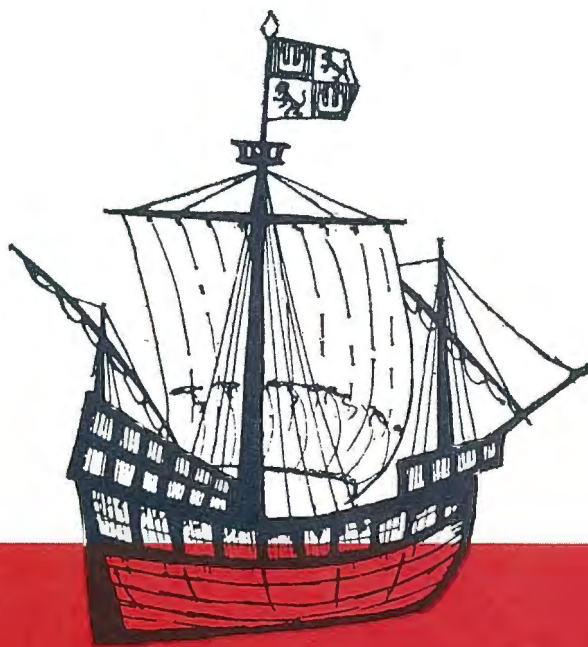


ANUARIO
DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS

JUAN DE LA COSA

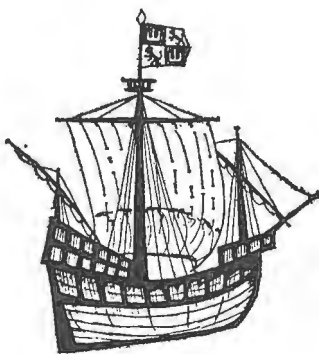


Vol. II

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA
DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

ANUARIO
DEL
INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA



Vol. II

DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

1978

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

Artes Gráficas Resma, Santander

INDICE

	Págs.
EL PUNTO DE LA NAVE EN LA EPOCA ANTERIOR AL CRONOMETRO Juan García-Frías	9-23
APROXIMACION A UNA TIPOLOGIA DEL CABOTAJE CANTABRICO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII. Aingeru de Zabala	25-57
TRAGEDIAS EN LAS VILLAS MARINERAS DE CANTABRIA ANTERIO- RES AL SIGLO XIX. (2.ª parte) J. María Alonso del Val	59-70
NOTAS SOBRE ARQUITECTURA NAVAL EN LOS BUQUES DE VELA DEL MAR CANTABRICO —SANTANDER—, 1760 a 1875. J. L. Maruri Gregorisch	71-140
LA "PACIFIC" Y SANTANDER R. González Echegaray	141-152
SANTANDER, BASE MILITAR DE HIDROS DURANTE LA ULTIMA GUE- RRA CIVIL. E. Herrera Alonso	153-164
APROXIMACION AL LENGUAJE MARINERO EN CASTRO URDIALES. Mercedes Hernando	165-217
"JUICIO EN EL FONDO DEL MAR", MURGA DEL CARNAVAL DE LA VILLA DE SANTOÑA DE 1934. Juan M. Haya Martínez	219-233
CLAVES PARA LA IDENTIFICACION DE LAS ESPECIES DE ALGUNAS FAMILIAS DE PECES DEL LITORAL SANTANDERINO. Gerardo García-Castrillo	235-254

	Págs.
	<hr/>
BREVE HISTORIA DEL LABORATORIO OCEANOGRÁFICO DE SANTANDER.	
Orestes Cendrero	255-265
 DOCUMENTACION Y VARIA	
RESTOS ARQUEOLÓGICOS EN LA PENINSULA DE LA MAGDALENA.— <i>Aquiles Vial</i>	267-270
DOS MUJERES EN LA ARMADA ESPAÑOLA A MEDIADOS DEL SIGLO XVII.— <i>J. L. Casado Soto</i>	271-277
EXPLOTACION FORESTAL DEL SIGLO XVIII EN LA PROVINCIA DE SANTANDER.— <i>Nemesio Mercapide</i>	279-285

**EL PUNTO DE LA NAVE EN LA EPOCA ANTERIOR
AL CRONOMETRO**

JUAN GARCÍA-FRÍAS

De las cuatro grandes ramas en que puede considerarse dividida la Náutica por razón de la naturaleza de los puntos de referencia o apoyo —terrestres, de la nave, celestes y submarinos— en la determinación de las respectivas líneas de posición, sólo existieron en la época que aquí tratamos: en la primera, con líneas visuales, simplemente; en la segunda, con las mismas que en la actualidad, línea de rumbo y arco con centro en el punto de partida, siendo el radio la distancia navegada; en la tercera, con sólo los paralelos; y en la cuarta, sólo la profundidad sin línea de posición.

En la primera, los métodos de situación son casi los mismos hasta que la aguja náutica se usó en las naves, proporcionando la demora, y después hasta que se usaron los instrumentos de reflexión de medida de ángulos, proporcionando la situación por ángulos horizontales; en la segunda, con el mismo método —la estima—, la evolución es relativamente grande en cuanto a los instrumentos de medida y de cálculo; en la tercera, la evolución es inmensa, tanto en los métodos en relación con la clase de astros observados, como en su diversidad, y en dichos instrumentos, cooperando eficazmente con la segunda en la corrección de los errores de punto de la nave, con métodos mixtos; y en la cuarta, la evolución es escasa, pues a lo más que se llegó es al escandallo como instrumento de medida y no se pasó de la utilización de la simple profundidad que proporcionaba.

Aunque no se tengan noticias sobre qué fundamentos navegó el hombre en la más remota antigüedad, es evidente que ante la necesidad de resolver sus problemas en la mar, agravados de un modo especial ante la triste experiencia de los peligros que amenazan bajo las aguas, los intentó resolver y probablemente los resolvió, en lo que pudo, utilizando las visuales a los puntos terrestres en su forma más simple —enfilaciones— ya que éstas se ofrecen claramente al menos avispado; sirviéndose de ellas como línea de navegación llevando la proa justo en una punta de la costa y otra por la popa, practicando así la manera de navegar que por ello se llama de cabotaje; y precisamente a causa de los peligros, en

especial cuando están en la misma enfilación por la que se navega, es muy probable utilizaran también la marcación —ángulo que forma con la proa la visual a un objeto terrestre y la misma visual, cuya especificación hacemos por la confusión que suele haber con la demora, por su denominación indistinta— por el través, al menos, porque su empleo se ofrece también al observador de un modo bien simple al estar la proa justo por un extremo de la enfilación seguida y la popa por el otro; porque teniendo la experiencia de puntos de tierra que se presentan por el través con la anticipación suficiente, se puede dar el resguardo necesario al citado peligro; no siendo aventurado afirmar la pericia que debieron tener los primeros navegantes de la antigüedad en esta simple usanza náutica, solamente igualada por los Prácticos de costa en la actualidad. También el vuelo de los pájaros, la variedad de los peces y el color de las aguas, debieron ser utilizados como signos de la proximidad de tierra; recursos que nunca se han dejado ni dejarán de utilizar, al menos por algunos marinos y como comprobación, pues esta sana medida —la comprobación, en general— se debe tener siempre en la navegación.

Con el uso de la aguja náutica en las naves, progresa notablemente la navegación costera, al proporcionarle las demoras; apareciendo así los métodos de situación por dos líneas de demora simultáneas o sucesivas y también con tres de ellas; y en cuanto a los medios para obtenerlas, se mejoraron notablemente con los taxímetros, provistos al principio de pínulas y después con anteojos; con la aparición de los instrumentos de reflexión de medida de ángulos y de instrumentos de medida de distancias, se utilizan para obtener líneas de posición aisladas para evitar una zona peligrosa, y con dos líneas de posición de la respectiva clase o combinadas, para hallar la situación sirviéndose también de la sonda, aunque sólo sea con la simple profundidad, pues junto con una de dichas líneas de posición, queda determinada aquélla.

El empleo en la mar de la aguja náutica se admite a partir del siglo II de la Era cristiana, con la que se amplían de modo notable los recursos del navegante para resolver sus problemas, al poder así caminar con la proa invariante sin necesidad de mantenerla fija en un punto de tierra, al referirla entonces al ángulo que forma con ella el norte magnético que señala; siendo posible la determinación de la otra línea visual de posición —demora— contribuyendo de modo importante en el progreso de los métodos de navegación costera, como se acaba de ver. Raimundo Lulio la trató en su *Opera Omnia*, o sea, que en el siglo XIII, al menos, era corriente su uso en las naves; siendo, según un publicista, el autor «cuando menos, de la primera y más importante divulgación de su fácil uso y maravillosas propiedades». En cuanto a su disposición como instrumento náutico, parece que ya se inició en tiempos de Carlomagno la división de treinta rumbos

de la rosa, que figuraron entonces en el fondo de la caja; pero después se hizo móvil la rosa de los vientos, y aunque en el siglo XVII se adoptó otra vez la fija, se volvió de nuevo a la móvil. Su evolución ha sido continua, desde la forma más simple —un trozo de madera o de corcho como soporte de la aguja, flotando en el agua contenida en un vaso— hasta los modelos con cierta perfección conseguidos al final del período que tratamos; empezando la misma, al parecer, con la sugerencia de *Petrus Peregrinus* (1269) de colocar la aguja imantada sobre un pivote o espigón, y en el siglo XIV se puso la caja en la suspensión Cárđano, utilizando el *chapitel* —el cual descansa sobre dicho pivote— aumentando así su estabilidad.

En el siglo XVI se conoció ya el modo de *cebar* las agujas para aumentar su eficacia y también se inició la colocación de dos barras con el mismo objeto, compensando de ese modo su pérdida de fuerza, siendo muy discutido si debían ser alambres o planchuelas; y justo al terminar dicho siglo se dio la primera teoría sobre el magnetismo terrestre por el inglés Gilbert (1600), creando sus cimientos con bastante acierto, aunque con la creencia de que el polo magnético coincidía con el geográfico. Sin embargo, hasta la teoría de Coulomb (1780) no se perfeccionó la de Gilbert; y en cuanto a la mayor eficacia de la aguja, se dieron indicaciones sobre las dimensiones y figura de la lámina para aumentarla, evolucionando así con el transcurso del tiempo, consiguiéndose también mayor capacidad de recuperación al desviarse por los balances y cabezadas, así como el amortiguamiento de las oscilaciones; especialmente, en el siglo XVIII, en el que se introdujeron los imanes artificiales.

En los albores de la aplicación de la declinación magnética en la mar, se la supuso en el Mediterráneo con un valor de media cuarta, corrigiéndose la indicación dada por la aguja con la operación que se conoció con el nombre de «trocar los aceros», con la que la flor de lis —Norte de la rosa— seguía señalando el Polo geográfico, creyendo así los pilotos que indicaba este último. Al enfrentarse Colón en su famoso viaje y posteriores con los problemas de la declinación magnética, supo resolverlos satisfactoriamente en cierto modo, debiéndosele los verbos «noruestear» y «nordestear», con que denominó las variaciones que observó del rumbo, atribuyéndosele, con razón, el descubrimiento de la variación de la misma con el lugar; y en su tercer viaje observó el cambio de signo a cien leguas al W. de las Azores. A finales del siglo XVII ya contaban los navegantes con un mapa del Globo con las líneas de igual declinación magnética —líneas isógonas— confeccionado por Halley con el objeto preferente de su utilización en la mar, como lo prueba que dichas líneas no atraviesan las tierras. A la carta de Halley siguieron las de Mountaine y Dodson, así como de Bouguer, entre otros; siendo útiles para los navegantes, aunque no desprovistas de errores; utilizándose

ya desde fines del siglo XVI, para hallar la declinación magnética en la mar, instrumentos acimutales, llamados Compases acimutales y también Círculos acimutales, siendo descritos en los libros de Náutica de Río Riano, Stevin, y años después en los de Bouguer, Quereneuf y otros.

En relación con los *desvíos*, en 1666 Denis observó su existencia con varias experiencias, continuándose después las investigaciones por Dampier (1690) y Walles (1776-80); pero fue Dowine (1793) el que descubrió que la causa de ellos era la proximidad a la aguja de masas de hierro.

El otro elemento —la distancia navegada— con que, además de la línea de rumbo dada por la aguja náutica, se resolvía el problema de la estima en la mar, fue también objeto de un lento proceso evolutivo con el transcurso del tiempo; siendo su apreciación durante muchos años con «ojo marinero» solamente, hasta tal punto que cuando empezó el uso de instrumentos para medirla, seguían los marinos confiando más en la intuición, con lo que los errores cometidos fueron tan grandes, en especial en los primeros siglos, que con razón se llamaba *punto de fantasía* al punto de la nave así obtenido.

El primer aparato usado en la mar para medir la distancia navegada es el «odómetro» de los romanos, que es el mismo descrito por Vitruvio en su *Arquitectura*, obteniéndose la velocidad de la nave por el número de pelotitas de plomo que caían por un pequeño agujero de un vaso, una cada diez vueltas, de una especie de «ceña de molino»; teniéndose también noticia de uno llamado *Catena a poppa*, por Pigafetta (1519-22), en su relación del viaje de Magallanes alrededor del mundo, el cual debió ser un objeto flotante sujeto en un extremo de una cadena, estando el otro unido a la popa, como su nombre indica; y medio siglo más tarde, en su *A Regiment for the Sea* (1577), Bourne describe uno con el nombre de *loch*, que es, en forma muy rudimentaria, la bien conocida *corredera de barquilla*, pero no se generalizó su empleo hasta el siglo XVII —alrededor de 1625—; siguiendo dando más crédito a la estima de fantasía los autores de libros de Navegación, a pesar de citar aquélla.

La graduación del cordel de la corredera de barquilla fue también objeto de un proceso muy lento en el transcurso del tiempo debido al que sufrió el valor de la milla marina. El padre Fourier dice que el cordel lleva nudos de 7 en 7 brazas o de 10 en 10, existiendo en esta cuestión, como en otros usos de la mar, una lucha entre los hombres de ciencia y los de mar, pues en tanto los primeros se esforzaban en ofrecerles soluciones más racionales, los segundos desconfiaban de sus propuestas; e incluso cuando fueron ordenadas oficialmente, como lo fue por Maurepas, ministro de Luis XV de Francia, asignando 15,23 metros para volar de la escala del *loch*, prohibiendo el empleo de cualquier otra, se burlaron astutamente los marinos de ella acortando la cuenta de la *ampolleta*

—usada, en general, con dicha corredera para medida del tiempo—; en cuyo pleito, García Franco se inclina a favor de estos últimos, diciendo que, «En realidad, los pilotos, repetidamente calificados por los hombres de ahora de «rudos e ignorantes», tenían, por intuición y práctica en su oficio, toda la razón...».

Otro tanto sucedió cuando se propusieron y ensayaron otros procedimientos más o menos ingeniosos fundados en propiedades hidrodinámicas, entre los que destaca el de Enrique Pitot, porque en él tienen su fundamento los modelos de correderas modernas más apreciados; pero en esta ocasión la postura oficial fue contraria, pues, a pesar de haber sido aprobado por la Academia de Ciencias de París el aparato que le presentó Pitot, un Consejo de Marina dictaminó «...*qu'à moins qu'il n'y eût un ordre du Roy, pour les obliger à en faire usage, ils s'en serviroient jamais*»; ya que, «...*ils s'expose au danger les plus imminent*», porque la instalación del mismo obligaba a perforar el fondo de su nave. Otro procedimiento digno de mención, es el que fue conocido por *corredera holandesa*, en el que se medía el intervalo de tiempo con un método aconsejado por Norwood (1636), consistiendo en tomar dos puntos de la borda lo más distantes entre ellos y midiendo en segundos el tiempo que un objeto flotante lanzado a proa tardaba en pasar entre dichas marcas.

La corredera de barquilla fue, en realidad, el único instrumento que se usó entonces en la práctica, a pesar de sus imperfecciones, y no obstante los notables progresos de la técnica en otras clases, se sigue utilizando en nuestros días. Por ello, en los tratados de Náutica de la época se daban consejos a tener en cuenta sobre: la duración del tiempo dado por la ampolleta, debido a que no es simultánea con la ejecución la voz de mando para lanzar el cordel; la disminución de este último en longitud durante la travesía a causa de la humedad contraída en la mar estando seco a la salida; la diferencia en la medida obtenida si se ayuda con la mano el cordel o éste se desliza directamente del carretel; la influencia de la latitud por la que se navega; la curvatura del cordel, influencia del viento y de la mar; todo lo cual prueba la importancia que tuvo este instrumento, aunque alguno de los consejos sea improcedente. En cuanto a la influencia de las corrientes marinas en los errores de la distancia navegada, Bouguer propone modificaciones para corregirlos, ideando la utilización de otro instrumento cooperando con el *loch* ordinario, al dar una corrección a aplicar para obtener el valor real de la velocidad; cerrándose con estas realizaciones el período que tratamos en lo que afecta a la medida de dicha distancia.

Con la línea de rumbo trazada sobre los primeros portulanos que se utilizaron, y el camino recorrido apreciado como hemos visto antes, obtenían entonces los navegantes el punto de fantasía; sirviéndose para trazar la línea de

rumbo —tanto desde el punto de partida al de llegada, como en las sucesivas rectificaciones desde los distintos puntos de fantasía— de las rosas de rumbos que figuraban intercaladas en el portulano, con lo que éstos eran verdaderas cartas de rumbos; utilizando como instrumentos para el trazado, el compás, la regla y también el transportador, siendo descritas ya en 1667 las cuatro reglas articuladas en *L'Art de naviguer* de Dechales.

El primer instrumento de cálculo utilizado en la navegación de estima por fantasía, es el cuadro numérico que se insertó en el atlas de Andrea Bianco (1436) y en otros, en el cual figura como argumento de entrada las cuartas, de una en una, de 1 a 8, y como valores tabulados: en dos primeras columnas, una con la proyección sobre la línea de rumbo directo, del camino recorrido en la primera bordada —o sea, el avance en dicha línea correspondiente a esta primera desviación de la misma—, y otra con el valor del cateto del triángulo rectángulo así formado —o sea, lo que *alargó* en dicha bordada—, estando calculados estos valores tabulados para 100 millas del camino recorrido en la misma; y en dos segundas columnas, una con el camino recorrido de retorno —hipotenusa del triángulo rectángulo— o sea, hasta cortar a la línea de rumbo directo en la segunda bordada, y otra con su proyección sobre dicha línea, estando calculados estos valores tabulados para 10 millas en lo que *alargó* la nave; para otros valores distintos de estas 10 millas y de las 100 millas precitadas, se corregían los valores tabulados con la proporcionalidad respectiva —como puede observarse fácilmente, esta operación era debida a ser la tabla de simple entrada, habiendo podido evitarse con la de doble entrada, siendo curioso que este sencillo progreso tardó todavía algún tiempo en ser una realidad—; facilitando así este cuadro numérico el cálculo de cada bordada completa, habiéndolo descrito con algún detalle por la importancia que tuvo este *marteloio* —como se llamó en Venecia a esta tabla—, considerado como obra maestra de la estima en aquellos tiempos. También se le conoce con el nombre de *martologio*, el cual Fernández de Navarrete lo relaciona con una figura de la *Opera Omnia* de Raimundo Lulio —o sea, dos siglos antes que el atlas de Bianco—, pero, a este respecto, García Franco dice que, «No es probable que se trate del martologio, pero debió ser algo parecido, ya que el problema a resolver, tratado gráficamente, es el mismo que por cifras: es sólo la resolución del triángulo rectángulo». Todavía en el siglo XVI se usaron con el mismo fundamento que este martologio tablas más extensas, que fueron descritas en los libros de Navegación de entonces, como el *Manual de Munich* y el *Regimiento de Navegación* de Medina.

Sin embargo, no fue el martologio de mucho uso entre los mareantes de aquellos tiempos, a pesar de las ventajas que tenía en la navegación a vela —única importante realizada en el período que aquí tratamos—, porque no eran ca-

paces de utilizarlo, no obstante su sencillez; y hasta un ilustrado de entonces, el abate Toaldo —en ocasión de la interpretación que hizo del precitado atlas de Bianco— se preguntaba, «*qué cosa fosse questa diavoleria de tanti numeri, che parevvano peggio che una cabala...*»; constituyendo la interpretación de dicha utilización en la práctica, según Fontoura da Costa, «*...verdadeiro quebra cabeças de escritores antigos e modernos...*» durante muchos años.

Este método de estima por fantasía utilizando el martologio y también otras tablas numéricas más extensas con el mismo fundamento, fue aplicado en forma gráfica con el triángulo rectángulo dibujado sobre el portulano, obteniéndose directamente la diferencia en latitud y longitud contraídas; y cuando los *troncos de leguas* figuraron en él, tales diferencias resultaban al llevar las distancias navegadas sobre la escala; con lo que al error debido al uso de cartas de representación no conforme, se le incrementaba el que procedía de no conocer el radio de la Tierra con suficiente exactitud, el cual continuó existiendo cuando empezó a utilizarse la carta mercatoriana hasta que se obtuvo dicho radio con valor aceptable; pero hasta que Fourier, Dechaux y otros —o sea, en el siglo XVII— lo divulgaron en sus libros de Náutica, no se generalizó el uso en la mar de este modo de proceder gráficamente.

