualquier tempestad, y con un

par de fragatas cubriendo este recorrido, libertaría el riesgo de corsarios y el tráfico comercial se movería con más frecuencia.

El derecho de anclaje en Santander o el Sardinero, y el alquiler de habitaciones en la nueva población daría una renta a la Real Hacienda, muy en relación con el coste de las obras, pero todo quedaría muy bien compensado, con una sola fragata de guerra que se logre salvar de un temporal.

LA SALUD PUBLICA

La situación de las calles de Santander, la estrechez en que viven los marineros en casas viejas, y sucias, ocasiona enfermedades y perecen muchos niños. En cada uno de estos, se pierde un marinero de raza, nacido, lactado, mecido y criado en las olas. La población que se propone, situada en alto, orientada al Mediodía, con vientos de O. y E. sería de las más saludables e higiénicas.

El Faro que se proyecta colocar en la actual Barra, deberá colocarse en el Cabo, que por su natural elevación, se verá desde el mar a larga distancia y advertirá a los navíos la costa del Cabo, cosa que no sucederá si se edifica en la actual Barra.

También debía autorizar S. M. un edificio para expósitos y niños mendigos, en la nueva población, por la facilidad de encontrar terreno espacioso para robustez y diversión de los niños, con atmósfera sana, y porque separados del bullicio de la Ciudad, sin otro objeto que el mar, se dedicarían con mayor dedicación a jugar con él, y criándose allí, reconocerían aquel pueblo por su Patria, se casarían en él y se quedarían a vivir.

También se instalaría una Iglesia con Párroco, que facilite al pueblo el alimento espiritual.

La construcción del Puerto, muelles, excavación de la Ensenada, y la población para 60 familias marineras, con el edificio de la Linterna, costaría unos 60.000 pesos fuertes.

El contratista se compromete a la total conservación por su cuenta, si Su Majestad, le autoriza a cobrar un maravedí por quintal a todas las embarcaciones que se abriguen en la Concha, y además se le nombra Capitán del Puerto a perpetuidad, con autorización para enajenarlo, por medio de un sustituto, idóneo y examinado. El mismo derecho de un maravedí por cada quintal cobra la Villa de Castro con la Real aprobación de S. M. para la conservación de sus muelles."