También se utilizaron los ábacos, especialmente en la Edad Media, para resolver los problemas del triángulo rectángulo en su aplicación a la navegación; siendo muy empleado en el siglo XVIII el conocido con el nombre de *quartier de reduction*, con el mismo fundamento que el *quadratum nauticum*, que a mediados del siglo XVII figuraba en los astrolabios. Este último se llamaba también «caxa de los marineros», siendo inventado por Gemma Frisio; existiendo semejanza entre el *quartier*, la figura antes citada de Lulio y el marteloio. Con la carta de Mercator tenía el navegante un instrumento de cálculo gráfico para resolver el problema de la estima —su denominación de *reducida* está relacionada precisamente con su empleo como tal instrumento de cálculo— más perfecto que con la carta cuadrada, pero no fue aceptada por la mayoría de los navegantes, siendo su introducción lenta, probablemente por la operación de ahorquillamiento de la latitud media para obtener la distancia, lo que no sucedía con la carta cuadrada.

Para facilitar el cálculo de las fórmulas trigonométricas, utilizaron ya los astrónomos desde 1514 el método *prostaferético* debido a Juan Werner, con el que se consiguió, por un procedimiento muy ingenioso, convertir en sumas y restas las operaciones de multiplicar y dividir, justo un siglo antes que Napier (1614) publicara su teoría de los logaritmos naturales o neperianos, que diez años después vulgarizó Briggs (1624) con sus logaritmos decimales; y al mismo tiempo Gunter (1625) ofrece otro instrumento de cálculo basado en los logarit-

mos, en el que aparece el empleo de la latitud media de tanta importancia en el método de la estima, conocida usualmente como la *Gunter* por lo mucho que se extendió su uso; ideado también con el mismo objeto el *sector* y la *escala logarítmica*, que sólo se diferencia de la regla de cálculo en que era necesario usar un compás de puntas; inconveniente que Wingsgate (1627) evitó empleando dos reglas distintas, y Seth Partridge, con reglas deslizantes.

La latitud se utilizó al principio en la mar para saber la llegada al paralelo de recalada, al ser su valor medido por el astrolabio, para navegar entonces hacia el Este o el Poniente, siguiendo así la regla «paralelo corriendo, tierra encontrada»; utilizándose también, una vez observada astronómicamente, para su intersección con la línea de rumbo, obteniendo el *punto de escuadría*, llamando al *método* así seguido, *de escuadría*, constituyendo un cierto progreso con respecto al procedimiento llamado de fantasía —sólo con rumbo y distancia navegada. También se utilizó el *método de fantasía y altura*, consistiendo en la intersección con el paralelo —obtenido con la latitud observada astronómicamente—, del arco con centro en el punto de partida y radio la distancia navegada, pero fue poco usado; no dejando de tener razón, en cierto modo, los defensores del punto de fantasía, ya que, entre otros inconvenientes, la observación astronómica en la mar era muy errónea por defectos de graduación y construcción de los instrumentos respectivos, y de un modo especial, hasta la aparición de los instrumentos de reflexión, que resolvieron definitivamente los problemas del balance y cabeza.

Cuando existía discrepancia entre los puntos de fantasía y escuadría, se aplicaban correcciones, fundándose el método seguido, en la probabilidad de errores, cuya idea se debió a Adriano Matius (1632). Sin embargo, ya en el siglo XVI se corregía a *grosso modo* el punto, según la incidencia mayor o menor de su línea de rumbo de estima con el paralelo de latitud observada, apreciando así un *punto* más probable que se llamó *de escuadría enmendado por fantasía*. El modo de proceder fundado en la idea de Matius, dependía de la mayor confianza que merecía cada uno de los dos elementos —distancia estimada y rumbo—; si se estaba más seguro de la primera, se determinaba sobre la carta el punto de llegada por estima, y haciendo centro en el de partida, se trazaba un arco con radio la distancia navegada para cortar el paralelo de latitud observada astronómicamente, obteniéndose gráficamente el incremento en longitud que correspondía al de latitud; si se tenía más seguridad en el rumbo, se mantenía su línea hasta su corte con dicho paralelo, obteniéndose también gráficamente el incremento en longitud; y si se desconfiaba de los dos, se tomaba el promedio; procediéndose así en el siglo XVII desde que lo propuso Matius.

Tanto Jorge Juan como Mendoza, consideraron absurdos estos procedimien-

tos, entendiendo que eran más bien fuentes de errores; y el P. Fourier afirmó con ironía que si discrepaban mucho las latitudes observada y estimada, era mejor encomendarse al *Saint patron du navire*, que a las correcciones así obtenidas; siendo tan abrumadora la exposición que hicieron sobre este tema los textos náuticos en los siglos XVII y XVIII, con tantos casos que se presentaban como posibles, que más bien creó confusión, dando lugar a que los pilotos aplicaran correcciones arbitrarias sin método alguno. No obstante, casi a finales del siglo XVIII, Bouguer (1773) publica en su libro de Navegación, un procedimiento basado también en la probabilidad de errores, teniendo en cuenta, además, los efectos del viento, mar y corrientes. Como ya en aquella época se obtenía la latitud con bastante exactitud, se corregía el punto estimado haciendo centro en él, y con un radio igual al error máximo supuesto, se tomaba como más probable el punto medio del segmento interceptado en el paralelo de latitud observada, por dicho arco; utilizándose también un cuadrilátero mixtilíneo formado por la intersección de los arcos —con centro en el punto de partida y con radios las distancias límites por más y por menos, teniendo en cuenta el error probable— con los lados del ángulo de probabilidad de error del rumbo con vértice en dicho punto de partida, siendo su bisectriz la línea de rumbo de estima; con este cuadrilátero y el procedimiento anterior, hace Bouguer un estudio del punto más probable en cada caso.

Dice Martín Cortés en su *Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar* (1551) que, «los antiguos carecían de la consideración de las estrellas hasta que los fenicios la inventaron y fueron los primeros que entendieron que era necesario para caminar por la mar *poner los ojos en el cielo*»; los que sabían ya que la latitud era la altura sobre el horizonte de la estrella más próxima al Polo celeste, que para el año 2.000 a. de J. C. era la *Beta* de la Osa Menor —unos ocho grados de distancia polar según las tablas de Neugebauer—, pero debido a la precesión de los equinocios, es actualmente la *Alfa* de la misma —alrededor de un grado de separación—, que conocemos con el nombre de *Polar*; siendo buena prueba del uso frecuente que se hizo de esta estrella en el Mediterráneo, el hecho de haberse hecho popular entre los navegantes la denominación de *Tramontana* —de *tramontar*, pasar del otro lado de los montes—, porque la veían por detrás de las altas cordilleras de los Alpes y Apeninos, siendo corriente entre ellos la expresión *perder la tramontana* cuando la ocultaban las nubes.

La práctica seguida en la mar para obtener la latitud por observación de la altura de la *Polar* se encuentra descrita en los manuales de Navegación de principios del siglo XVI, y consistía en observarla —para hacer posible su obtención con los conocimientos de aquella época— cuando se encontraba por encima o por debajo del Polo norte; apreciando sencillamente esta posición por

medio de las *guardas* —estas *Guardas de la Polar* son las *Gemma* y *Beta* de la Osa Menor, que son las más distantes de dicha estrella, siendo la más brillante la *Beta* y la primera en llegar al meridiano en el movimiento diurno—, imaginando lo que llamaron el *Hombre del Polo*, con este último punto celeste en el centro del cuerpo, en el meridiano superior la cabeza, en el inferior los pies, y los brazos en cruz; viéndose, en general, al Hombre del Polo de frente, pero en el relato que se hace por el P. Las Casas del Diario de Colón, éste ve al Hombre de espaldas.

Entre los libros más conocidos que daban las reglas prácticas teniendo en cuenta dichas guardas, figuran el *Manual de Munich*, el *Manual de Evora* (1517), el *Regimiento de Navegación* de Medina (1565) el de Martín Cortés (1551) y otros; presentándolas algunos autores con una rosa con su plano perpendicular al eje del mundo. Dichas reglas daban las correcciones que había que aplicar a la altura de la Polar observada con ballestilla o astrolabio, para obtener la latitud; siendo bastante aceptables con respecto a lo que podía exigirse a dichos instrumentos; facilitando su empleo, dando la corrección por una cara del disco de un nocturlabio, que por la otra daba la hora. En cuanto a los errores que se cometieron al principio por ignorarse el efecto de la depresión y el de la refracción, siguieron cometiéndose después, por la resistencia de los pilotos a hacer las correcciones que se les ofrecieron con el transcurso del tiempo, como sucedió con otras prácticas de la navegación. Las reglas se resumieron en una *rueda*, con las citadas correcciones; estando en boga todavía su uso en tiempos de Dechales (1677), de las que presenta un cuadro en su *L'Art de naviguer*; también se utilizaron posteriormente las alineaciones estelares para conocer los momentos en que la Polar estaba en el meridiano; y cuando los navegantes la perdían en sus navegaciones en el hemisferio sur, recurrieron ya a la *Cruz del Sur*, para la que tenían también sus reglas para la observación y determinación de la latitud.

En los tiempos en que no se contaba todavía con el conocimiento de la declinación del Sol e incluso después, al no tener a su alcance las tablas que dieran su valor, la determinación de la latitud con la observación de su altura meridiana la hacía el navegante obteniéndola cuando el Astro rey se encontraba en los puntos equinocciales —declinación 0°— o en los solsticiales —declinación 23,5°—. Con los códices alfonsines, tuvieron ya a su disposición tablas con sus valores para todos los días del año, dándose también en ellos reglas para la observación con *astrolabio llano*; y dos siglos más tarde, el famoso *Almanach perpetuum* de Zacuto las presentó para cuatro años —1473 a 1476, ambos inclusive—, con una tabla de correcciones para obtener su valor para cualquier día de años posteriores. También Regiomontano (1475) publicó su *Tabule directionum*, pero, según Bensaude, eran muy complicadas para su uso en la mar.

El llamado *Manual de Munich* —parece ser que es una copia del de Zacuto— trata también de la determinación de la latitud por la altura meridiana del Sol, cuyo uso a perpetuidad con un artificio que lo hacía muy expedito, le dispensó buena acogida entre la gente de mar, aunque fuera poco exacto, pero lo suficiente en relación con la poca precisión de los instrumentos utilizados entonces en la observación de la altura. El *Manual de Evora* es también una reproducción del de Zacuto en lo que respecta a dicha determinación de la latitud; publicándose también por otros autores, entre ellos, Medina y Martín Cortés.

En cuanto a las reglas para obtener la latitud con este procedimiento, se empezó a hacer distinciones en su modalidad de las *sombras*, según que la arrojada por los objetos fuese en dirección norte o sur, y, después, a considerarlas por la *posición del observador*; las cuales se daban en los *Libros del Saber de Astronomía* del rey Alfonso el Sabio, en el *Manual de Munich* y en el *Manual de Evora*, siendo más claro y conciso este último; estimando Fontoura da Costa, que todas fueron inspiradas por Zacuto, lo mismo que las que presentaron después Juan de Lisboa, Medina, Martín Cortés, Pedro Núñez, y, en general, todos los autores de la época; explicándolas todavía, nada menos que en el año 1736, García Sevillano, en su libro *Nuevo Régimen de la Navegación*, constituyendo buena prueba de que tenía sus adeptos entre la gente de mar, o sea, de la resistencia de éstos al progreso que se les ofrecía, por su desconfianza; justificada en ocasiones, si bien raras, por ligerezas imperdonables, como la que dio lugar al precitado comentario de García Franco, con motivo de la picaresca de la gente de mar para burlar una orden dada sobre la graduación del cordel del *loch*.

También hay que reconocer como justificación de tal resistencia, la manera de ser de aquellos navegantes, puesta en evidencia en la profusión de reglas, no sólo casuísticas, con una para cada caso, sino incluso con abrumadoras repeticiones, para que pudieran entenderlas; cuando todas ellas se comprenden hoy en la simple expresión que da la latitud en función de la declinación y la distancia cenital, bastando para su generalización considerar los signos positivos y negativos respectivos en cada elemento.

En relación con los métodos de la latitud basados en observaciones extra-meridianas, Pedro Núñez —seguido muy pronto de otros— inicia en forma práctica su resolución con *pomas o esferas*, aplicándose por primera vez en la mar en 1538, según Pereira da Silva, pero no era lo suficientemente exacta esta solución. Núñez se ocupó también de otros procedimientos con el mismo objeto, lo mismo que otros autores, encontrándose ya en el siglo XVII la exposición de estos métodos en todos los tratados de Navegación y Arte de Marear de entonces, teniendo en cuenta la refracción, paralaje y semidiámetro, aplicándose fórmulas poco precisas, porque no se conocía bien su fundamento. Entre tales métodos

destacan: por la altura meridiana de Sol; por la de una estrella; por su amplitud en el orto; por dos alturas extrameridianas de Sol y el intervalo transcurrido; por alturas simultáneas de dos estrellas. El penúltimo es modificación del iniciado por Núñez, habiéndose empezado a practicar a mediados del siglo XVI, utilizando una buena ampolleta; y los dos últimos, con el nombre de *alturas correspondientes* —como se le conoce actualmente— está incluido en la solución que le dio Douwes (1740), que ha llegado hasta nuestro siglo; caracterizándose principalmente por utilizar la estima como dato, habiendo tenido gran aceptación por los marinos por su simplicidad compatible con la precisión.

Sin embargo, de nada hubiera servido la perfección en los métodos, en las correcciones a aplicar a la altura observada, en los instrumentos de cálculo, y en la precisión de los instrumentos de medida de dicha altura, si no se hubiera conseguido el adecuado para su uso en la mar, o sea, eliminando los efectos del balance y cabezada; habiendo sido nada menos que el inmortal Newton el autor de esta maravilla náutica, pues aunque Juan Hadley, siendo vicepresidente de la *Royal Society* de Londres, presentó el primer modelo utilizado en la mar de instrumentos de reflexión en una sesión celebrada en la misma (1731), fue, en realidad, Newton, el creador, pues en acta de dicha sociedad, de agosto del año 1699, constaba que, «Mr. Newton mostró un nuevo instrumento construido por él para observar la Luna, estrellas y la longitud en la mar»; con el que consiguió que la imagen directa y la reflejada permanecieran unidas una vez en contacto, a pesar de los balances, gracias a la genial idea de la doble reflexión; mientras que en el modelo de Hook —cuya explicación entregó a la *Royal Society* en 1666— se perdía el contacto astro-horizonte con el menor balance; y, por consiguiente, aunque se cite también, junto con el de Hadley, como los dos primeros modelos conocidos de esta clase de instrumentos, el de este último —cuyo precursor fue Newton— es el que ha prevalecido por la esencial propiedad de la doble reflexión.

En cuanto a la sonda, Waghenauer (1584) explica —en su libro *Spiegel der Zeevaerd*—, instrumentos para obtenerla, que fueron muy rudimentarios al principio, pues los más antiguos consistían en cabos o pértigas con piedras o masas de plomo en su extremo, llamándolas *bolis* y *catapirates*; habiéndose hecho uso de la primera voz en las glosas antiguas del *Nuevo Testamento*, y la segunda la define San Isidoro en sus *Etimologías*: *Catapirates, linea cum massa plumbea, que maris altitude tentatur*; y en los *Hechos de los Apóstoles* del *Nuevo Testamento* se cita la sonda en el relato del viaje de San Pablo a Roma, en ocasión del naufragio de la nave.

Aunque en el siglo XVI ya empezaron las propuestas de aparatos basados en propiedades físicas, como la de Puehler (1563), y siguieron en el XVII, con

la de Hooke (1601) y otras, no parece que fueran utilizadas en las naves; o sea, que los medios con que contaron los marinos en la época que tratamos para obtener la sonda, no prosperaron gran cosa con respecto a los primitivos; y en cuanto a su aplicación, no parece que pasara del simple conocimiento de la profundidad, con objeto de servirse, con intuición y experiencia, de sus indicaciones, para evitar los bajos al aproximarse a la costa en la recalada, en especial, con mala visibilidad; y, también, combinándola con líneas de posición visuales, para obtener la situación; pero todo ello en forma muy rudimentaria, pues hasta con el simple escandallo, sólo se obtenía sin error, parando la nave, ya que el problema de los errores propios de su arrastre con el movimiento de esta última, no se resolvió, en realidad, hasta después de la citada época.

También el mar de Sargazos —que Colón fue el primero en encontrar— se utilizó durante mucho tiempo para una estimación grosera de la longitud, creyendo que se encontraba a la mitad del camino entre Europa y América.

APROXIMACION A UNA TIPOLOGIA DEL CABOTAJE CANTABRICO
EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII

AINGERU DE ZABALA .

Las fuentes para el conocimiento del tráfico marítimo de la España cantábrica son ciertamente escasas y esta penuria, hay que decirlo, no se salva sino muy entrado el siglo XIX y ello por múltiples razones; cuando los redactores del correo mercantil reclamaron del Consulado de Santander información sobre el tráfico de los puertos de su jurisdicción, la institución consular respondió que carecía de medios para evacuar, con asiduidad y garantías, la consulta¹, y esto lo decía un Consulado cuyos ingresos provenían, lógicamente, de los derechos de avería sobre el comercio marítimo. Así pues, si mientras funcionaron los consulados de Santander y La Coruña, la evaluación del tráfico es difícil, cuanto más, cuando sólo funcionaron los de Burgos, lejos de la costa, San Sebastián, cuya documentación anterior al siglo XIX, ha desaparecido, y Bilbao².

Ateniéndonos a la información consular disponible hay que señalar que las averías burgalesas del XVIII sólo son localizables para su segunda mitad, así pues no se dispone de información continuada del tráfico de la primera mitad, sino para Bilbao; de ahí que no me atreva a generalizar en exceso sobre la significación de unas conclusiones basadas en la documentación de una parte, aunque ciertamente importante, de ese tráfico. Por otro lado, aunque distinguimos entre tráfico de costa y navegación de altura diciendo del primero que es cabotaje, hay que señalar que la documentación no especifica si se trata de cabotaje o no, lo que obliga a concluirlo de forma, a veces, un tanto aventurada.

La información que proporcionan las averías bilbaínas es algo irregular, puesto que hasta 1733 no se señalan los puertos de origen o destino de las em-

¹ *Archivo Histórico Provincial de Santander. Sección Real Consulado.*

² *Archivo Municipal de Bilbao. Sección Consulado de Bilbao*, libros de averías de los años 1700 a 1750. Estos años son los más usados en este trabajo aunque se hacen referencias a otros posteriores. Aunque hay borradores de averías que se pueden utilizar como correctores basta para este propósito los libros ordinarios. En adelante, salvo algún caso concreto no se volverán a citar pues son la base del trabajo.

barcaciones, y, por otra parte, hasta 1737 no se especifican los tonelajes, a más de que el tipo de las embarcaciones que servían al tráfico no está tampoco bien señalado, ya que las irregularidades son abundantes; por un lado, la voz navío no es, o cuanto menos no era, unívoca, ya que tenía una significación muy amplia, y sin embargo a través de la documentación se observa un intento de singularizarla; por otro, los registros de entradas y salidas en el puerto —los libros de averías—, son muy deficientes, pues su escribiente no siempre consideraba igual a la misma embarcación: así, a la «Sto. Xto. del Buen Viaje», mandada por un Bariño, se la anota como patache, barco o navío indistintamente, lo que dificulta bastante el trabajo de señalar unas características para el cabotaje cantábrico en el período de tiempo que hemos acotado.

Un último factor dificulta la labor: en los libros de averías se anotan *el año, mes y día* de la entrada o, en su caso, de la salida de la embarcación; *su tipo*, sea navío, lancha, paquebote, bergantín, saetía, barco, pinaza o patache; *el tonelaje*, con la peculiaridad de que el derecho de toneladas, consistente en un real y medio por tonelada de arqueos, que sólo se percibía en las salidas, se cobraba sobre un cálculo que beneficiaba siempre en un 15 % a la embarcación, lo que significa que las toneladas de que habla la documentación y las que, generalmente, se citan en este trabajo tienen ese beneficio, subvalorándolas; *el nombre de la embarcación*, nombre frecuentemente muy largo, que en los libros de registro aparece reducido o seleccionado en parte, con el riesgo de que la parte seleccionada sea distinta cada vez; *nombre del capitán* o del maestro, señalando frecuentemente si se trata de lo uno o de lo otro, aunque sin continuidad en las noticias y con la particularidad de que ciertos nombres compuestos, como el de Juan Bautista, a veces aparece incompleto, o como las formas peculiares con que se escriben ciertos nombres extranjeros, se prestan a confusiones. Se informa también de ciertas cuestiones concretas de cada viaje como son los *puertos* de procedencia o de destino aunque se trata de información propia de los conocimientos que no tienen en cuenta posibles arribadas o escalas intermedias, ni destinos impropios de las mercancías cargadas en la villa bilbaína: así, un navío cargado en Bilbao con mercancía destinada a San Sebastián, pero que en realidad marchaba a desarmarse en Bayona, aparece como destinado al puerto donostiarra; informan también, en los casos de entradas, de los destinatarios de las mercancías y del valor de estos envíos y, en los de salidas, las *mercancías* propias de derecho, es decir, aquellas que no lo hubieran pagado de entrada, sea porque eran de producción propia, o porque fueran importadas por tierra: generalmente hierro o lana. Lo que significa que, por una parte, no se registraban las embarcaciones que llegaban con lastres o con cereales, ni por otra las que llevaban mercancías diferentes al hierro o la lana, y esto puede afectar notablemente a los resultados de este trabajo.

Si consideramos que el número total de embarcaciones salidas —todas ellas pagaban en cierto período derechos de tonelaje— era el mismo que el de las que entraban, y tomando como un ejemplo el año 1740, pagaron derechos de tonelaje 479 embarcaciones, al tiempo que sólo pagaron averías, es decir, que aparecen en los registros 209 salidas y 273 entradas; las diferencias son, ciertamente, muy considerables. Estas diferencias son sustancialmente debidas a las características del comercio de cabotaje, dado que muchos barcos llegaban a Bilbao en lastre, con el fin de cargar mercancías con destino a sus puertos de origen, y arribaban de vacío, pues la capacidad de oferta de algunas zonas era muy limitada. Al mismo tiempo, una parte considerable de las salidas del puerto bilbaíno hacia la costa cantábrica se hacían cargadas de mercancías que ya habían pagado los derechos correspondientes a la entrada, al provenir de puertos extranjeros, y, como la lana no se enviara a puertos nacionales, sólo se asentaba el cabotaje del hierro.

Como ya se ha señalado antes, se plantean muchas dificultades al trabajar con los registros de embarcaciones para identificar a cada una de ellas particularmente, con el agravante de que los mismos maestros o capitanes pueden serlo de distintas embarcaciones y éstas pueden además cambiar, no sólo de maestre, sino que incluso, bajo el mismo mando, de nombre, resultando en muchos casos imposible lograr la identificación, limitándose a los libros de cuentas de averías.

Tomando como partida del análisis 1733 —el primer año en que se anotan las procedencias y los destinos de las embarcaciones—, se puede notar, atendiendo a las primeras y considerando exclusivamente las referentes a la porción de costa comprendida entre la desembocadura del Miño y el puerto francés de Bayona que, de un total de 96 entradas por cabotaje, 60 procedían de Asturias y Galicia, 17 de San Sebastián y Pasajes y 19 de Bayona o San Juan de Luz. Esto en cuanto a procedencias, pero tipológicamente, atendiendo a las declaraciones, resulta que entraron 59 barcos, 17 pataches y 11 pinazas. Ahora bien, conjugando ambos factores resulta que, de las 11 pinazas, ni una sola procedía de las costas españolas, pues todas ellas provenían de Bayona y San Juan de Luz, circunstancia que va a ser constante a lo largo de todo el período; de los 17 pataches, 4 provenían de Francia, 12 de Guipúzcoa y 1 de Exon. Lo cual es un apunte de otra característica importante del cabotaje; los pataches provenían, aunque no exclusiva ni definitivamente, del este de Bilbao. Por último, de los 59 barcos, sólo cinco llegaron por la costa este.

El cómputo final indica que de los 96 asientos calificables como de cabotaje, 11 eran navíos y en los siete años siguientes la situación fue similar; las diferencias en el número de navíos fueron 10, 17, 12, 9, 8, 7, 18 y así sucesivamente, con el atenuante de que posiblemente alguno de ellos no lo fuera, ya que la

deficiencia de los datos hace que en muchos casos no se constate el tipo de embarcación.

Considerando esta situación, podemos suponer que en los años en los que la información es de inferior calidad, al no señalar los puertos de origen, los anteriores al ya citado 1733, cabe identificar cabotaje con el hecho de que el agente del transporte sea un barco, un patache o una pinaza. (Véase la tabla 1.)

Los datos son muy significativos aunque en ningún momento debemos dar excesiva trascendencia a estos valores pues, por una parte, como ya se ha señalado, de 1700 a 1733 la información está elaborada a posteriori a base de una doble reconstrucción, ya que así como se han contabilizado de cabotaje sólo los transportes realizados por los tres tipos de embarcaciones señalados, estos mismos datos tienen que ser completados a partir de la información de que se dispone, pues la deficiencia de la clasificación hace que, si no se practican las necesarias correcciones, comparando noticias de períodos superiores al bianual, se produzcan subvaloraciones cuanto menos de un 10%. Aun practicadas las comprobaciones y correcciones precisadas, el cambio ya comentado de nombres y maestros y el hecho de que haya que manejar niveles anuales de 200 ó más entradas, conducen al error, a más de que si bien podemos comprender ciertas cifras, los datos del año 1723 no parecen fáciles de aceptar, menos aún si tenemos en cuenta que tal año se registraron 214 entradas.

La primera conclusión que podemos sacar es la regresión de la pinaza, que ya fue apuntada, en términos cualitativos, hace tiempo³; puede decirse también que hay cierta estabilidad en el número de barcos y, por último, un auge del número y significación del transporte en pataches.

La regresión del número de pinazas pudiera interpretarse como consecuencia de una posible disminución del tráfico entre Bilbao y Bayona o San Juan de Luz en el supuesto, claro está, de que el número de pinazas sea, como en 1733, síntoma de procedencia francesa; pero aplicando este supuesto tendría que aceptarse que en años como 1704, 1706, 1714 y 1715, en los que se registraron como pinazas 56, 76, 67 y 76 se produjeron otras tantas llegadas desde los puertos del sur de Francia, cifras todas ellas, y más, que producidas entre 1700 y 1720, son difíciles de aceptar.

Analizando el caso de 1706 —uno de los máximos—, resulta que, de las 76 entradas de pinazas, eran embarcaciones diferentes 44, de las cuales mandadas por franceses —al menos en cuanto a su apellido— veinticinco, circunstancia im-

³ CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: "La pinaza en el litoral vasco". *Homenaje a D. Joaquín Mendizabal Cortazar* (miscelanea de estudios), Real Sociedad Vascongada de Amigos del País, n.º 12. San Sebastián 1956.

TABLA N.º 1.—ENTRADAS EN BILBAO

AÑO	% Cabotaje	% Pinazas	% Pataches	% Barcos	AÑO	% Cabotaje	% Pinazas	% Pataches	% Barcos
1700	8,43	96,29	3,7	—	1725	46,92	10	1,25	88,75
1701	8,04	100	—	—	1726	32,77	7,69	10,25	82,05
1702	15,71	100	—	—	1727	53,97	19,37	18,60	62,01
1703	29,62	91,6	6,25	2	1728	33,02	18,30	1,40	80,28
1704	40,78	85,43	—	14,51	1729	34,34	12,65	17,72	73,33
1705	32,43	70,83	—	29,16	1730	29,08	11,22	8,89	79,77
1706	45,49	71,69	3,77	24,52	1731	36,59	11,88	6,93	81,18
1707	51,96	56,30	5,04	38,65	1732	—	—	—	—
1708	37,90	43,84	3,07	53,07	1733	42,66	12,50	17,70	64,58
1709	35,29	41,22	18,42	41,20	1734	38,84	14,85	23,76	51,48
1710	34,59	48,78	8,5	42,68	1735	37,17	12,69	20,68	47,12
1711	30,80	49,18	11,47	39,34	1736	44,95	14,01	21,49	56,43
1712	72,36	52,77	17,36	37,72	1737	33,33	14,14	22,22	54,54
1713	24,82	60,56	1,40	38,02	1738	31,71	16,47	20	54,11
1714	25,79	97,5	—	2,5	1739	34,15	14,45	20,48	56,62
1715	8,66	95,83	—	4,17	1740	39,19	14,95	31,77	36,44
1716	17,26	62,50	—	37,05	1741	40,72	16,83	33,66	25,74
1717	15,40	48,93	17,02	34,04	1742	38	24,35	15,38	60,25
1718	19,65	73,91	6,52	19,56	1743	49,78	18,29	15,85	65,85
1719	30,82	68,29	—	31,70	1744	55,22	12,90	23,65	63,44
1720	22,65	65,85	9,75	24,39	1745	—	—	—	—
1721	23,37	—	—	100	1746	56,25	9,45	35,21	66,19
1722	8,12	18,75	18,75	62,5	1747	55,24	7	25	67
1723	—	—	—	—	1748	37,99	18	25,71	77,14
1724	21,75	17,67	25,19	56,83	1749	—	—	—	—
					1750	—	—	—	—

portante si tenemos en cuenta que cuando la información se tornó más completa podemos asegurar que la totalidad de las pinazas estaban mandadas por franceses; de las citadas 44 pinazas, 21 aparecían en más de un año, con la peculiaridad de que, de estas 21, correspondían a maestros franceses unas 17 quienes, además, sumaban un total de 58 viajes, lo que hace un promedio de algo más de dos viajes para cada pinaza mandada por un francés.

La conclusión más probable a que se puede llegar es la de que se produjo una reducción de las relaciones con Bayona y S. Juan de Luz, pero que esta reducción fue menor de lo que dan a entender las referencias a pinazas, pues muy probablemente algunas de las registradas como tales, no es que no lo fueran, sino que no lo eran de la misma manera que los demás, es decir, que, en caso de serlo, eran pinazas distintas a las francesas. La reducción se produjo, de esto no cabe duda, porque los valores con que este tráfico inició el siglo son atípicos y debidos a la guerra de Sucesión; no es casualidad que 1712 sea el último gran año. Al respecto en Bayona se escribió:

«Le commerce de Bayonne est presque tombé depuis quelques années; la navigation qui était le plus fort du commerce, a presque cessé; les vaisseaux restent souvent sous emploi dans le port d'au pertes considérables il n'y a en tout, au plus que quelques petits vaisseaux qu'on fait naviguer en Bretagne... mais c'est un commerce assez in-grat»⁴.

Desde 1716 a 1729 el número de viajes va disminuyendo, pero las pinazas son muy abundantes; cada una hace un viaje, rara es la que hace más, casi todas ellas mandadas por franceses. En el período posterior la situación varía, el número de viajes disminuye y cada pinaza, algunas en especial, hace varios viajes; todo ello permite insistir en la regresión del número de estas embarcaciones, hasta el punto de que una parte importante de los viajes de Bayona a partir de 1740 se hacen con pataches.

El problema de los pataches es más complejo. Ciertamente nunca fueron muchos: los años en que entraron más, 1740 y 41, con 34 entradas registradas, son claramente atípicos; les siguen en cantidad 1712, con 25, 1724 y 1734 con 24 y tres años más que llegaron a superar las veinte entradas. Por otra parte, si bien se puede decir que las pinazas practicaban unos trayectos en exclusiva, asegurar que los pataches se dedicaban al comercio Guipúzcoa-Bilbao es inexacto; de hecho, la mayoría de las entradas registradas procedentes de Santander o

⁴ JAUPART, F.: *L'activité commerciale de Bayonne au XVIIIe siècle*, Bayona 1966, página 143. Citando una memoria de la Cámara de Comercio fechada en 1727.

Santoña corresponden a pataches; tomando, ciertamente como caso extremo, el año 1740, resulta que, de los 34 pataches, 8 provenían de Santander, uno de Asturias, Vega, Gijón, Galicia, Camariñas y Ferrol, el resto de San Sebastián. Como detalle, aunque no estemos manejando salidas, hay que señalar que la práctica totalidad de los puertos de destino de los pataches con carga de registro, siempre pocos, estaban en el este, sólo excepcionalmente se dirigían a Pasajes o San Sebastián y preferentemente marchaban a Galicia; el mismo año 1740, de las seis salidas registradas, dos tenían por destino San Sebastián, otras dos Santander, otra Galicia y una última no consta. Lo que parece definitivo es que los pataches provenían generalmente de Guipúzcoa, que rara vez marchaban cargados de hierro, por lo que no aparecen consignados en los libros de averías y que, cuando lo hacían, elegían preferentemente la costa oeste.

El número de embarcaciones de este tipo que se registran bajo las órdenes de distintos maestros es bastante mayor en los años finales del período, a partir de 1733, en que anotan 74 maestros diferentes con un total de 85 embarcaciones; de estos 74, tres parecen franceses; 45, por su apellido claramente vasco, podemos suponerlos de las provincias exentas, aunque no tiene porqué ser una afirmación definitiva; y de los 26 restantes, alguno, como Juan de Soltura, era plenciano. Ahora bien, entre el número de pataches que más veces y más continuamente aparecen, figuran los de Pedro de Laredo y, sobre todo, el de Pedro de Trasmonte, y este último es con toda probabilidad gallego.

En un registro de embarcaciones del señorío⁵ aparecen las de Plencia con el nombre de su propietario y su arqueo en quintales: y resulta, de tal información, que, en 1749, había en Plencia unos 16 pataches, número ciertamente muy alto, cuyos propietarios pudieran coincidir con maestros registrados en las averías bilbaínas; si a esto añadimos que algunos hacían más de un viaje anual y que otros pataches plencianos pudieran estar mandados por quienes no eran sus propietarios tendremos en tal información recogidos la mayoría de los que, de su tipo, entraban en Bilbao. Además, en los registros de embarcaciones, tanto de Guipúzcoa⁶ como de Santander, está claro que no hay pataches, y aunque los datos de Asturias y Santander permiten algunas dudas, creo que no es aventurado suponer que la mayor parte del tráfico de cabotaje realizado entre Vizcaya y Guipúzcoa se hacía con pataches, que la dirección de éstos era, preferentemente, de entrada en Bilbao, que algunos se llegaban a Francia y que la parte más

⁵ *Archivo de la Casa de Juntas de Guernica, Marinería, Registro I: numeración de gentes de mar 1768-1799.* Esta referencia es posible que no sea válida pues el Archivo está en fase de reorganización y su archivero no garantiza la continuidad de los antiguos registros.

⁶ *Archivo Provincial de Guipúzcoa en Tolosa sec. 2 121 g 113-17.*

considerable del tráfico con las Cuatro Villas, tanto de entrada como de salida, y una pequeña parte del comercio con Asturias y Galicia se practicaba con tales embarcaciones, la mayoría de las cuales estaban matriculadas en Plencia, algunas en otros puertos del Señorío y el resto distribuidas entre Galicia y Asturias.

Frente a la regresión de la pinaza, el patache muestra una tendencia expansiva vinculada quizá al progresivo control que los bilbaínos fueron teniendo de su actividad comercial⁷, expansión no sólo numérica, sino también geográfica, tanto en su matrícula como en su radio de acción, pues poco a poco se van teniendo noticias de viajes más largos, trayectos que ya no son calificables como de cabotaje, pues si bien alguien puede suponer que ciertos transportes a Burdeos o Nantes se podían hacer, y de hecho se hacían, con la vista puesta en la costa, los transportes de hierro y lana que, cada vez con más frecuencia se hicieron a Inglaterra e incluso a Irlanda⁸ entran de lleno en la navegación de altura. Este fue un proceso muy largo, todavía en los años 40 abandonar la costa era, en las grandes tormentas, el último recurso, aunque ya por esas fechas aparece la primera referencia a un viaje desde Exon⁹, lo que en las décadas sucesivas va ir generalizándose.

Si el grado de precisión en la identificación de pinazas y pataches es algo aceptable no se puede decir lo mismo de los barcos, resulta totalmente infructuoso el trabajo de localizar un barco con su nombre y el de su maestre con una cierta seguridad, pues no son ni un 10% anual los que aparecen, en el mismo año más de una vez, además de que la frecuencia de aparición de un mismo maestre con el mismo barco durante más de un año es aún menor, en resumen, las identificaciones posibles que no sean excesivamente aventuradas son mínimas y poco significativas, pues duran a lo sumo tres años. Las causas de esta situación pueden ser múltiples pues los barcos, como todas las embarcaciones, pero con mayor intensidad, tenían nombres compuestos muy largos y en cada caso podía registrarse una parte de él y no necesariamente la misma y además el grado de cualificación exigido a sus patrones, por lo bajo, implicaba abundancia de éstos, aunque ésta no es una explicación suficiente para el cambio; al respecto, se puede llegar a sospechar que estos barcos no tenían maestre declarado y que a efectos de registros de averías, como para otros fines, figuraba como tal, en cada momento, quien acudiera a hacer la declaración.

⁷ GUIARD, T.: *Historia del consulado, Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la villa de Bilbao*, 1914. 2 vols., en especial en el volumen segundo.

⁸ *Archivo de la Diputación de Vizcaya. Corregimiento* 1.126. n.º 75, año 1759.

⁹ A. M. B. secc. C. B. Averías año: 1733: Cosme de IGAREDA, maestre del Sto. Xto. y de la Magdalena.

Los barcos aparecen en número bastante uniforme a lo largo de esta primera mitad del siglo dividida en dos partes: 1700-1720 y de 1720 en adelante. Se les encuentra bastante especialización en el tráfico con Galicia y Asturias, circunstancialmente se señalan procedencias montañosas, alguna guipuzcoana y excepcionalmente algún barco declara provenir de un puerto del sur de Francia. Lo mismo sucede con los nombres de los maestros que en su mayoría no son vascongados, aunque insisto que no está claro que haya una vinculación entre los apellidos de los maestros, su origen y mucho menos, la matrícula de sus barcos, pero creo que junto con las ya señaladas características del tráfico y los datos que siguen sobre el número, tonelaje y distribución de la flota de cabotaje del Cantábrico, nos permiten insistir en la importancia de los barcos asturianos y gallegos.

A mediados del siglo los datos correspondientes a la flota de pataches y barcos aparecen, por primera vez recogidos de forma sistemática. Se podría utilizar el Catastro de la Ensenada pero es una labor que aún está por hacer. Ciertamente la diferencia entre 1719 y 1759 es, como ya veremos, la de la vida optimista de una de estas embarcaciones y esto puede suponer un factor de error en la apreciación, pero se trata precisamente de apreciar y no de cuantificar, por lo que bien pueden utilizarse valores de ambas fechas. No se presentan datos de Guipúzcoa, pues no los he encontrado, pero sí se sabe que los pataches eran pocos, en San Sebastián en 1779 estaban registrados dos y en toda la provincia en 1796, dicen que no hay ninguno.

VIZCAYA 1749¹⁰

Lequeitio	1	de 300 qs.
Busturia	1	de 300 qs. para el transporte de vena.
Mundaca	7	de vena y hierro de 18 a 20 Tn., pues cargan de 250 a 300 qs.
Barrica	8	1 de 550 qs., 3 de 400 a 420, 3 de 300 a 360 y 1 de 290.
Plencia	11	1 de 500, 6 de 400, 7 de 300 a 350, 1 de 290 y 1 de 130.
Górliz	18	6 de 400 a 450, 7 de 300 a 350, 1 de 280 y 2 de 220 y 200 qs.
Somorrostro	14	de vela de gavia de 28 a 30 Tn.

¹⁰ A. C. 5.6, *Marinería*, Registro I.

CUATRO VILLAS 1759¹¹

Santoña	3	1 de 15 Tn. y los otros dos de tráfico y media cubierta.
Santander	7	de 12 a 15 Tn.
Suances	3	2 de 220 qs. y 1 de 182 de media cubierta.

ASTURIAS 1759

Llanes	2	de tráfico, 1 de ellos de 80 qs. y media cubierta.
Ribadesella	6	de 35 a 40 Tn.
Lastres	1	de 19 Tn.
Los Tazones	12	3 de 24 Tn. y 9 de 200 a 320 qs.
Gijón	1	de 300 qs además había 18 de 50 a 120 qs.
Candás	1	de tráfico de 240 qs.
Luanco	22	5 de 15 a 36 Tn. y 17 de 110 a 300 qs.
Avilés	12	6 de 14 a 32 Tn. y 6 de 140 a 235 qs.
Arena de Pravia	3	1 de 27 y los otros dos de 120 y 190 qs.
S. Esteba	3	de 200 a 320 qs.
Cudillero	6	de 130 a 210.
Luarca	9	6 de 10 a 18,5 Tn. y 3 de 120 a 150 qs.
Vega	2	1 de 32 Tn. y la otra de 120 qs.
Viabelez	4	7 Tn., 20 Tn., 120 qs. y 260.
Tapia	6	5 de 11 a 20 Tn. y 1 de 220 qs.
Figueras	24	22 de 15 a 30 Tn., 1 de 240 qs. y otra de 100 qs.
Castropol	1	de 12 Tn.

GALICIA 1759

Ribadeo	3	de 13 a 30 Tn.
Foz	1	de tráfico de 200 qs.
Barquero	3	1 de 12 Tn. y 2 de 100 qs.
Ares	1	de 200 qs.
Miño	3	de 180 a 250 qs.
Betanzos	2	de 100 y 150 qs.

¹¹ *Museo Naval*. Ministerio de Marina. Madrid, Revista de matrículas del departamento de Ferrol. Ferrol 1759 ms. 2279.

Sada	1	de 150 qs.
La Coruña	4	de 150 a 200 qs.
Corne	1	180 qs + 1 de pesca que llaman solera de 300 qs.
Camariñas	15	de 14 a 36 Tn.
Concurbión	3	22,5 Tn. más 2 de 240 qs. para pesca, llamados tam-
Finisterre	2	bién soleares.
Cee	1	1 de 10 Tn. y un galeón de pesca de 300 qs.
Muros	30	150 qs.
Son	1	de 10 a 70 Tn.
Coto de Dean	2	de comercio de 17,5 Tn.
Palmeira	9	de 15 a 17,5 Tn.
Caramiñal	2	de 10 a 18 Tn.
Coto Martín	2	12,5 y 15 Tn.
Cabo de la Cruz	4	15 Tn.
Agueyros	1	15 Tn.
Padrón	2	15 Tn.
Requeiro	1	10 y 25 Tn.
Arosa	1	10 Tn.
Tefiñanes	2	10 Tn.
Cambados	1	6 y 15 Tn.
Sto. Tomé de Mar	2	6 Tn.
Portonobo	12	10 y 15 Tn.
San Genjo	1	10 y 40 Tn.
Marín	1	20 Tn.
Combarro	1	15 Tn.
Pontevedra	8	6 de 25 Tn. y 2 galeones de pesca de 600 y 650 qs.
Vigo	18	7 de 60 Tn.

En el caso vizcaíno, la siguiente información es de 1771, pero no está pormenorizada, sirva el hecho de que las 73 embarcaciones de comercio contadas en 1749 sólo 13 son de Bilbao y que de las 135 de 1771 son bilbaínas 52; datos que muestran la alta participación de las embarcaciones menores, las de los otros puertos, en la flota comercial vizcaína. En Asturias en 1753 se anotaron 86 embarcaciones de tráfico y comercio¹² frente a los 125 de esta lista y en Galicia, en la costa cantábrica, se registraron, en 1738, 10 embarcaciones; en 1758, 16, y un año después 15¹³.

¹² ADARO RUIZ: *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos*. Gijón, vol. 1, pág. 422.

¹³ MEIJIDE PARDO, A.: *La economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*. Valladolid. Estudios y Documentos, 1971, pág. 71.

Estos datos dan una idea de la capacidad de cabotaje, algo inflada, pues casos como los de Figueras, Ribadeo, Camariñas, Muros, Pontevedra y Vigo, al no diferenciar suficientemente obligan a sumar embarcaciones cuyo tonelaje parece que podría permitir tráficos más ambiciosos. De cualquier manera, los datos finales son muy significativos, cerca de trescientas embarcaciones y, aproximadamente, un número equivalente a un tercio de ellos se registraban como entradas o salidas en Bilbao, cifra que como ya se ha dicho es forzosamente inferior a lo que realmente remontaba la ría y que permite generalizar con cierta seguridad a cerca del cabotaje cantábrico aunque sólo sea a partir de las averías del Consulado de Bilbao.

En resumen, y en la medida en que la óptica bilbaína sirva, en la primera mitad del siglo XVIII el cabotaje cantábrico utilizaba embarcaciones muy específicas según los trayectos, los bayoneses usaban pinazas, embarcaciones que fueron abandonando para sustituirlas progresivamente por navíos, estas pinazas llegaban incluso a Galicia, pero la importancia de las relaciones de Bayona y San Juan de Luz con Pasajes, San Sebastián y Bilbao, hacían de esta zona de la costa la más frecuentada por este tipo de embarcaciones de cabotaje¹⁴. Los pataches, de los que la flota plenciana poseía una amplia representación, tenían un ámbito de uso más extenso, de hecho algunos de ellos estaban en la matrícula gallega y sirvieron para un transporte frecuente por la costa, transporte en aumento que, ciertamente, tendía a aportar carga al puerto de Bilbao, como si fuera una fuente de la que salían hacia todos los puertos y en la que todos ellos convergían; poco a poco, estos pataches fueron enfrentándose con acciones de más envergadura y abandonaron en parte su función de cabotaje para dedicarse al tráfico de altura. Los barcos fueron con una regularidad considerable los agentes principales de un comercio costero cuya importancia es difícil olvidar; al parecer, la mayoría de ellos eran gallegos o asturianos, con algún montañés y contados vizcaínos y guipuzcoanos, sus puertos de partida y de destino son difíciles de precisar, parece como si estuvieran en todas partes y a todas partes fueran, eran los transportistas más activos, no individualmente, sino en cuanto a tal grupo. Por último, se realizaban transportes internos, entre los puertos de una misma jurisdicción, con cargas pequeñas, a veces entre dos puertos fronterizos y a tal fin se utilizaban lanchas, unas pocas, unas seis al año en Bilbao, vinculadas también a maestres de Plencia.

Fuera del marco propuesto, por su elevada especialidad, hay que contar con unos transportistas muy concretos, los venaqueros, embarcaciones que transportaban minerales de hierro desde Somorrostro a otros puertos, especialmente a

¹⁴ JAUPART, F.: *L'activité maritime de Bayonne au XVIIIe siècle*. Bayona, pág. 685.

los puertos vizcaínos, guipuzcoanos y a algunos montañeses. Transporte que no tenía generalmente su término en los puertos ordinarios, ni aún en los de pesca, sino que debía llegarse hasta las renterías, situadas, muchas veces río arriba como la de Ondárroa, Ajangiz o Limpias¹⁵, lo que obligaba a estas embarcaciones a tener unas características muy concretas.

Más arriba, al comentar el elevado número de pinazas de principios de siglo se ha hecho una salvedad sobre la que conviene volver, decía al hablar del tráfico de pinazas que éstas eran exclusivamente francesas, que me refería a un cierto tipo de pinazas, no a todos, sino a las pinazas francesas, pues eran éstas las que al realizar una función muy concreta, aparecen reseñadas como tales en las averías consulares. Decir que las únicas pinazas de la costa eran las francesas resulta aventurado, más aún cuando ya en los siglos XVI y XVII embarcaciones que recibían tal denominación se utilizaban en Santander no sólo para la pesca del besugo, sino también para el transporte de mercancías; estas pinazas tenían veinte, o más codos de quilla, carecían de cubierta, llevaban nueve bancos o más, según su porte, con siete pies de manga y tres de puntal; propulsadas por medio de remos y velas, usaban como timón un remo y su arboladura consistía, normalmente, en dos mástiles abatibles, el mayor en el centro y el trinquete muy a proa; dado que solían alejarse bastante de la costa, usaban, cuando el viento arreciaba, una tercera vela, a la que denominaban trinquete menor de correr, y utilizaban, al menos durante las pesquerías, unos treinta hombres¹⁶. En Asturias, en Tazones, se venden a finales del XVII dos pinazas, en 1.000 y 1.800 reales, de unos 20 codos de quilla y 9 toneladas de arqueo (16 bis). En el siglo XVIII, pasada ya su mitad, se registraban en Santander¹⁷ abundantes transacciones de barcos besugueros, a ninguno de los cuales se denomina pinaza; se trataba de embarcaciones de 17 a 17,5 codos de quilla, frecuentemente plana; también se anota la venta de una pinaza, la Nuestra Señora de la Cama, de 19,5 codos de quilla. Unas embarcaciones similares deben ser las cinco únicas pinazas que se anotan en el Señorío, a mediados de siglo, una especie de gabarras para el transporte de vena desde Somorrostro, con un arqueo de 12 toneladas o

¹⁵ GONZÁLEZ ECHEGARAY, M. C.: "Limpias en la Historia", en *Altamira*, 1975., vol. 1, págs. 295-335.

¹⁶ CASADO SOTO, J. L.: "Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII", en *Anuario del Instituto de Estudios marítimos Juan de la Cosa*. Vol. 1, 1977, páginas 96 y 120.

(16 bis) PAREDES RODRÍGUEZ, C., *Análisis de la actividad marítimo-mercantil en el área jurisdiccional de Villaviciosa, 1670-1690*. Oviedo. Inédito.

¹⁷ A. H. P. S.: *Sección Protocolos*. Escribanos de Marina, en especial A. SOMONTE, año 1763: leg. 244.

las de Diego de Llana, la Nuestra Señora de la Asunción, y la de Francisco Angulo, «Las Animas», ambas tripuladas por seis hombres, las dos de Castro y probablemente similares a las de Somorrostro¹⁸.

Si la pinaza era originariamente una embarcación de pesca, y de esto no caben dudas ni en Santander, Vizcaya o Guipúzcoa, su función fue cambiando con el tiempo, dedicándose a la actividad comercial desde muy pronto, hasta el punto de ser considerada, frecuentemente, más como una embarcación comercial que como una embarcación de pesca. De hecho, ya en 1611, se las define, en Vizcaya, como embarcaciones de carga¹⁹.

En las averías bilbaínas del siglo XVII se aprecia un cambio sutil, que merece cierta atención. En la Judicatura de 1621-1622, de las cuarenta y ocho pinazas registradas, provenientes de toda la costa (San Juan de Luz, Asturias, etc.), diez cargan atún, no un pescado indeterminado; veinte años después, prácticamente todas transportan vino de Galicia o Francia, y en el año 1658-1659, cuando aparecen por primera vez los apellidos de los Maestres, prácticamente todos son vascos o franceses. La década siguiente, aunque muestra la arribada de algunas pinazas montañesas o gallegas, cargadas con avellanas, nueces o limones, la mayoría cargan pescado y provienen de algún puerto al sur de Francia. En los años siguientes, el cambio se va completando y así se explica la ya comentada situación de principios del siglo XVIII; para 1715, podemos decir que estas pinazas han desaparecido.

Lo que en realidad sucede es que la denominación sufre, en Vizcaya, un desplazamiento, que se inició entre 1658 y 1659, tendente a identificar la voz pinaza, proveniente de embarcaciones españolas, con un determinado tipo de embarcaciones francesas. Las antiguas pinazas se llamarán, a partir de entonces, barcos en Vizcaya. En Santander, donde la competencia de las pinazas francesas era menor, seguirán recibiendo su antigua denominación.

Tipológicamente, podemos identificar las antiguas pinazas vizcaínas con las gabarras del siglo XVIII, según queda de manifiesto en un contrato de construcción, en el que se especifica su quilla, de unos 19 codos, como las pinazas santanderinas, y un arqueado de unos 300 quintales, bastante parecido, no sólo a las pinazas montañesas, sino también a los galeones de pesca gallegos.

Por su parte, la Enciclopedia Francesa definía la pinaza como pequeño navío de Vizcaya, de popa cuadrada, largo, estrecho y ligero que llevaba tres palos e iba a vela y remo; se trataba de embarcaciones de 30 a 50 toneladas, tripuladas por siete u ocho hombres, aunque podían llegar a llevar de 22 a 25 y que,

¹⁸ A. D. V.: *Sección Corregimiento*: 1041, n.º 2, año 1722.

¹⁹ CIRQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Ob.*, cit.

según un constructor bayonés, tenían de 16 a 20 metros de longitud, 3,5 de ancho, 3,25 de alto en popa y 3,56 en proa. Su función era esencialmente comercial, eran embarcaciones propias, únicamente de comercio, y que se utilizaban para el tráfico con San Sebastián, Bilbao, Santander y otros puertos de España anteriores a Finisterre²⁰.

De estas pinazas se construyeron en la zona de Bayona entre 1700 y 1775 unas 42 que totalizaban 1.130 Tn. y a partir de esta última fecha no se registran más construcciones²¹; aunque se hicieron otras ocho entre Ascain, Cibourne y Hendaya, de hecho, la participación de estas pinazas en la flota bayonesa inició su regresión bastante antes; puede decirse que tras su importante participación hasta 1724 se produjo una primera regresión que mantuvo sus tonelajes totales a un cierto nivel hasta 1743, una nueva disminución, un período corto de crecimiento entre 1754 y 1757 y luego, la decadencia irremisible²².

El tonelaje que las averías, por derechos de toneladas, atribuyen a las pinazas es de 30 toneladas, pero como había, y ya lo hemos señalado, la costumbre de primar con un 15% se pueden suponer alrededor de unas 35, si bien por ciertas comprobaciones cabe decir que este es un valor bajo y que normalmente era superado por las pinazas bayonesas; creo que atribuirles 30 Tn. era tipificarlas, lo que va a suceder también con otro tipo de embarcaciones a las que se va a gravar con tonelajes fijos, sean cuales fueran sus diferencias de arqueó. Su capacidad de carga era ciertamente grande, tomando como ejemplo el caso de una de 30 toneladas (de gravamen) cargada de Bilbao a Bayona con 50 qs. de hierro, 48 pieles, 8 sacas de lana, 26 barriles de harina, 1.500 botellas vacías y 100 llenas, 3 barriles de vino y, para descargar en San Sebastián, 400 qs. de bacalao.

Respecto de los pataches hay que señalar que fueron considerados como una especialidad vizcaína, se trataba de un barco pequeño de vela de dos palos enterizos, el mayor dispuesto para largar cangreja y escandalosa, mientras que el trinquete cruzaba trinquete y velacho, había algunos que llegaban a tener tres palos con el último muy a popa y bastante inclinado, sus velas cuadrangulares presentaban en el mayor una gran superficie al viento. Estos pataches solían ser de media cubierta o de cubierta entera según los casos.

Su arqueó era muy variado, en las declaraciones de Plencia al Señorío oscila entre 300 y 450 qs., y los registros de tonelaje del Consulado oscilan de los 20 a las 25 toneladas, o sea, de 23 a 29 reales, aunque hay que insistir en que tales

²⁰ JAUPARI, F., *L'activite maritime...*; pág. 240.

²¹ *Idem.*, *Ibidem.*, pág. 287.

²² *Idem.*, *Ibidem.*, pág. 465.

valoraciones eran más típicas que reales. Embarcaciones como estos pataches o muy similares, dado su arqueó, ya hemos dicho que los había en toda la costa con la excepción, al parecer, de Guipúzcoa.

Se trataba de embarcaciones de uso muy variado pero en el Señorío las había de dos tipos, las dedicadas al cabotaje, especializadas en el transporte de hierro y madera y las que, además de las específicas venaqueras, se dedicaban al transporte de vena, si bien estas últimas solían ser algo menores. A veces eran los mismos pataches, los que en unas estaciones se dedicaban al transporte de madera y en otras a la vena; cabe decir que en algunos puertos, aumentando su tripulación, llegaron a dedicarse a ciertas actividades pesqueras. En Galicia, había bastantes de estos pataches dedicados también al transporte de madera y al de pescado salado. La capacidad de carga era muy irregular dada la oscilación de su arqueó en más de un 25%, el hecho de que pudieran ser de 2 a 3 palos y de media cubierta o de cubierta entera; una de las mayores, la Nuestra Señora del Carmen matriculada en Asturias y mandada por Domingo Suárez, vecino de Pravia, en su último viaje cargó 1.160 qs. gallegos de bacalao.

Los barcos eran embarcaciones pequeñas que nunca dejaron las costas, tenían proa redonda, una sola cubierta y una vela de popa a proa, su arqueó era muy variable, inferior a los 200 quintales, y puede decirse que superior a los 100, aunque estos límites, sobre todo el inferior sean muy imprecisos. Había barcos, en mayor o menor cantidad en casi toda la costa. Su capacidad de carga era, lógicamente muy variable y transportaban mercancías muy diversas, eran los que practicaban con más intensidad el cabotaje, ese comercio de costa, de distribución y de aprovisionamiento que pinazas, y pataches, muy especializados, no realizaban con la agilidad precisa. Su poco calado les permitía entrar en cualquier barra incluso prescindir de los muelles; transportaban pescado, frutos secos, cebollas, losas, cítricos, algunas veces, no muchas, madera, granos, hierro y toda clase de productos manufacturados que desde Bilbao o San Sebastián se distribuían por toda la costa, labor que realizaban igual desde cualquiera de los otros puertos mayores, la Coruña, Gijón o Santander, que en esta primera mitad de siglo se encontraban aún en unos niveles de actividad muy bajos.

Hay ciertas dificultades para calcular la capacidad de carga de pinazas y pataches. Para evaluar esta capacidad de carga tendríamos que partir de los registros de entradas o de salidas, pero las entradas estaban anotadas *ad valorem* con el inconveniente de que, cuando se pormenorizan, lo hacen en bultos y no en peso; por otra parte, como las salidas registradas de pinazas y pataches con hierro son infrecuentes, pues no lo transportaban, por las peculiaridades de su ámbito de acción, ya que los guipuzcoanos lo elaboraban ellos mismos, es decir, importaban la vena, que no pagaba averías, y los franceses lo compraban, gene-

ralmente en San Sebastián; en cuanto a las salidas con lana, transportada en partidas no muy importantes por las pinazas bayonesas, hay que señalar en primer lugar, que los datos nos informan del número de sacas y sacones cargados y no de su peso, lo que si bien es tipificable no conduce a nada pues, además, las partidas son generalmente, ya se ha dicho, de poca cuantía y era usual completar las cargas con productos alimenticios o varios exentos de avería.

En cuanto a los barcos, son muy frecuentes las partidas de salidas de hierro, pero hay que señalar que las variaciones son de bastante consideración, de modo que cargaban de 300 qs. de cargas mayores, no muy frecuentes, a 50 qs. de cargas menores; valores que podían ser superados, especialmente los menores, pero que son muy significativos frente a la capacidad de carga de algún patache concreto que llegó a cargar con destino a Lisboa más de mil quintales, como se verá más adelante.

Para tener una idea más aproximada de la actividad de estas pinazas, pataches y barcos en la medida de lo posible, intentaré reconstruir año tras año los viajes de alguno de ellos; en el caso de las pinazas seguiré a través de Bilbao a un maestre, lo mismo que en el caso de los pataches, aunque de éstos analizaremos más de un caso dado que la orientación de su tráfico y sus características no son tan rígidas como en las anteriores, seguir a un barco resulta mucho más difícil y ciertamente por esta causa los resultados son muy incompletos.

Pedro Tausin era un bayonés que llegó por primera vez como maestre de pinaza a Bilbao en 1727, antes otro Tausin, en 1719, con el navío *La Feliz* había entrado en la ría; estos maestros de pinazas no tenían ningún título²³ más que su práctica y ciertamente Tausin llegó a ser un experto en la ruta Bayona-Bilbao al mando de pinazas.

El 19 de mayo de 1727, Pedro Tausin al mando de un navío llamado *Flor de Lis* entra en Bilbao, por esas fechas no hay registros de tipos y como no se registra especialmente al *Flor de Lis* como navío ni se señala si Tausin era su capitán o su maestre no tenemos datos para dudar de que su cualificación no iba más allá que la de tales maestros. No sabemos de dónde vino ni adónde marchó (¿Bayona?), sólo consta que tras venir cargado marchó también cargado (¿lana?).

En 26 de julio del mismo año se registra una nueva entrada de Tausin, esta vez al mando del patache *San Pedro*, y como en el viaje anterior marchó cargado aunque los derechos de salida devengados fueron notablemente inferiores. Todavía volvería el primero de septiembre, esta vez con el barco *San José*, en el que también trajo y llevó mercancías. Su último viaje ese año fue el 24 de noviembre

²³ JAUPART, F., *L'activite maritime*, pág. 497.

con la pinaza *San Pío*, curiosamente fue en viaje por cuyo concepto, tanto en derechos de entrada como en los de salida, pagó averías de menor cuantía.

El año 1728 arribó dos veces al puerto bilbaíno, las dos con la pinaza *San Pío*, una de ellas de vacío o, al menos, no pagó en tal viaje averías de entrada. Al año siguiente, el 5 de febrero se registró la entrada de la pinaza *San Pío*, que al parecer marchó sin carga; el 3 de abril llegó con la pinaza *San Pedro*, marchó cargado y volvió de nuevo el 15 de junio con la *San Pío*. En 1730 su primer viaje lo hizo también con la *San Pío*, pero a partir del segundo que lo hizo el 26 de marzo (fecha como todas las demás, de registro) utilizó *La María* que, en su primer viaje, al menos con Tausin, marchó de vacío; de esta fecha al final del año volvió otras dos veces en septiembre y noviembre, y en ambos marchó cargado. Ese mismo año en 25 de septiembre aparece un tal Tomas Tausin al mando del navío *El Pelicano*, y al año siguiente, en 18 de diciembre se registra a Juan Tausin con el navío *San Nicolás*.

Los registros de los años 1731 y 32, los inmediatos informativamente más completos, presentan a *La María* arribando cuatro veces en 1731 y marchando cargada todas ellas, y dos veces al año siguiente, en las dos marchó cargada con mercancía facturada por Pui y Lorri, se trataba de 40 y 36 sacos de lana lavada, respectivamente. El panorama de los años siguientes es el que muestra la tabla que adjunto (tabla 2).

Al mes siguiente, junio de 1743, el día 6 Tausin entra de nuevo en Bilbao pero esta vez su pinaza no era *La María*, sino otra, la llamada *San Lorenzo*. *La María* de la que era propietario²⁴ y que tenía un arqueo de 44 toneladas tributó por tal concepto a lo largo de todo el período por 30 Tn. que incrementadas en el 15 % de la prima no llegaba al real. Así, *La María* entró en Bilbao con regularidad desde marzo de 1730 a mayo de 1743, trece largos años, ciertamente muchos para una embarcación. En estos trece años la dependencia al puerto de origen, a Bayona sólo se interrumpe, en cuanto a procedencias, una vez, y nada tendría de extraño que se debiera a una arribada forzosa, aunque el elevado valor de la carga, el más alto de todos los reseñados permita pensar en alguna situación especial; también a lo largo de estos años manifestó Tausin una tendencia a participar en su propia carga, cuestión que si bien no era inusual tampoco estaba tan generalizada como a la vista de esta tabla pudiera pensarse; de los veinticuatro viajes en los que consta el retorno en 8 tardó más de quince días en partir, sea por problemas de carga o por causa del tiempo; por último, es de resaltar la dependencia a la firma Lori y Michel, casa comercial bilbaína que no era, ni mucho menos, la única expedidora de lanas a Bayona. En resumen, 68 veces entró en

²⁴ JAUPART, F., *L'activité maritime...* pág. 497.

TABLA N.º 2.—PINAZA LA MARIA, MAESTRE PEDRO TAUSIN

ENTRADAS						SALIDAS				
<i>Año</i>	<i>Mes</i>	<i>Día</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Derechos Totales</i>	<i>Derechos Capitán</i>	<i>Mes</i>	<i>Día</i>	<i>Destino</i>	<i>Carga</i>	<i>Expedidor</i>
1733	V	6	Bayona		3	V	22	Bayona	17 s.	Dantes S.
1733	IX	27	Bayona		2. 4			—		
1733	XI	27	Bayona		1.10			—		
1734	IV	3	Bayona		3.25			—		
1734	VII	26	Bayona	77. 2	2. 6	X	1	Bayona	22s/3sn	Lori F.
1734	XII	4	Bayona	68.30	2	XII	17	Bayona	43 s.	Lori F.
1735	II	22	Bayona	78. 9		II	28	Bayona	12 s.	Hodi S.
									10 s.	Lori F.
1735	V	13	Bayona	110.22	1. 3	V	20	Bayona	5 s.	Lori F.
1735	VII	29	Bayona	50. 2	1.12	VIII	4	Bayona	20 s.	Lori F.
1735	IX	16	Bayona	93.21	1. 6	XI	29	S. Seb.	10 s.	Lori F.
1735	XII	6	Bayona	62. 1	1.13			—		
1736	III	3	Bayona	56. 4	1. 4	III	5	Bayona	32 s.	Echevarría A.
									21 s.	Lori y Michel
									2 s.	Hormaza B.
									150 q.	Chart J.
1736	V	9	Bayona	10.32	1. 8			—		
1736	VI	29	Bayona	36. 1		VII	1	Bayona	27 s.	Lori y Michel
1736	X	12	Bayona	72. 7	2. 4	X	30	Bayona	20 s.	Lori y Michel
1736	XI	20	Bayona	75.29	1.16			—		
1737	I	29	Bayona		1.10			—		
1737	V	18	Bayona	110. 8	1.10			—		
1737	VIII	3	Bayona	86.27	4.16	VIII	5	Bayona	40 s.	Lori F.
1737	X	2	Bayona	106. 7	18			—		
1737	XII	18	Bayona	86.23		XII	18	Bayona	10 s.	Lori F.

TABLA N.º 2 (Continuación)

ENTRADAS						SALIDAS				
<i>Año</i>	<i>Mes</i>	<i>Día</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Derechos Totales</i>	<i>Derechos Capitán</i>	<i>Mes</i>	<i>Día</i>	<i>Destino</i>	<i>Carga</i>	<i>Expedidor</i>
1738	II	4	Bayona	97.31	25.24	II	4	Bayona	33 s.	Lori F.
1738	IV	15	Bayona	121.33	65			—		
1738	V	16	Bayona	120.27	16.10			—		
1738	VI	25	Bayona	138. 6	18.10	VI	25	Bayona	10 s. 22 s.	Lori y Michel Hormaza J. B.
1738	VIII	7	Bayona	70.31	1. 8			—		
1738	X	18	Bayona	96. 4	7. 2			—		
1738	XI	28	Bayona	114.24	14.32			—		
1739	III	7	Bayona	132.19				—		
1739	IV	15	Bayona	79.26				—		
1739	V	10	Bayona	148.30	9.23			—		
1739	VII	16	Bayona	101.13				—		
1739	VIII	21	Bayona	196.19	10. 8	VIII	23	Bayona	50 s.	Lori y Michel
1739	X	2	Bayona	141.13	14. 4	X	5	Bayona	39 s.	Lori y Michel
						XI	10	Bayona	12 s.	Lori y Michel
1739	XII	17	Bayona	115.21	8.24			—		
1740	I	28	Bayona	170.25	9.12	II	19	Bayona	80 q. 51 s.	Hodi y Bowy Lori y Michel
1740	III	14	Bayona	138.31	9	IV	23	Bayona	39 s.	Lori y Michel
1740	IV	28	Bayona	159.13	16.30			—		
1740	V	25	Bayona	142.30	2.27			—		
1740	VII	6	Bayona	127.15	11.32			—		
1740	VIII	12	Bayona	101.10	14.16			—		

ENTRADAS						SALIDAS				
<i>Año</i>	<i>Mes</i>	<i>Día</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Derechos Totales</i>	<i>Derechos Capitán</i>	<i>Mes</i>	<i>Día</i>	<i>Destino</i>	<i>Carga</i>	<i>Expedidor</i>
1741	I	15	Bayona	282.24	4. 4	I	25	Bayona	16 s. 100 q.	Lori y Michel Daugerot y Mahot
			—			III	20	Bayona	41 s.	Vial M.
1741	IV	15	S. Seb.	320.11				—		
1741		25	Bayona	140.33	3	V	4	Bayona	12 s.	Lori y Michel
1741	V	28	Bayona	188. 8	8. 6			—		
1741	VI	23	Bayona	181. 8	4			—		
1741	VIII	3	Bayona	120.11	12			—		
1741	IX	2	Bayona	519.11		IX	9	Bayona	55 s.	Lori y Michel
1741	X	30	Bayona	218.31		XI	21	Bayona	32s/20sn.	Lori y Michel
1742	I		Bayona	149.21	1.20			—		
1742	—	—	Bayona	184.17		III	9	Bayona	500 q. 8 s.	250 Darrigues, id. Dubre Lori y Michel
1742	III	20	Bayona	182.15	9.17			—		
1742	IV	26	Bayona	130.28	18			—		
1742	V	II	Bayona	114.10				—		
1742	VII	28	Bayona	75. 8	19.22	IX	1	Bayona	18 s.	Lori y Michel
1742	IX	II	Bayona	198.21	4. 5			—		
1742	X	9	Bayona	269.23		X	30	Bayona	13 s.	Lori y Michel
1743	I	7	Bayona			I	7	Bayona	10 s.	Lori y Michel
1743	III	14	Bayona	139. 5		V	6	Bayona	13 s.	Darrigues
1743	V	15	Bayona	162.15	11.16			—		

- 1) Tanto los derechos totales como los derechos del capitán están anotados en reales y maravedíes.
- 2) En las exportaciones la lana está anotada en sacas (s.) y sacones (sn.) y el hierro en quintales (q.).

Bilbao cargado y consta cuando menos de dos que lo hizo con lastre o con carga que no tributaba, como el trigo. ¿Cuántas veces fue a otros puertos?

En todo este tiempo tuvo forzosamente que encontrar toda clase de problemas. Un ejemplo de ellos es lo que le aconteció en 1737. Tal año, con fecha de 23 de enero, el corregidor autorizó a la firma comercial bilbaína Parmenter y Barrow a exportar 50 qs. de cacao, pues Bilbao estaba suficientemente abastecida; los comerciantes destinaron la carga a Bayona y la embarcaron en *La María*, pero cuando Tausin con su carga de lana, manteca, limones y el consabido cacao llegó a Portugalete, su alcalde le detuvo acusándole de extraer mercancías prohibidas; de nada sirvió que el maestre alegara que en su larga experiencia en el tráfico bilbaíno (por esos años llevaba cuando menos 10 de navegación) había transportado muchas veces comestibles a Bayona y otras ciudades francesas, el juez prohibió la salida. En tal circunstancia Tausin pide que conste que abandona la embarcación y su carga y a bordo de una lancha se marchó a Bilbao donde inició las diligencias pertinentes. Entre tanto, la justicia de Portugalete fue a la pinaza, en la que no quedaba ningún marinero y todo, incluso el camarote del capitán, estaba abierto, y sacó el cacao (18 sacos y 10 barriles); una vez depositada la carga en la villa puso guardia en la pinaza y clavaron la puerta de la cámara de Tausin. Poco después el maestre, que ya había dado poder en Bilbao a quien debía representarle en la causa que por daños y perjuicios se siguió ante el corregidor del Señorío, volvió a *La María* y con sus cinco hombres emprendió viaje, tras treinta días de retención, a su puerto de matrícula, a Bayona²⁵.

Para hacernos una idea más precisa de la capacidad de carga de esta pinaza, bastante representativa en cuanto a su tonelaje y fechas de actuación, expongo a continuación dos cargamentos que pagaron derechos *ad valorem* muy similares, lo que no significa que fueran del mismo valor, pues hay que tener en cuenta la evolución de los precios.

A) 1738, avería: 114 reales, 2 maravedís.

Mercaderías: 8 fardos, 2 cajas y 2 paquetes.

Cordellates: 30.

Morleses: 3 fardos.

Mercería: 1 barril.

Droguería: 1 paquete.

Escaparates: 2 cajas.

²⁵ A. D. V. Secc. Corregimiento: 315, n.º 3, año 1737.

Sargas: 1 fardo.
 Papel: 11 balas y 4 fardos.
 Botell. vino: 2 cestos.
 Mistela: 16 barriles.
 Aguardiente: 1 barril tercios.
 Brea: 30 panes y 50 qs.
 Alquitrán: 50 barriles.

B) 1743, avería: 139 reales, 5 maravedís.

Aguardiente: 23 barriles.
 Mistela: 2 barriles.
 Mercería: 1 caja y 1 fardo.
 Perdigón: 8 quintales.
 Mercaderías: varios fardos.

En la pinaza *San Lorenzo* Tausin siguió arribando a Bilbao con la misma o mayor frecuencia y desde 1743 a 1750, fecha del último viaje del maestre, siguió como una prolongación de lo que hemos visto con *La María*. Desde su pirmer viaje con el *Flor de Lis* el año 1727 a este último han transcurrido 23 años, con una media de más de cinco viajes al año, los primeros del *San Lorenzo* fueron frenéticos; esto hacía de Tausin un verdadero práctico. Sería muy interesante conocer mejor su vida.

En 1751 aparece procedente de Bayona una pinaza llamada *San Lorenzo*, nombre ciertamente inusual, al mando de Lorenzo Doienard. Si es la misma de Tausin o no, resulta difícil de averiguar, pero la peculiaridad del nombre hace muy probable la identificación. Los viajes de Doienard fueron cada vez menos frecuentes, en todo el año 1755 arribó una sola vez, en noviembre, y su último viaje fue el año siguiente. Desde el año 43 de su primer viaje con Tausin hasta su último son trece años de una actividad menor, en su última época, que la de *La María*, aunque pudiera ser que orientara su actividad hacia otros puertos, pero en la práctica fuera igual de intensa que la de su predecesora. Trece años para cada una de las dos pinazas son muchos años, lo difícil es averiguar si tal longevidad es la usual pues identificaciones como la de *La María* con Tausin, o la de la *San Lorenzo*, a pesar de la trasferencia, posibilitada por la singularidad del nombre, no son fáciles de hacer, lo que les da mayor relevancia.

Respecto de los pataches la cuestión es más compleja, al ser algunos de ellos propiedad de vizcaínos muy localizados, plencianos, los apellidos se repiten con cierta frecuencia, y por otra parte, la persistencia de la vinculación de un maestre

a una embarcación es menos larga, en parte por el costo relativamente bajo de ellas. Sirva como ejemplo el apellido Bariño que aparece con bastante frecuencia; por otra parte, un hombre similar a Tausin, Rafael Ibarra, quien visitó durante muchos años el puerto bilbaíno es interesante de seguir; por último, el maestre de un patache que, por todos los indicios, es gallego, como un caso más de los que muestran que la relación cerrada de las pinazas a los franceses es un caso muy especial, pues aunque los pataches fueran generalmente vizcaínos, no lo eran en exclusiva.

El apellido Bariño aparece por primera vez en los registros de averías del siglo XVIII en 1706, se trata de Domingo de Bariño, maestre del patache *San Juan Bautista*, pero deja de asentarse en 1710. El apellido sale de nuevo en 1725, con Bautista de Bariño, maestre de una embarcación no especificada tipológicamente, llamada *San Francisco Javier*, el año 27, el mismo u otro Bautista de Bariño aparece como maestre del patache *Nuestra Señora del Carmen*, los años 29 y 30 llegó dos veces pero en ambos decía el patache *El Carmen* y, precisamente un patache llamado *Nuestra Señora del Carmen* aparece mandado por Juan Bariño. Por otra parte, el mismo año 1729 un tal Domingo de Bariño aparece como maestre de un patache *San Juan Bautista*, volverá a aparecer el año 1729, pero al año siguiente será un tal Simón Bariño quien, al mando de un navío llamado *San Juan Bautista*, llegue a Bilbao. La situación en 1730 se mantendrá el año 31, es decir, Bautista con el patache *El Carmen*, Juan con el *Nuestra Señora del Carmen* y Simón con el *San Juan Bautista*; al año siguiente y hasta el 35, no aparecen más que Bautista Bariño, y no con *El Carmen*, sino con el *Nuestra Señora del Carmen*, como se puede apreciar la situación es muy compleja. (Tabla núm. 3.)

En los 25 años, cinco nombres: Juan, Bautista, Juan Bautista, Domingo y Simón²⁶, con la particularidad de que algunas fechas, entre 1743 y 1746, tengo la impresión de que convivieron dos Bautistas de Bariño. En el mismo tiempo doce embarcaciones, las *Nuestra Señora del Carmen*, *Aguirre*, *Regla* y *Monte*, la *San Juan Bautista* y la *San Juan Bautista* y *Nuestra Señora*, la *Santo Cristo* y la *Santo Cristo del Buen Viaje* y la *San Nicolás*, la *San Antonio* y la *San Francisco Javier*, y, por último, la *Carmen*, aunque así como hemos desechado la *San Juan* y *Nuestra Señora*, quizá quepan dudas sobre la *Santo Cristo* y deba, al respecto, tenerse en cuenta que en 1747 Bautista y Juan Bautista, en el supuesto de que sean dos personas mandan una *Sto. Xto. de Buen Viaje*, la una de 20 toneladas y la otra de 30 (diferencia discutible) y que el año 1748 aparece uno de ellos redu-

²⁶ A. C. J. G. *Marinería*, Registro I. El año 1739 en Plencia sólo aparece un Bautista de Bariño con una embarcación de 550 qs., curiosamente en esos años 1736 a 40 sólo se registra de hecho a Bautista.

TABLA N.º 3.—EMBARCACIONES Y VIAJES A NOMBRE DE BARIÑO

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Tipo</i>	<i>Ton.</i>	<i>Embarc.</i>	<i>Viajes</i>	<i>Procedencias o Destinos</i>
1730	Simón	N		S. Juan Bautista		
1730	Bautista	Pat		El Carmen		
1730	Juan	Pat		Ntra. Sra. del Carmen		
1730	Bautista	Pat		El Carmen		
1731	Bautista	Pat		El Carmen		
1731	Simón	Pat		S. Juan Bautista		
1731	Juan	Pat		Ntra. Sra. del Carmen		
1731	Bautista	Pat		El Carmen		
1731	Simón	Bar		S. Juan Bautista		
1731	Juan	Pat		Ntra. Sra. del Carmen		
1732	Juan Bautista	Bar		Ntra. Sra. del Carmen		San Sebastián
1732	Juan Bautista	Pat		Ntra. Sra. del Carmen		San Sebastián
1732	Bautista	—		Ntra. Sra. del Carmen		San Sebastián
1732	Bautista	Pat		Ntra. Sra. del Carmen		
1733	Bautista	Pat		Ntra. Sra. del Carmen	2	2 de S. J. de Luz
1734	Bautista	Pat		Ntra. Sra. del Carmen	5	2 S. J. L. / 3 S. S.
1735	Bautista	Pat		Ntra. Sra. del Carmen	6	1 S. J. L. / 4 S. S. 1
1735	Simón	—		S. Juan Bautista	1	San Sebastián
1736	Bautista	Pat		Ntra. Sra. del Carmen		
1737	Bautista	Par	22	Ntra. Sra. del Carmen	2	Pasajes y Bayona
1738	Bautista	Pat	20	Ntra. Sra. del Carmen	4	3 S. J. L. / Pasajes
1739	Bautista	Pat	20	Ntra. Sra. del Carmen	1	San Sebastián
1740	Bautista	Bar	20	Ntra. Sra. del Carmen	1	S. S. 300 q. de/te
1740	Juan Bautista	Bar	15	Ntra. Sra. Aguirre	1	Santander, 310 q.
1740	Simón	Pat		San Nicolás	1	San Sebastián
1740	Simón	Pat		Ntra. Sra. del Carmen	1	San Sebastián
1740	Simón	Pat		Ntra Sra. del Monte	1	Santoña, 220 q.
1741	Juan	Pat		Ntra. Sra. Aguirre	1	San Sebastián
1742	Bautista	B/N		Sto. Cristo Buen Viaje	2	Gijón y S. S.
1742	Bautista	Bar	20	Ntra. Sra. de la Regla	1	San Sebastián
1742	Simón	Bar		—		—
1743	Juan Bautista	N		Sto. Cristo	1	Con 506 q. de pes.
1743	Bautista	Pat		Sto. Cristo	1	San Sebastián
1743	Bautista	Pat	20	Ntra. Sra.	1	S. J. de Luz
1743	Bautista	Bar		Ntra. Sra. de la Regla	1	San Sebastián
1743	Simón	Lan		Ntra. Sra. del Carmen	1	San Sebastián

TABLA N.º 3 (continuación)

Año	Nombre	Tipo	Ton.	Embarc.	Viajes	Procedencias o Destinos
1744	Bautista	N	20	Ntra. Sra. del Carmen	1	San Sebastián
1744	Bautista	N	20	Sto. Cristo	1	S. S., 420 q. pesca.
1744	Juan Bautista	Pat		Sto. Cristo Buen Viaje	1	Santander
1744	Simón	Bar		Ntra. Sra. del Carmen	1	S. J. de L.
1745	Bautista	N	25	Ntra. Sra. Aguirre	1	S. S., 600 q. pesca.
1745	Bautista	N		Ntra. Sra. de la Regla	1	S. J. de L.
1745	Bautista	Pat		Sto. Cristo	1	Bayona
1745	Juan Bautista	N		Sto. Cristo	1	Bayona
1746	Juan Bautista	N		San Antonio	1	S. J. de L.
1746	Simón	B/N	30	Ntra. Sra. del Carmen	3	S.J.L./S.S./Bayona
1747	Bautista	N	20	Sto. Cristo Buen Viaje	1	Nantes, 444 q.
1747	Juan Bautista	N/B	30	Sto. Cristo Buen Viaje	2	Nantes/Lisboa
1747	Simón	B	25	Ntra. Sra. del Carmen	1	San Sebastián
1748	Bautista	B		Sto. Cristo	1	San Sebastián
1749	Juan Bautista			Sto. Cristo Buen Viaje	1	S. S., 400 q.
1749	Simón			S. Juan y Ntra. Sra.	1	San Sebastián
1749	Simón		16	S. Juan B. y Ntra. Sra.	1	San Sebastián

ciendo el nombre quizá para diferenciar. Es bastante posible que tenga que duplicarse alguna, concretamente la llamada *Nuestra Señora del Carmen*, entre otras razones porque la primera vez aparece en 1727 y la última veinte años después, tiempo muy largo para atribuírselo a una sola embarcación, aunque es por otra parte muy probable que el patache que en 1732 mandó Bautista de Bariño, con el nombre de *Nuestra Señora del Carmen* sí sea el mismo que llega a 1740, es decir, ocho años después; así todo, una edad considerable. Hay un tercer *Nuestra Señora del Carmen*, aparece por primera vez en 1741 con Simón de Bariño, como un patache, en 1742 la embarcación de Simón no trae nombre, pero sí lo hace en 1743, es una lancha *Nuestra Señora del Carmen*, en 1744 un barco con ese nombre, al año siguiente aparece como navío de 25 Tn., en 1746, una vez como barco y otra como navío de 30 Tn. y como barco de 25 Tn., en 1747 por última vez, en total seis años, y así tres embarcaciones con el mismo nombre.

En cuanto a la tipología, este último ejemplo es bastante claro, a la misma embarcación se le atribuye la característica de patache, barco o navío; creo que se pueden considerar como pataches cuando menos todos aquellos que, aunque sea una vez aparecen consignados como tales, pues si bien términos como barco o navío pueden ser genéricos pinaza y patache eran muy concretos. Teniendo en

cuenta esta circunstancia y la información de los tonelajes cuyos márgenes para los pataches están entre las 15 y las 25 toneladas, se puede llegar a seleccionar con facilidad cuáles lo son o cuáles no.

En cuanto a los trayectos el *Santo Cristo del Buen Viaje*, llegó dos veces desde Morlaix, una de ellas para marchar directamente a Lisboa, lo que nos puede dar una idea de su capacidad, capacidad que, en lo relativo a la carga y en lo que a hierro y bacalao se refiere, oscilaba entre los 300 y los 600 quintales, excepción hecha de los 1.200 que se enviaron a Lisboa.

Rafael Ibarra aparece por primera vez en los registros de 1732 mandando el patache de 20 toneladas *Jesús, María y José*; en el siguiente viaje utilizó un navío, el *San José*, pero en los dos últimos viajes del año vuelve con el *J.M.J.* Los años siguiente, siempre procedente de San Sebastián, los viajes fueron abundantes: 3, 6, 4, 7, 2, 4, 2, 1, sucesivamente, es decir, diez años de vida; el último año, el 1739, el 30 de enero, entró con el *J.M.J.* el 28 de febrero llegó un Rafael de Ibarra con un navío de 30 toneladas, el *San Angel*, para volver antes de fin de año otras tres veces con el *J.M.J.* y, como ya hemos señalado, aún siguió con él dos años más²⁷. El año 1742 no entró ninguna vez pero al año siguiente lo hizo con un patache de 20 Tn., el *Nuestra Señora del Carmen*, con el que hizo 1, 2, 2, 3, 2, 3 viajes al año a partir del dicho 1742, y todavía el año 1751, nueve años después, seguía navegando, aunque a fines del año 1749 hicieron viaje en el *San Juan Bautista y Animas*, de 20 Tn. Entre una cosa y otra este hombre navegó veinte años en pataches, hasta 1740 todas las entradas se producían desde San Sebastián, pero a partir de tal fecha se registra una desde Santander, en 1744 de Galicia, lo mismo que al año siguiente; y esto según los registros bilbaínos, lo que es síntoma de veinte años recorriendo la costa norte de España.

Pedro de Trasmonte aparece por primera vez el año 1732 como maestre del barco *Nuestra Señora del Carmen*, que, procedente de Camariñas, llegaba a Bilbao donde cargó 100 qs. de hierro que por orden de Juan Bautista Hormanza trasladó a Vigo. Desde este año a 1737 no se vuelve a registrar; en 1737 entra en Bilbao dos veces al mando del *Nuestra Señora del Monte*, un patache al que a lo largo de los años se le van a atribuir los tonelajes más dispares, entre 20 y 35 Tn. fiscales. Este primer año llega en marzo, mes en el que con mayor frecuencia se va a registrar su primera arribada anual, desde Camariñas, con 200.000 sardinas, y tras cargar 400 qs. de hierro, marchó a Lisboa; realizaba Trasmonte las dos operacio-

²⁷ A. C. J. G. *Marinería*, Reg. I Rafael Ibarra aparece en Plencia el año 1739 como propietario de una embarcación de 420 qs.

A. D. V., *Corregimiento*: 110, n.º 21 año 1761. Se dice que un Rafael Ibarra de Plencia vivía con su padre del mismo nombre, y que ambos eran de la cofradía de mareantes, ¿Cuándo se produjo el relevo?

nes por su propia cuenta; en el siguiente viaje, de junio, llegó de Camariñas con 50 sacos de cacao y se marchó al mismo puerto con 545 qs. de hierro.

Al año siguiente, de las tres entradas la primera y la última son con el mismo patache, pero en la segunda, que procedía de Lisboa, lo hizo con un navío, el *San Antonio*; los dos viajes que hizo con el *Nuestra Señora del Monte* una vez llegó de Camariñas y la otra no consta.

Los años sucesivos entró en Bilbao una o dos veces por año hasta 1748, pues al año siguiente cambió de embarcación y arribó con una de 16 Tn., el *San Buenaventura*, viaje que como la práctica totalidad de los realizados con el *Nuestra Señora del Monte* inició en Galicia de donde solía salir cargado de sardinas (en 9-IV-1740, procedente de Santander), y marchaba, al menos cuando lo hacía cargado de hierro, pues en los demás casos no lo sabemos, a Camariñas (aunque a veces sólo se señala Galicia) con unos trescientos cincuenta quintales de carga media; hay una referencia interesante por que implica una cierta elasticidad funcional, el 20 de marzo de 1741 aunque no pagó derechos se registró una salida de su patache también con destino a Galicia pero esta vez llevando trigo por cuenta de la Real Hacienda, y no precisamente a Camariñas.

En resumen, se trata de un patache, el *Nuestra Señora del Monte*, probablemente de matrícula gallega, quizá de Camariñas, de unas 28 Tn. y una vida de diez años, que se especializó en el transporte de sardinas desde Galicia a Bilbao y en retornar con cargamentos de hierro, unos trescientos qs. de carga media.

A lo largo de esta panorámica han aparecido varios pataches, el *Nuestra Señora del Carmen*, de Bautista de Bariño, que navegó ocho años, los mismo que el *San Juan Bautista*, de Simón Bariño, el *Jesús, María y José*, de Rafael Ibarra, que aparece durante nueve y el *Nuestra Señora del Monte*, que lo hizo durante diez años. Estos diez años son una edad excesiva y así se explican ciertas situaciones como la del patache *Nuestra Señora del Carmen*, de Domingo Suárez, vecino de Pravia.

Un navío inglés, procedente de Salem, *La Diana*, capitán Samuel Carlton, con destino a Bilbao, cargado entre otras cosas con bacalao para Gardoqui, bacalao expedido por Samuel Gradener y Consortes, tuvo que entrar por miedo a los corsarios en La Coruña, donde transbordó los 1.160 qs. gallegos de bacalao al patache de Domingo Suárez, quien se hizo a la mar el 29 de diciembre con buen tiempo y viento favorable.

Al día siguiente un cambio de viento les obligó a tomar alta mar a la altura de Ortegal donde se mantuvieron de cuatro a cinco días sin poder seguir su rumbo. Dado el estado del barco y sospechando problemas accionaron la bomba de achique y encontraron que la embarcación hacía bastante agua, lo que les indujo a entrar en El Ferrol, donde entre calafatearla de nuevo y esperar al buen tiempo

pasaron veinte días. Cuando el tiempo fue favorable salieron hacia Bilbao, pero antes de llegar, un nuevo temporal les rompió la bomba y para poder reconocer la embarcación tuvieron que abrir la escotilla, arrojar al mar una considerable porción de la carga y alijar la restante, operación que duró más de cuatro horas y que les permitió comprobar que hacían mucha agua, por lo que se vieron obligados a llegarse a Castro mientras achicaban con baldes. Informado Gardoqui, envió a un hijo suyo al puerto castreño, quien compró una bomba nueva y, al tiempo que se practicaba un nuevo calafateado parcial, encargó que la pusieran y, por último, contrató a un práctico de la ría bilbaína, al piloto leman de Santurce, Juan de Montellano, para que ayudara a Suárez en la conducción de la carga a Bilbao.

Con el buen tiempo, y a eso de las dos de la mañana, salieron del puerto con el propósito de llegar a la bahía de Portugalete con marea favorable, pero al no llegar a tiempo tuvieron que fondear y pasar así la noche; a eso de las diez de la mañana vieron cómo otro patache conseguía pasar la barra, por lo que se animaron a hacer al piloto mayor la señal de que intentarían, a su vez, pasar dicha barra, para lo que abandonaron el ancla y se encaminaron en derechura a la ría, pero llegados cerca de ella, el piloto mayor les hizo una señal para que se retiraran, pues había cambiado el viento; procuraron virar a la banda de fuera, pero no pudieron conseguirlo y ante el claro riesgo de varar abandonaron el patache que fue a empotrarse en la arena mientras una lancha de Algorta salvaba a los seis hombres de su tripulación, al maestro y al piloto leman²⁸.

En resumen, un viaje corriente, sin excesiva carga para un patache, el *Santo Xto. del Buen Viaje*, había transportado cerca de 1.300 qs. de hierro, además al final del viaje habían arrojado una parte considerable al agua, más de 500 qs. calcularon, viaje que fue innecesariamente largo y accidentado por causa de una embarcación en mal estado, que hubo que calafatear dos veces, lenta de manobra, ya que ni llegó a la marea, ni fue capaz de evitar el naufragio; de hecho, en el inventario del naufragio se indica que algunas de sus velas eran inservibles y hay que tener en cuenta que varó, no se hundió. Este es un ejemplo, las acusaciones ante el corregidor de averías en los cargamentos por vetusted de las embarcaciones, sean de la clase que fueran, eran frecuentes²⁹.

Respecto de los barcos la imprecisión de la información es evidente:

«Por 66 embarcaciones menores, guipuzcoanas, montañesas, asturianas y gallegas que el discurso del año que con motivo de frutas han venido a esta ría e incorporando algunos efectos que han traído, han importado 586 reales de vellón y lo que sacaron de hierro y fardos con manufacturas 368 reales de vellón.»

²⁸ A. D. V., *Sección Corregimiento*, 324 n.º 34 año 1758.

²⁹ A. D. V., *Sección Corregimiento*, 676 n.º 6 año 1713.

así como la ya citada peculiaridad de los registros, como los cambios constantes, no permitían ni una simple muestra que merezca consideración y pocas veces llegan a tener tres registros que se puedan asegurar y de esa cifra en adelante prácticamente una excepción:

1736	Andrés Pomarejo	<i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	B	1	Viaje Asturias
1737	Andrés Pomarejo	<i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	B.5	4	" Santoña
1738	Andrés Pomarejo	<i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	B.3	1	" Santoña
1739	Andrés Pomarejo	<i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	B.4	1	" Santoña
1740	—				
1733	Pedro Capellán	<i>Virgen de la Guía</i>		2	"
	Pedro Capellán	<i>J. M. J.</i>		1	"
1734	—				
1735	Pedro Capellán	<i>San Pedro y la Virgen</i>		1	" Asturias arellana
1736	Pedro Capellán	<i>San Pedro</i>		1	"
1737	Pedro Capellán	<i>Ntra. Sra. de la Guía</i>	B.5	1	" Rivadesella
1738	Pedro Capellán	<i>Virgen de la Guía</i>	B.5	3	"
	Marcos Capellán	<i>San Francisco Xavier</i>	B.6	1	"
	Marcos Capellán	<i>Ntra. Sra. de la Guía</i>		1	"
1739	Pedro Capellán	<i>San Pedro</i>	B.5	1	"
1740	Pedro Capellán	<i>San Pedro y la Virgen</i>	B.5	1	"
1741	Pedro Capellán	<i>San Pedro</i>	B.13	2	"
	José Capellán	<i>San Pedro</i>	B.8	2	"
1742	Pedro Capellán	<i>Ntra. Sra. de la Guía</i>	B.8	1	"
1743	Pedro Capellán	<i>San Pedro</i>	B.8	3	"
1744	José Capellán	<i>San José</i>	B.10	1	"
1745	José Capellán	<i>San José</i>	B.10	1	" Galicia
	José Capellán	<i>Ntra. Sra. de la Guía</i>	B.10	1	" Asturias
1746	—				
1747	José Capellán	<i>San José</i>	B.10	2	" La Coruña
	José Capellán	<i>Ntra. Sra. de la Guía</i>	B.10	1	" Asturias
1748	José Capellán	<i>San José y las Animas</i>	B.10	1	"
	José Capellán	<i>Ntra. Sra. de la Guía</i>	B.10/20	2	"

Es difícil saber si Pedro Capellán navegó con anterioridad al año 1733, pues el hecho de que no aparezca registrado no excluye tal posibilidad, ya que el año 1731, de 82 barcos entrados, sólo conocemos con detalle a veinticuatro, del resto sólo sabemos cuántos eran. En estos diez años es posible que con una excepción, el viaje que hizo en 1733 con el *Jesús, María y José*, sólo utilizan una embarcación, el barco *San Pedro y la Virgen de la Guía*, a la que, a veces, llaman *Nuestra Señora de la Guía*, embarcación con un tonelaje impreciso, pues al principio estaba cargada con 5 toneladas y al final con 8, incluso con 13 Tn en 1741.

Por lo que a José Capellán se refiere parece como si utilizara dos embarcaciones a la vez, la *San José y Animas* y muy probablemente otra, *Nuestra Señora de la Guía*. Por otra parte, entre Pedro y José hay una continuidad pero, ¿quién es Marcos? En otro planteamiento, se trataría de varias embarcaciones, una *San Pedro y la Virgen*, de Pedro Capellán, que al final utiliza un viaje su sucesor, José Capellán, y otra *San José y Animas* y *Nuestra Señora de la Guía*, al menos nada induce a pensarlo.

Por lo demás, se aprecia que se trata de embarcaciones de pequeño arqueó, que realizan pocos viajes al año, que por su nombre resultan difíciles de seguir, con una capacidad de carga bastante limitada y con una inevitable servidumbre a la costa.

TRAGEDIAS EN LAS VILLAS MARINERAS DE CANTABRIA
ANTERIORES AL SIGLO XIX
(Segunda Parte)

FR. JOSÉ M.^a ALONSO DEL VAL, O.F.M.

Proseguimos el camino iniciado en la singladura del primer número de este *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa»*, con la serie narrada de tragedias acaecidas en los siglos anteriores al XIX en nuestras villas marineras de Cantabria.

Eran los siglos que se conjugaban con el pretérito del tiempo, en el que ni la caldera de vapor, ni la turbina o el motor de explosión podían ayudar a los barcos y a los hombres en las idas y venidas por el salino elemento.

La gente de mar sabe bien que la mansedumbre de la mar chicha es galerna a otras horas. Y que el mar paciente desbarata cualquier roca tiempo a tiempo. Cuando las naos levaban anclas y soltaban amarras, dejando en el horizonte de su puerto lo más querido, su gente, con los ojos fijos en el oriente de su próximo destino, pedían a Dios que ese alma del mar que es el viento les fuera favorable y que no se desbocara como un potro salvaje sobre el formidable coloso marino, enloqueciéndole y haciéndole salir de sus casillas.

No obstante, no todas las embarcaciones y tripulaciones que sotaventeaban los puertos ansiados llegaban felizmente a su destino. Muchas veces, el cielo encapotado se cerraba definitivamente para ellos, cuando la venada súbita de alguna de esas virazones, tan fuertes que hacen rollos de mar que pretenden arañar las nubes, les pescaba fatalmente en su rumbo. Entonces naves y navegantes, en una carrera interminable, perecían tragados por las fauces del oleaje o malheridos y rotos entre las peñas de los cantiles o las playas próximas.

Es la factura de la desgracia que la mar, a veces inmisericorde y sin escrúpulos, cobraba en doloroso tributo a sus acreedores y deudos: la gente que vive a sus expensas.

Ahora bien, además de los vivos relatos que nos proporcionan los naufragios, la mar es protagonista y testigo de otras variadas tragedias y luctuosos sucesos que acaecen en su seno, y que son, directa o indirectamente, provocados por ella (como pueden ser que un pescador apostado en sus orillas sea arrastrado por

una ola, la enfermedad declarada a bordo de un navío con expresa indicación de ello, una confrontación o choque bélico que en él se desarrolle, un abordaje, o incluso la gente que en su desesperación extrema escoge la mar para poner término a sus vidas...). Bastantes de estos eventos que sufrieron las gentes de nuestras villas, quedaron consignados para la memoria de tiempos venideros en el testimonio escrito de los libros de actas de las sesenta parroquias costeras de nuestro litoral o en los libros de protocolos y del Real Consulado que han llegado hasta nosotros y que nos brindan la oportunidad de conocer, valorar y dar a la luz tales narraciones.

Ello no hubiera sido posible si el patrimonio que constituyen estos libros y legajos, no hubiera sido recogido, restaurado y convenientemente clasificado para su correcto empleo por los investigadores y estudiosos, que nos vemos así gratamente ayudados por la labor que los archiveros desarrollan en centros preparados para el caso: el Archivo Histórico Diocesano del monasterio de las Madres Clarisas de Santillana del Mar (A.H.D. S.) y el Histórico Provincial de Santander (A.H.P.S.); los cuales centralizan la mayor parte de estos documentos, brindando y facilitando así tan sugestivos empeños.

La serie que en este número proseguiremos, se inicia en la villa que los Flavios asentaron alrededor del peñón de Castro-Urdiales, por donde desemboca en el mar el río Sámano que dio nombre al puerto de los Amanos o «Portus Amanum»; la sin par y bella Castro-Urdiales. La continuaremos dirigiéndonos por la costa hacia el poniente, sin seguir ningún orden establecido.

Comienza seguidamente la descripción:

CASTRO-URDIALES (incompleto)

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 2756.

Folio 20 vuelto; entre el 26 y 29 de enero de 1608.

Antón de Carrançá: «Antón de Carrançá murió en la mar abintestado (habiendo testado). Izosele oficio doble en Santa María, dejó mujer e yjos».

J. Aranguren

—rubricado—

Folio 113 vuelto (1636).

Sn. Francisco: «En 16 de éste (marzo), vino el cuerpo de don Francisco de Sierralta, que se aogó en Guriezo y se le llevó a Otañes, era hijo de familias».

Folio 117 (1637).

—«En 29 de julio, entierro por Mig. de Solorzano, murió ahogado sin testar. Enterrado en Santa Clara».

Folio 118 (1638).

El Almirante: —«En dos de setiembre se hizieron las obsequias del Almirante P.º del Mar. Cumplido. / P.º del Mar, que murió en la refriega de Guetaria. C.º en esta Yglesia. No se sabe si hizo testamento».

Folio 122 (1639).

Santa María: —«Murió Bernardo Sainz. Ahogado. 23 de abril».

Santa Clara: —«Murió Sanctiago de Bivanco. Ahogado, sábado, 28 de abril».

Santa María: —«Murió Sanctiago de Laiseca. Ahogado. 1 de mayo».

San Francisco: —«Murió Domingo de Liendo. Ahogado. 1 de mayo».

Folio 124 vuelto (1644).

Santa María: —«Mateo de Liendo. Ahogado. En mayo» (sin datar).

Folio 125 vuelto (1644).

Santa Clara: —«Un hijo de Antón de Ornoas. Ahogado, hixo de familias» (sin datar).

Santa Clara: —«Antonio Marroquín. Ahogado, hixo de familias» (sin datar).

Folio 127 vuelto (1655).

Santa María: —«Don Joseph de Mena. Ahogado» (sin datar).

Folio 146 vuelto (1663).

San Francisco: —«Pedro de Llano, vecino de Somorrostro, que le dexó enfermo un nabío. Murió en 20 de marzo, recibió la extrema unción, confesóse y no pudo recibir el viático. Enterróse en San Francisco».

Folio 149 (1665).

Santa María: —«Un Indio. Biernes, 6 de febrero de 665. Murió un Indio llamado Matheo que bino de las indias en un nabío cuio Dueño era Rey Mundo (Raimundo) Ochoa, vecino de Laredo. Enterróse por pobre en Santa María. Recibió los santos sacramentos».

Folio 161 vuelto (1671).

Naufragio: —«En 28 días del mes de junio se hizo el oficio de entierro en

esta Iglesia por Juan de la Cruz, veçino de esta villa que murió aogado en la costa de Irlanda».

—«En 1 de julio se hiço en esta Iglesia el oficio de entierro por Julio de Murrieta, veçino de esta villa que murió aogado en la costa de Irlanda».

Folio 167 vuelto (1676).

Santa Clara: —«Thomás de Gacitúa, murió en la Armada, en servicio del Rey. No hizo testamento».

San Francisco: —«Francisco de la Burgoa, murió igualmente en la Armada, en servicio del Rey. No hizo testamento».

I S L A (incompleto)

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 4875.

Folio 101 (1609).

Murió ahogado: —«A beinte y siete de julio id, que se ahogó Mateo, hijo de Aparicio Gómez de los Helgueros de la Maza. Diósele sepultura a 28 de dicho mes y año, porque aportó al Señor Santiago en el arriba dicho».

Folio 103 (1617).

—«En beinte y seis de enero de mill y seiscientos y diez y siete años, se ahogó P.^o Sainz de la Cuesta, ermano de la santa bera cruz. No hizo testamento. Base cumpliendo su ánima».

—«En beinte y seis de enero de mill y seiscientos y diez y siete años, murió, digo se ahogó Ju.^o de Arana, ermano de la santa bera cruz. No hizo testamento. Base cumpliendo su ánima».

—«En beinte y seis de enero de mill y seiscientos y diez y siete años, se ahogó P.^o del Hoio, ermano de la santa bera cruz. No hizo testamento. Base cumpliendo su ánima».

Folio 103 vuelto (continúa).

—«En beinte y seis de enero de mill y seiscientos y diez y siete años, se ahogó Ju.^o de los Corrales de las Duenas, ermano de la bera cruz. No hizo testamento. Base cumpliendo su ánima».

—«En beinte y seis de enero de mill y seiscientos y diez y siete años, se ahogó Francisco de Arana de Grade, ermano de la santa bera cruz, no hizo testamento. Base cumpliendo su ánima».

—«En beinte y seis de enero de mill y seiscientos y diez y siete, se ahogó Bartolomé Sebiia, ermano de la bera cruz, moço de casar. Base cumpliendo su ánima».

Folio 190 vuelto (1620).

—«En nueve de março de mill y seiscientos y beinte, se ahogó Catalina, de Familia de la Maça, que caió en la arena. Era ermana de la santa bera cruz. Base cumpliendo su ánima conforme a sus padres».

2.ª serie. Folio 2 (1629).

—«A seis de febrero de 1629 bino la nueba que se abía ahogado P.º de Abalosa en el galeón nombrado Santa Teresa. Moço, no tenía bienes».

Este es el primer sumario de tragedias marineras correspondiente a estas dos villas, que nos han sido consignadas en su primer libro de finados, series, pues, incompletas que iremos completando con el rastreo de partidas en los restantes libros.

Son por lo general, y como puede apreciarse, narraciones poco explícitas. Hay sin embargo algunas muy significativas, como es la data por la cual conocemos el final heroico del almirante castreño Pedro del Mar, que muere luchando en la defensa de la villa marinera guipuzcoana de Guetaria contra la escuadra francesa de pillaje y saqueo, comandada por el temible arzobispo calvinista de Burdeos Henry d'Escoublés; el mismo que, apenas un año después, entraría en la bahía de Laredo dejando a la villa en el más lastimoso estado que pueda suponerse.

De este tenor militar es la partida recogida en el folio 167 vuelto, en el que se da cuenta de dos marineros castreños alistados en la Armada real, que mueren en acto de servicio.

Llamativo, por la idea que aporta en torno a los desplazamientos de las naves y marinería de Cantabria por otros mares, es el dato del folio 161 vuelto: naufragio en las costa de Irlanda.

Igualmente es interesante las noticias de recalada en este puerto castreño de navíos con enfermos en el pasaje, como por ejemplo el descrito en el folio 146 ó en el del 149, un navío de Laredo que deja un «indio de las Indias».

En Isla sobresale entre los notificados, el luctuoso accidente en el que pierden la vida seis hombres en la mar y que, aunque como en otros muchos no aparezca explicitada la palabra naufragio, es del todo probable que se trate de tal por las circunstancias que en él concurren: elevado número de víctimas, y todas ellas en el mismo día (aunque en otros casos sea también en los días siguientes al

evento). Hay que tener esto en cuenta, pues en algunas parroquias de la costa, los párrocos a veces no emplean jamás la palabra naufragio; simplemente se limitan a escribir que murió ahogado, o a lo más, que murió ahogado en el navío X.

Da la coincidencia, que este naufragio (folio 103 y 103 vuelto), forma parte de otros causados por un fuerte temporal, que en la última semana de enero de 1617 azotó con furia nuestras costas, dejando trágica huella en puertos y ensenadas con la secuela de elevadas pérdidas materiales y humanas (ver Anuario, Juan de la Cosa, Volumen I (1977), p. 164).

Volvamos de nuevo a las dataciones de los libros de finados, pero hagamos antes una constatación llamativa: las parroquias de costa cuyo servicio estaba a cargo de los frailes o monjes (como es el caso descrito en Anuario, Volumen I, pp. 156-159; de la parroquia-santuario de Ntra. Sra. de Latas en Somo-Loredo, o estas otras enclavadas en lo que fuera «Onor de Miengo»), son de una riqueza descriptiva que sobresale ampliamente de las demás restantes por la minuciosidad con que levantan las actas. Gracias a ellas podemos reconstruir el suceso que da origen a nuestro estudio de una forma casi perfecta; hoy nos atreveríamos a calificarlas de noticias periodísticas. Veámoslo en estos variados casos con los que proseguimos la relación de tragedias marítimas.

LIENCRES

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 3919.

Folio 19 (1685).

—«En siete de abril de mill seiscientos y ochenta y cinco, faltó de este lugar de Liencres Francisco Santos de Samaniego, marido de Francisca de Velasco, del cual ay presumpciones e indicios ziertos que se aogó en la mar, por quanto estando el suso dicho haziendo unas hogueras dicho día y un (tamfe.) con Francisco de Samaniego, mayor en días, su hermano, se despidió de él diziendo que iba a la mar a pescar perzeves, sin que hasta oy día de la fecha se aya vuelto a ver, y también faltaron en su casa un garrote de cuero y un escoplo, que es con lo que acostumbraba a ir a dicha pesca. Por cuyos motivos, presumiéndole difunto, su muger le ha cumplido conforme a su calidad, uso y costumbre de la tierra; en fee de lo cual lo firmé en dicho lugar a quatro de mayo de dicho año de ochenta y cinco».

Fr. Bernardo Martínez

—rubricado—

Folio 52 (1721).

—«En veinte y dos de agosto de mil settecientos y veinte y un años, pereció aogado en la costa de la mar en el sitio que llaman Llates, el cuerpo de Lucas Galbán, mayor en días, que dicho día había salido a pescar; y habiendo precedido las diligencias necesarias de la justicia, se trajo dicho cuerpo y se sepultó el día siguiente con hábito de San Francisco debajo del arco de la capilla mayor de dicha parroquia por pedimiento de sus herederos, los cuales por no aber echo testamento dicho difunto su padre, dispusieron se le hiciese cumplimiento doble, con asistencia de ocho sacerdotes el día de entierro, ocho el día de las honrras y quatro el día de cabo de año. Item que se le dixese una misa rezada en Ntra. Sra. del Mar; otra en Ntra. Sra. de las Caldas; otra en Ntra. Sra. del Rosario, y para que todo conste lo firmo ut supra. Cumplen sus herederos y hijos Lucía Galbán, María Benito y Juan Galbán.

Fr. Joseph de Vittoria

—rubricado—

Folio 153 vuelto (1778).

—«En veinte i uno de febrero de mil setecientos setenta y ocho enterré a Juan Sorsid, de nació francesa, natural de la ciudad de París, tercero piloto ahogado del navío que dixo ser francés Joseph Sanarens, intérprete de esta lengua i natural de Santander, quien preguntado por Dn. Diego de Argumosa theniente alcalde, que si hera cathólico christiano; y hallándole desnudo dicho theniente alcalde, compró un sábano para amortajarle i le lebantó su merd. del arenal de este lugar de Liencres, i me le remitió en un carro a esta Iglesia Parroquial Priorato i Monasterio de Santa Eulalia por Joseph Canal i Domingo Preciado, vezinos de este lugar, para darle sepultura eclesiástica, lo que practiqué a la referencia de los citados testigos, cantándole la vigilia i más que dispone el Ritual Romano; está enterrado al entrar en la Iglesia baxo el choro a la mano izquierda antes de llegar a la pila bautismal; podría tener de edad el dicho aogado veinte i quatro años; i para que conste de requerimiento de dicho señor theniente Alcalde de este valle de Piélagos, lo firmo en su pfecha ut supra».

Fr. Iñigo Alonso de Castro

—rubricado—

Folio 153 vuelto (1778).

—«En veinte i uno de febrero de mil setecientos setenta i ocho, a las siete de la noche a presencia de Dn. Diego de Argumosa, theniente Alcalde de este valle de Piélagos, i a la de su SSmo. Juan Diez de Herrera, trageron a la puerta de este Priorato de Santa Eulalia de Liencres, otro ahogado vestido de marinero,

Antonio de Herrera, Jph. Gómez, Francisco de San Miguel i Juan de Toca, vezinos de Boó i Miengo de orden de Dn. Joseph de Polanco subdelegado Juez de marina, quien le lebantó del arenal de Liencres, según me hizo constar por escrito que me envió por Agustín de Toca, mi feligrés, para que le enterrase, por haberse informado de los compañeros de dicho navío francés que naufragó, ser cathólico christiano i llamarse Juan Butinart, natural de Burdeos, Parrochia de Santa Cruz, i el día siguiente le dí sepultura ecclesiástica en esta Iglesia a la mano izquierda como se entra baxo el choro, cerca del tercero piloto arriba dicho, habiéndole cantado el oficio i más que se previene por el Ritual romano, a presencia de los referidos testigos; podría tener dicho ahogado veinte y dos años, i para que conste de requerimiento de las xusticias arriba dichas, lo firmo oi día veinte i dos de febrero, ut supra.

Fr. Iñigo Alonso de Castro
—rubricado—

MIENGO (incompleto).

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 5112.

Folio 46 vuelto (1762).

—«En veite y seis de agosto de mil setecientos sessenta y dos, Francisco de Herrera Cacho de edad de cinquenta y dos años, saliosse al Sable de Usgo, orilla del mar, y no volviendo, se le fue a vuscar, y solo se encontró la montera y el palo a la orilla, y después passe con todo el Consejo pleno y no se encontró, repití la misma diligencia a los nueve días, y tampoco pareció, y según noticias y señales que me dieron vecinos de Liencres flotó al Arenal, y lo volvió a llevar el mar: estaba algo accidentado por lo que se confessó pro artículo mortis, y se reconcilió repetidas veces. Fue casado dos veces, la primera vez con Manuela Mijares, de quien dejó una hija que se llama Manuela; y la segunda vez con Catalina de Diestro, de quien dejó dos hijas, la maior se llama María y la menor Francisca; se le hizo el oficio de cuerpo presente, y un oficio como pobre que era, y como a tal le cumple su hija Manuela y en fee de ello lo firmo en catorce de septiembre del expresado año».

Fr. Miguel de Goñi
—rubricado—

CUCHIA (incompleto).

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 775.

Folio 158 vuelto (1784).

Tres ahogados de Suanzes. Sepulturas de Pobres: —«En veinte y tres de enero de mil setecientos ochenta y quatro años, yo el infra scripto, Vicario de cura en este lugar de Cuchía, di sepultura eclesiástica en la quinta grada cerca de la puerta de la Iglesia a tres hombres de la Villa de Suanzes, de diez y seis, que se ahogaron en la barra junto a la Cruz y costa de este lugar, reconocidos primero por dos Comisionados del Subdelegado de Marina Dn. Joseph de Polanco, vecinos de dicho Suanzes, cuyos nombres no expreso, porque esto, y demás extensión que requiere la Partida, lo tendría hecho el Señor cura de Suanzes, a quien pertenece: se ahogaron el día quatro de dicho mes y año, por haver el mar quebrantado el barco, y lo firmo ut supra».

Fr. Gerónimo de Trugeda
—rubricado—

Folio 184 vuelto (1784).

Angel Cacho de Suanzes. Sepultado, 12 rs.: —«En diez días del mes de febrero de mil setecientos ochenta y quatro años, yo el infrascrito, Vicario de cura en este lugar de Cuchía, di sepultura a un mozo llamado Angel Cacho Caballero, natural de la Villa de Suanzes, uno de los diez y seis que se ahogaron quando expresa la partida de arriba, reconocido primero de Orn. del Sr. Subdelegado de Marina, en la tercera de la grada tercera al lado del Evangelio, asistiendo a su entierro su madre, abuela y otras personas. Lo demás, que se debía expresar aquí, lo tendrá el Sr. Cura de Suanzes; y lo firmo, ut supra».

Fr. Gerónimo de Trugeda
—rubricado—

Entre la gente hay tareas que unas veces son dedicaciones profesionales, otras afición empedernida y en las restantes mero pasatiempo; tal opino que es el caso de la arriesgada pesca de los percebes. Raro es el año que no salta la noticia de la desgracia en alguna de las localidades del litoral cántabro, por causa de este arriesgado empeño. Sin embargo, el gusto del codiciado cirrópodo, unido al desafío y emoción que supone el dar con ellos y atraparlos, pueden siempre más que el escarmiento y hace que se prosiga, desde muy antiguo e invariablemente, su captura. La elocuencia del ejemplo descrito en el folio 19 de este relato de trage-

días en Liencres, es manifiesta: con su garrote (que aquí se dice de una especie de capazo) de cuero y su escoplo, este arriesgado personaje metido a pescador, parece derrotado por alguna ola asesina, que lo arrebató cual presa sacrificada a la bravura del Cantábrico.

En la siguiente acta parece que se trata de un pescador solitario, de esos que en botes próximos a la costa se les ve echando el palangre o la nasa. Significativa es, por otra parte, la grandeza de las honras fúnebres encargadas por sus deudos.

Y henos aquí de nuevo con dos naufragios en toda regla: uno el de Liencres, correspondiente a un navío francés, que arroja al arenal de este concejo a dos jóvenes marineros —uno de ellos vestido de tal y el otro tercer piloto de la nave siniestrada—, en el que se describe pormenorizados los trámites y diligencias pertinentes al levantamiento y entierro de los náufragos. Y el segundo de otro barco, este montañés, que con dieciséis tripulantes es quebrantado por la mar, pereciendo sus ocupantes en el fallido intento de doblar la barra y abocar la ría de Suances.

Y finalmente la reseña del folio 46 vuelto: el vistoso sable de Usgo en Miengo es testigo de un suceso rayano en lo inefable: un vecino de la localidad es arrebatado por la mar desde su orilla, el cual —según se contó—, tuvo sus forcejeos con las agitadas y espumosas aguas saladas, hasta que sale de ellas «algo accidentado», disponiéndose finalmente a bien morir, «reconciliándose repetidas veces»...

* * *

Con estos 21 episodios de variada índole, acaecidos entre 1608 y 1784, y que tienen como protagonistas las costas y la gente de mar de nuestra región, ponemos punto final a este segundo balance de Tragedias en las Villas Marineras de Cantabria anteriores al siglo XIX, con el deseo y la esperanza de que nuevos hallazgos de partidas y actas en las que la mar sea protagonista, constituyan otras tantas notas de admiración y homenaje hacia sus esforzadas gentes.

NOTAS SOBRE ARQUITECTURA NAVAL EN LOS BUQUES DE VELA
DEL MAR CANTABRICO - SANTANDER -
1760 a 1875

JOSÉ LUIS MARURI GREGORISCH

“Fue el Mar el que permitió al hombre recorrer la vasta superficie del planeta que nos alberga... más para lograrlo tuvo que valerse de un recurso tan sencillo y tan poético cual es el Barco de vela; que sin duda alguna es una de las obras más perfectas que han sido hechas para el servicio del hombre”.

JOSÉ MARÍA GAVALDÁ Y CABRÉ
en *“Elegía a los Veleros”*

INTRODUCCIÓN

Consideramos oportuno iniciar este trabajo con la transcripción de dos párrafos, que acertadamente expresan algunas de las ideas que deseamos desarrollar en él, y que dicen así: «En el sentido más lato y transcendental, es la Marina Mercante el lazo principal de las relaciones sociales de los pueblos separados por la inmensidad de los mares y bajo tal concepto el elemento primordial de la civilización; el medio que facilita el intercambio de los productos de los diversos países del globo, y por tanto el vehículo constante, tanto de las exploraciones de los navegantes, y del comercio de las naciones a que pertenecen, como de los adelantos de la agricultura y los progresos de la industria»¹.

El otro dice: «El transporte es el elemento fundamental del proceso productivo y factor esencial de la distribución, habiendo desempeñado en la historia de la civilización la función de instrumento propulsor del desarrollo económico del mundo. Los transportes marítimos, en particular, por su flexibilidad y su costo relativamente bajo, han dado un notable impulso a la organización productiva, típica de la civilización industrial (...). La historia del mundo puede explicarse como la historia de las comunicaciones que, al enlazar pueblos y continentes, han contribuido a la formación de una civilización común, a la que precisamente la industria de la navegación, esto es, el transporte marítimo, han dado una aportación fundamental»...².

La lógica consecuencia que se extrae de los conceptos anteriormente expuestos, que valoran la gran importancia que la Marina Mercante tiene como «lazo de unión» entre los pueblos y como «instrumento» en el que el transporte

¹ RÍO, J. A. y ALFREDO DEL, *Marinos ilustres de la Provincia de Santander*. Santander 1881.

² *El Mar*, Gran Enciclopedia Salvat. Pamplona, 1975.

marítimo puede desarrollar sus actividades, solamente ha sido factible por el progreso que la arquitectura naval ha logrado a lo largo de los siglos, construyendo las NAVES con las que estas misiones transcendentales se realizaron.

Por ello, vemos que en el lento pero siempre progresivo perfeccionamiento que en la construcción de los buques han ido consiguiendo las diversas sociedades humanas, han tenido siempre presente la enorme importancia que los «camino de la mar» significan para su adelanto social y económico. Ya iniciado en la Edad Antigua por los fenicios, cretenses, griegos y romanos y proseguido a lo largo de las Edades Media, Moderna y Contemporánea por las diversas potencias marítimas, que dieron lugar con sus navegaciones, tanto guerreras como comerciales, al desarrollo de las comunicaciones y de los transportes marítimos entre los distintos países de la Tierra.

Esta gesta no hubiera sido posible, sin ese constante esfuerzo de los constructores navales y de los marinos, que aunados en una misma empresa, al perfeccionar las embarcaciones que fabricaban, permitieron a los descubridores y a los navegantes atravesar los mares y los océanos.

Es un hecho evidente que los diversos tipos de naves que diferentes naciones han utilizado a lo largo del tiempo tienen todas un nexo común originado por los condicionamientos en que el tráfico marítimo se desarrolla al producir un intenso contacto entre los componentes de las flotas mercantes de los diversos países, unas veces por sus estancias en los puertos de una y otra nación y otras por sus frecuentes encuentros en la mar. Estos contactos dieron lugar a un buen conocimiento, por la observaciones realizadas, de las cualidades y de los defectos de las naves que cada uno de ellos empleaba; en consecuencia, se apropiaban, ya copiando o adaptando las modificaciones, de los barcos que consideraban más convenientes para su propio uso. Durante las guerras sostenidas a lo largo de los siglos XVII y XVIII, los técnicos navales de la Gran Bretaña, sistemáticamente tomaban medidas y hacían planos de los buques que capturaban³, construyendo después los suyos con los lógicos cambios a que obligaban las circunstancias geográficas y meteorológicas de su espacio natural, condicionado por sus radas y puertos o por las derrotas costeras u oceánicas a que se les destinaba. Estos sistemas o técnicas informativas son aplicables a todas las naciones marítimas, que cuidaban el potencial desarrollo de sus flotas mercantiles, y es igualmente válido en relación con la construcción de los buques de guerra.

Otro procedimiento utilizado para el mejoramiento de la arquitectura naval en los distintos países, fue el de contratar especialistas o técnicos extranjeros que con sus conocimientos científicos pudieran perfeccionar los buques que construían

³ LANDSTROM, B., *El Buque*, Barcelona, 1964.

en sus propios astilleros, y también enviar artesanos u obreros nativos para que aprendieran en los de otras naciones los métodos o sistemas que allí utilizaban para aplicarlos a su regreso a la patria de origen. El más notorio de estos casos fue el del Zar de Rusia Pedro el Grande, que de incógnito se trasladó a Holanda, trabajando como obrero en un astillero, con la intención de conocer y poder llevar a su país los notables adelantos allí conseguidos en el arte naval y que habían convertido —en aquel momento histórico— a los Países Bajos en una de las mayores potencias marítimas de Europa.

Esta necesaria e inevitable intercomunicación de las distintas naciones en el adelanto o desarrollo de las ciencias navales, queda claramente de manifiesto en la gran afinidad idiomática de los términos del léxico marítimo, en el que la casi totalidad de las palabras utilizadas son de empleo generalizado, muchas simplemente traducidas, otras procedentes del acervo propio y a veces trasladadas a los otros idiomas, y que vienen designando —desde los inicios de la navegación—, los distintos objetos existentes a bordo de las naves, los cascos, la arboladura, el velamen, la jarcia, etc., cuyo uso continúa en la actualidad en las diversas marinas; y así puede comprobarse en las obras de dos grandes estudiosos de este tema: Jal y Paasch⁴ que analizan con todo detalle el extenso vocabulario de los términos navales.

1. LAS NAVES

Si, en una rapidísima ojeada, observamos el desarrollo de la construcción naval a lo largo de los siglos, comprobaremos las grandes afinidades que, en cada momento histórico, tienen las naves que las diversas potencias marítimas utilizan, tanto para el comercio como para la guerra; y así sucede con las *birremes* y *trirremes* de los fenicios, griegos y romanos; al igual que en épocas más modernas con las *galeras*, *galeotas* y *galeazas*, en que todavía el remo predomina en su función motora. Sin olvidar las veloces «*drakkar*» de los vikingos que, al remo y a la vela, realizaron asombrosas navegaciones. Simultáneamente, las naves de propulsión vélica van perfeccionando sus características, en lenta pero constante progresión, mejorando la estructura de sus cascos, de la arboladura y del velamen; los grandes castillos que habían surgido en las extremidades son suprimidos, la

⁴ JAL, A. A., *Glossaire Nautique. Répertoire Polyglote de Termes de Marine Ancienne et Moderne*. París, 1848.

PAASCH, H., *De la Quille à la Pomme du Mât, Dictionnaire de Marine. Anglais-Français-Allemand-Espagnol-Italien*. París, 1908.

espadilla es sustituida por el timón de codaste, uno de los más notables avances de la arquitectura naval, etc.

Sintetizando, citaremos algunos de los más importantes tipos de naves que fueron caracterizando las diversas centurias; así, en el siglo XI aparece la *coca* hanseática; seguida después por las *naves* o *naos* del siglo XIII; después vienen las *carracas* y las *carabelas* en los siglos XIV y XV, para llegar en el XVI al buque que durante largo tiempo ocupará el lugar predominante el *galeón*, eje de la potencia naval de las distintas naciones; esta nave al ir mejorando sus formas estructurales culminará en el *navío de línea* y en la *fragata*, buques más racionales que el galeón, pues se disminuyó en ellos el volumen de obra muerta, convirtiendo las líneas de carena en más finas y armoniosas. Con las fragatas del siglo XIX llegó la arquitectura naval al cenit de su desarrollo y al perfeccionamiento de esa maravilla del humano ingenio que fue el buque de vela, completándose con la creación de los *clippers* el más logrado de los barcos de vela que se construyeron.

El término clipper se fue aplicando gradualmente a los rápidos veleros que transportaban el té y el opio; probablemente fueron los norteamericanos los primeros en aplicar este calificativo, que anteriormente había sido utilizado para designar las *goletas* ligeras que se construían en Maryland y Virginia. El casco de estos buques tenía una forma completamente nueva: bajo, largo y abierto, con más calado a popa que a proa; un agudo tajamar y un popa muy inclinada hacia dentro, reducían al máximo el área de contacto del casco con el agua, lo cual combinado con sus finas líneas y su extenso y eficaz aparejo lo convirtieron en el buque de vela más veloz del mundo⁵.

En el momento histórico en que se sitúa el trabajo que realizamos, años 1760 a 1875 —coincidente con el apogeo vélico hasta la época del vapor— las premisas que anteriormente hemos expuesto continuán siendo totalmente válidas. Y así nos encontramos con que las distintas clases de naves, tanto mercantes como de guerra, son similares en todos los países marítimos. En las formaciones navales militares de casi todas ellas aparecen: navíos de línea, fragatas, corbetas, y como buques menores bergantines, goletas, balandras, etc.; algunas naciones del Mar Mediterráneo poseyeron también jabeques, interesante tipo de nave de origen islámico. La importancia que estos buques tuvieron para la historia de la navegación, no nos resistimos al placer de expresarla, transcribiendo las frases siguientes que tan acertadamente la describen: ... «todos los actos heroicos que puedan llevarse a cabo sobre el Océano jamás podrán eclipsar los esplendores,

⁵ HALL, J., *La Aventura de la Vela*. Antología de textos por... Barcelona, 1971.

las glorias, los sacrificios y también las victorias alcanzadas sobre los elementos por esos navíos y fragatas que defendieron con eficacia jamás igualada el suelo y las riquezas de las naciones marítimas»...⁶.

Las denominaciones de los barcos de la marina mercante y de guerra son idénticos, excluyendo al navío de línea, que fue solamente buque de combate, y así nos encontramos con fragatas, corbetas, bergantines, goletas, balandras, etc., destinadas al transporte de mercancías. Derivados de estos diversos tipos que son considerados básicos, existió una extensa gama de variantes, que no fueron otra cosa que modificaciones parciales, con peculiaridades de carácter nacional, de los anteriormente citados, y así pueden considerarse los *evert* en Alemania; *cutter*, *sloop*, *schooner* en Gran Bretaña y Estados Unidos de Norteamérica; las *galeas* existentes en Dinamarca, Finlandia y Suecia; *chasse-marée*, *lougre*, *trois-mâts-barque* en Francia; los *aak*, *hektjalk*, *hooker*, *jagt* y *kof* en Holanda, etc. De la gran *urca* y pinaza holandesas se derivan algunos otros grandes buques de transporte como el *cat*, *hagboat* y *pinke*, para llegar a los grandes mercantes de las Islas Orientales denominados *east indiamen*, que llevaron por lo general arboladura de fragata, y que trasladaban los pasajeros y los productos de las regiones del Océano Indico y del Pacífico a los puertos europeos⁷.

Indudablemente, las modificaciones y mejoras realizadas en la construcción naval se reflejaron en las realizadas en nuestra patria, sin que ello implique ningún desdoro en la aportación de España al perfeccionamiento de la arquitectura naval, pues es notorio que un tipo de nave de tanta importancia como lo fue el galeón, era de creación hispana. Otras aportaciones fueron la invención de la cubierta protectora hecha por D. Alvaro de Bazán en el siglo XVI, así como el de los compartimentos estancos, descubrimiento realizado por Lorenzo Ferrer de Maldonado en los comienzos del XVII⁸.

* * *

En este trabajo nos proponemos estudiar las naves mercantes que se utilizaron en el Mar Cantábrico, tomando como modelo las usadas por la flota comercial de Santander a lo largo de la época considerada como del apogeo vélico —años 1760 a 1875— basándonos en la obra sobre la Marina Cántabra, así como

⁶ GAVALDÁ Y CABRÉ, J. M.^a, *Elegía a los Veleros*. Madrid, s. a.

⁷ CHAPMAN, F. H. af., *Architectura Navalis Mercatoria*, Londón, 1968, reedición fac-símil.

LANDSTROM, B. *Ob. cit.*

⁸ ARTIÑANO, GERVASIO DE, *La Arquitectura Naval en España (En madera)*. Madrid, 1920.

en otros trabajos referentes al mismo tema, escritos por nuestro gran amigo Fernando Barreda⁹ y en los que estudia con amplitud este período histórico que aludimos.

Para un mejor conocimiento consideramos conveniente exponer lo que diferenciaba a un buque mercante de los de guerra, al ser las denominaciones iguales, y al estar en muchas ocasiones artillados ambos —las naves mercantes tenían necesidad de llevar cañones por la frecuente inseguridad de las rutas marítimas—, así diremos que en los mercantes había que atender a un determinado número de factores como la resistencia y robustez del casco, capacidad de carga, velocidad y gastos de construcción y costes de sostenimiento. De todos éstos la resistencia podía ser ignorada, ya que casi no conocía límites. Se le daba la capacidad de carga de acuerdo con la naturaleza del transporte a que se iba a dedicar, y siempre se tenía presente la necesidad de mantener los gastos iniciales lo más bajos posible. Los gastos de sostenimiento y la velocidad variaban en proporción directa entre sí, pues para incrementar la última había que ponerle más velas y por consiguiente aumentar la tripulación para manejarlas. La velocidad no tuvo demasiada importancia hasta mediado el siglo XIX; se contentaban con navegar con el mínimo de velas y la dotación necesaria para la capacidad de carga asignada¹⁰. Solamente en el momento de la aparición de los *clippers* tuvo la velocidad primordial importancia —pero esto fue la última batalla de los veleros luchando contra la marea ascendente de los buques de vapor, en que inevitablemente iban a vencer estos últimos, pues eran el natural exponente del avance industrial.

Las formas del buque mercante eran por lo general más redondeadas que las de los de guerra y también tenían proporcionalmente mayor manga o anchura, lo que facilitaba por la abertura de las escotillas el embarque de las mercancías con que se les cargaba, necesitando también grandes calas o bodegas para estibar y almacenar las mercancías o cargamentos que transportaban. En el buque de guerra, al ser totalmente distintas las misiones a las que se le destinaba, eran fundamentales tanto la potencia artillera como la velocidad y los otros factores citados tenían menor importancia, siendo casi desdénables, pues su finalidad básica era el combate y la exploración, por lo que les era indispensable poseer sólidos puentes capaces de soportar el gran peso de la artillería e igualmente cascos poderosos capaces de encajar sin gran daño los proyectiles enemigos¹¹.

⁹ BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, F., *La Marina Cántabra desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*. Santander, 1968.

Idem., *Prosperidad de Santander y desarrollo Industrial, Aportación al Estudio de la Historia Económica de la Montaña*. Santander, 1957.

¹⁰ GIBSON, CHARLES E., *La Historia del Barco*, Buenos Aires, 1953.

¹¹ TAILLEMITE, E., *Les Grands Voiliers, Du XVe au XXe siècle*. Lausanne, 1967.

2. EL PUERTO DE SANTANDER, SUS ASTILLEROS, LOS ARMADORES Y LAS FÁBRICAS DE HARINA

La sorprendente transformación de la pequeña villa de Santander, de modesto puerto, con un limitado movimiento mercantil, en próspera urbe comercial —Sidón Ibero, como la denominó Menéndez Pelayo movido por su amor a la patria chica—, fue uno de esos «milagros económicos» que hoy se mencionan, y sin duda, una de las consecuencias a que dio lugar la supresión del monopolio que disfrutaban los dos puertos del sur de la península —Cádiz y Sevilla—, para el transporte de mercancías a los puertos del Imperio Americano.

En primer lugar, la R. O. de 12 de octubre de 1765 habilitaba al puerto de Santander para un limitado comercio con las Indias; algunos años después, el 12 de octubre de 1778, al dictarse la pragmática del libre comercio, el único puerto del Cantábrico al que se le concedieron estas ventajas fue también al abra sanderina; culminando este proceso con la creación del Real Consulado de Santander, en 28 de noviembre de 1785. El conjunto de las disposiciones legales indicadas, produjeron un efecto notable en el desarrollo de los transportes y del comercio marítimo, que al aumentar el movimiento mercantil del puerto fue elevando de forma gradual pero constante, el bienestar y la prosperidad social y económica de la ciudad.

Esta intensa actividad portuaria produjo un renacimiento en las construcciones navales de los astilleros existentes en las márgenes de la bahía, al igual que había sucedido pocos años antes en el Real Astillero de Guarnizo, en donde al principio bajo la dirección del General Gaztañeta, sucedido después por D. José Campillo y Cossío, se habían construido y botado diversos navíos y fragatas destinados a la Real Armada, así como otras naves dedicadas al tráfico mercante. Esta labor fue continuada y desarrollada con extraordinaria intensidad por D. José Fernández de Isla, al que había designado el insigne ministro Marqués de la Ensenada, impulsor del restablecimiento de la potencia marítima española.

Los astilleros mencionados, que estuvieron situados en Cañadío, en la actual calle de Lope de Vega, Molledo, San Martín, etc. desarrollaron considerable actividad llegando a construir naves de gran porte, como por ejemplo la fragata *Primera de Santander* en el año 1855, de 650 toneladas de arqueo, y en el de San Martín en el mismo año y bajo la dirección del Maestro Mayor Arqueador de construcciones navales D. Miguel Aberasturia también se botó otra fragata, la *Angelita*, de 481 toneladas. El Real de Guarnizo conoció los momentos de máxima actividad, y allí se construyeron muchos buques excelentes, entre los que destacaremos las fragatas *Soberana* y *Don Juan*, bergantines *Enrique* y *Federico*, *Eustoquia*, *Renedo*, goleta *Dolores*, etc., todos estos buques que acabamos de citar

así como la ya mencionada *Primera de Santander*, fueron obra de una notable familia de arquitectos y constructores de buques, los Gassis, que destacó entre la numerosa pléyade de técnicos del arte naval que existieron a lo largo de la centuria que estudiamos.

En los astilleros de la provincia también se construyó algún buque de relativa importancia como la goleta *Nuestra Señora de los Dolores*, botada en el de Limpias, en el año 1816.

Si calculamos que los astilleros locales llegaron a construir un tercio de la flota mercante santanderina, otro tanto se construyó en los de las provincias vascongadas, principalmente en Vizcaya —donde esta industria había conseguido gran auge—, el astillero de Plencia nutrió de forma notoria el registro de los buques matriculados en Santander, y también lo realizaron los de Abando, Bermeo, Lequeitio, Olaveaga, Pasajes, etc.

En astilleros de Asturias, también se construyeron numerosos barcos para los armadores montañeses, de manera especial en el de Viavélez, y también se encargaron otros a los de Castropol y Lluarca. Lo mismo sucedió con los situados en Galicia, algunas naves construidas en los de La Graña y Muros vinieron a incrementar la flota mercante de Cantabria.

A finales del siglo XIX cierto armador santanderino encargó la construcción de diversos barcos a los competentes astilleros de Cataluña —de tan antigua tradición en el arte naval—, así, las fragatas *Castilla*, *Doña Flora de Pombo*, *Pombo*, corbeta *Petronila* y bergantín *Fluviá* entre otros, se construyeron y botaron en los de Blanes, Arenys y Lloret del Mar.

El encargo a astilleros extranjeros fue una fórmula largamente utilizada por nuestros armadores; Francia con sus gradas de Bayona, de forma destacada, y las de Burdeos, aportaron un buen número de buques al registro de Santander. Es obvio señalar que una potencia marítima e industrial como la Gran Bretaña, fuera también otro de los lugares en que se encargaron o adquirieran barcos para la flota mercante Cántabra; e igualmente Alemania y los Estados Unidos de Norteamérica fueron un buen mercado para estas compras de naves comerciales.

La subasta de buques apresados o capturados realizada por las autoridades marítimas del puerto, sirvió frecuentemente para crear nuevos armadores o para incrementar los efectivos de los ya existentes, este largo período con sus frecuentes incidencias de carácter internacional, dio lugar a que un buen número de naves declaradas «buena presa» fueran adjudicadas a los diversos licitadores.

El notorio incremento de la flota mercante de Santander, al aumentar el peligro de los riesgos marítimos, tuvo como obligada consecuencia la necesidad de crear sociedades de seguros, y así aparece en el año 1793 la primera, denominada «La Buena Fe»; entre los armadores montañeses residentes en Cádiz se

constituyó otra que llevó el nombre de «Nuestra Señora de las Caldas»; para culminar en el año 1858 con la creación del «Lloyd Cántabro», que obtuvo un gran éxito en las operaciones aseguradoras que realizó y que con la garantía individual de comerciantes de gran crédito y prestigio, evitó la salida al extranjero de importantes cantidades de numerario.

También fue necesario, ante el aumento progresivo del tráfico portuario, la ampliación y mejora de los muelles de atraque existentes; tanto el Ayuntamiento como el Real Consulado colaboraron con el máximo interés en que estas obras se realizaran, ejecutándose los planes de competentes Ingenieros, como D. Fernando de Ulloa y D. Juan Escofet; continuados por el Capitán de Fragata, D. Francisco de Colossá, que fueron seguidos a lo largo de la siguiente centuria por los Ingenieros, D. Simón Ferrer, Rojo y Peñarredonda, que mejoraron de forma efectiva los calados, los fondeaderos y los muelles.

Era imprescindible con un carácter prioritario, como lo ha sido siempre la mejora de las comunicaciones con Castilla. La carretera con Reinosa, construida con cargo al Real Erario en los años 1749 a 1753, había quedado gravemente dañada por el temporal e inundaciones del año 1775, que destruyó muchos puentes y causó grandes destrozos, reconstruyéndose el camino entre los años 1787 a 1789, facilitando de este modo el transporte del trigo de las regiones castellanas que, después de su molturación, sería embarcado en las naves fondeadas en el puerto santanderino.

* * *

No podemos olvidar, aunque sean reseñados de forma rápida y somera, los nombres de aquellos armadores que, con su gran espíritu de empresa e iniciativa, aumentaron a cifras tan considerables el número de buques que arbolaron orgullosamente en sus palos la bandera cuadra, roja y blanca de la matrícula de Santander. En esta relación podremos ver los apellidos de los que con sus actividades navieras elevaron de forma difícilmente previsible el renombre de nuestra matrícula. La mayoría fueron de pura solera montañesa, algunos procedían de otras regiones y se afincaron de forma definitiva en nuestra ciudad y un pequeño número eran nativos de naciones extranjeras; como podrá observarse, los nombres se repiten a lo largo de estos años, indicando la continuidad de las familias en el negocio naviero de sus antecesores. Por ello, los dividiremos en dos períodos cronológicos, comprendiendo el primero de los años 1760 a 1808, siendo los siguientes: D. Francisco Palacios, D. José Joaquín de Oruña, D. Antonio del Mazo —muy destacado en su momento—, D. Antonio de Vial, D. Francisco M. de Cueto, D. Juan Barangot, D. Luis Collantes, D. Antonio del Campo —pri-

mer Conde de Campogiro, importante hombre de empresa y relevante armador—, D. José Antonio de Sibes, D. Matías de Heras, D. Ramón López-Doriga —importante naviero—, D. Francisco de Gibaja, D. Juan González de Arce, D. Juan Antonio Gutiérrez, D. Antonio Gordey, D. Francisco Sayus —de origen francés, notable naviero y destacado empresario—, D. Ramón de Vial, D. Marcial de Altuna, D. Juan Trueba, D. Pedro de Acha, D. Pedro Labat, D. Francisco de Bustamante y Guerra, D. Nicolás de Aldama.

En el segundo período, ya iniciado el siglo XIX, desde 1808 a 1875 citaremos a: D. Juan de Carredano, Hermanos Aguirre, D. Manuel de Posadillo, D. Manuel de Alday, Doriga e hijos, D. Ignacio Fernández de Castro, D. Francisco de la Vega —destacado armador por el número de sus buques—, Gallo hermanos, D. Francisco Díaz —otro de los más importantes navieros—, D. Nicolás de Ageo, Hijos de Cuesta, D. José M.^a López-Doriga, Menéndez hermanos, Bolado hermanos, Huidobro y Revilla, Porrúa, Egusquiza y Cía., D. Juan de la Pedraja, D. Santiago Posadillo, D. Gerardo y D. Jerónimo Roiz de la Parra, Torriente hermanos —uno de los mayores armadores por la cantidad y clase de sus buques—, D. Manuel Abascal, D. Serapio de Egusquiza, D. Domingo de la Portilla, Hornedo e hijos, Aparicio e hijos de Labat, Abascal y hermanos, D. Pedro Posadillo, Gallo e hijos y Hazas; Pellón y Fernández, D. Gabriel del Campo, D. Agustín González Gordón, D. Antonio Cabrero —firma importante—, D. José del Piélagos, D. Juan Pombo —primer Marqués de Casa-Pombo, otro de los más destacados—, D. Aureliano de la Pedraja, D. José de Ceballos Bustamante, Hijos de Francisco Díaz —los más importantes por su extensa flota—, D. Fernando de Arrigunaga, Hijos de Doriga, Huidobro e hijos, D. Bonifacio Ferrer de la Vega, Casuso y Almiñaque, Zumelzu e hijos, etc.

En las postrimerías del siglo XVIII y por causa de las restricciones legales existentes para el tráfico con América debidas a las exenciones fiscales que disfrutaban las provincias forales, un numeroso grupo de armadores vascongados, matricularon en Santander varios de sus buques, para ello se acercó en Santander el importante armador, D. Francisco Durango y Ortúzar que actuó como una especie de consignatario o representante de otros diversos navieros, realizando de esta forma indirecta los transportes destinados a los puertos americanos. Los nombres de éstos fueron: D. Manuel de Bergareche, D. Martín de Gana e hijo, Párraga y Barandiarán, D. José Antonio de Arangoiz, D. Pedro de Azaola, D. Lorenzo de Goizueta, D. Francisco de Lemonauria, D. Juan Antonio de Erechega y Cía., D. Antonio Goicochea, D. Miguel José de Eraunceta, D. José Miguel de Michelpiricena, D. Antonio Tastet, D. José de Albistur, D. Juan Santiago Francine, etc.

La Real Compañía Marítima, dedicada a la pesca de la ballena tuvo también algunos de sus barcos matriculados en nuestro puerto, entre ellos las fra-

gatas *Princesa de Asturias* —después *Reina Luisa*— y *El Rey Carlos* y las goletas *La Ballena* y *El Lobo Marino*¹².

La creación de la Escuela de Náutica en el año 1790 fue otro importante jalón para el desarrollo naval, pues de ella han salido, a lo largo de los años, numerosas promociones de competentes marinos.

* * *

Acontecimiento trascendental para la economía y el tráfico mercantil fue la instalación en nuestra provincia de varias fábricas de harina, situadas a lo largo del camino de Castilla y siguiendo en general la cuenca del río Besaya. Inicialmente se construyeron las de Aguilar de Campóo, Lantueno, Bárcena de Pie de Concha, Pesquera, Santa Cruz de Igüña, Campuzano y Zurita, otra situada primeramente en Agüero —Cudeyo— se trasladó más tarde a Cartes. También se construyeron otras que emplearon como fuerza motriz las olas de la mar, llamados «molinos de marea», que estuvieron situados en Peñacastillo y en San Pedro del Mar. Alcanzando un número total de veintiséis con ciento veinticuatro ruedas o piedras en las que se molturaron las remesas de trigo que se exportaban por el puerto de Santander. Fue una obra de gran alcance realizada por aquel grupo de «avanzados de la Ilustración» que con gran visión comprendieron la absoluta necesidad de fomentar con estas fábricas el desarrollo comercial e industrial de nuestra patria.

El tradicional transporte de las lanas de Castilla, que desde el siglo XIII se realizaba a través de nuestro puerto, fue decayendo lentamente absorbido por otros puertos exportadores.

Otro factor de gran importancia para el desarrollo del puerto santanderino, fue el considerable número de buques con banderas extranjeras que arribaban a nuestra bahía, con mercancías procedentes de los diversos países. A continuación daremos las cifras del movimiento portuario en distintos años, que permiten observar la gran actividad que existió. Lamentablemente los datos estadísticos con que contamos son muy reducidos para un período de tan larga duración; por ello, presentaremos los que hemos podido encontrar y que pueden dar una impresión generalizada del tráfico mercantil en esas fechas.

¹² PALACIO ATARD, V., *El Comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*, Madrid, 1960.

BARREDA, F., *Obra citada*.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A., *El Comercio con América a través del puerto de Santander, Santander y el Nuevo Mundo*, Santander, 1979.

GONZÁLEZ-ECHEGARAY, R., *Los Balleneros Cántabros*, Santander, 1978.

En el año 1792 el número de naves que entraron en el puerto fue de 843, procedentes de Indias 39, salidos de los puertos de Veracruz, La Habana, La Guayra, etc.; habilitados de salida desde Santander para América: 78; buques extranjeros 135, que desglosados por nacionalidades aparecen así: de Francia 74, Gran Bretaña 26, Holanda, 18, Estados Unidos de Norteamérica 17. En el año 1829 la cifra de barcos entrados asciende a 911 y la cantidad de trigo embarcado es de 43.000 toneladas con 131.345 barriles de harina. En 1856 fondearon en el abra santanderina 1.485, saliendo de la misma 1.482, exportándose 1.143.918 quintales de harina y 19.534 fanegas de trigo, con algunas otras cantidades de maíz. En el 1860 entraron 862 naves y salieron 916, la cifra de harina exportada a las Américas y al extranjero fue de 3.160.208 arrobas y la de trigo de 373.937 fanegas. El año 1874 las cifras correspondientes son: barriles de harina 285.395, sacos de trigo 460.624, dirigidos a Américas y a la península. Más 15.703.081 kg. de harina y 33.681 kg. de trigo embarcados para el extranjero.

Daremos también de forma análoga algunos datos estadísticos sobre los buques matriculados en Santander en fechas similares a las anteriores, como ya hemos indicado el número de listas es sumamente reducido, y sólo pueden dar una visión aproximada, que podrá ampliarse con la relación general que damos al final de este trabajo.

Desde el año 1788 la lista de buques inscritos en la matrícula santanderina, comprendiendo los de cruz o de primera categoría y también los dedicados al cabotaje, según sus clases correspondientes aparece así¹³:

<i>Años</i>	<i>Fragatas</i>	<i>Corbetas</i>	<i>Bergantines</i>	<i>Goletas</i>	<i>Paquebotes</i>	<i>Cachemarines</i>	<i>Pataches</i>	<i>Lugres</i>	<i>Vapores</i>
1788	8	—	14	2	2	2			
1800	9	—	21	2		4	1		
1948	→ 29	←	70	6		11			
1860	12	19	22	9		11	1	2	7
1874	12	17	19	5		7	9		6

¹³ BARREDA, F., Obras citadas.

COLL Y PUIG, A. M., *Guía Consultor e indicador de Santander*. Santander, 1875.

SALOMÓN, R., *Guía de Santander*. Santander. Ediciones de 1860 y 1861. Y otras listas o relaciones estadísticas utilizadas.

3. LAS DIVERSAS CLASES DE BUQUES Y LAS NAVEGACIONES DE LA FLOTA MERCANTE DE SANTANDER

La marina mercante de Cantabria tuvo que utilizar, obligada por el constante incremento de sus actividades, todas las clases de buques de los tipos considerados clásicos —que anteriormente hemos indicado— y que las diversas naciones marítimas usaban para sus transportes por la mar, al igual que sucedió en las flotas comerciales de los restantes puertos del Mar Cantábrico.

Al iniciarse el período que estudiamos, ya comenzada la segunda mitad del siglo XVIII, el transporte marítimo de las naves de Santander estaba especialmente dirigido a los puertos del Centro y Norte de Europa: Francia, Gran Bretaña, Alemania y los países del Mar Báltico a donde trasladaban sus diversos cargamentos. Al liberar el Estado Español las disposiciones restrictivas del comercio con América, el tamaño y las características de los buques tuvieron que ser reconsiderados, pues es evidente que las derrotas o navegaciones de los mares europeos, a pesar de su dificultad, no son comparables a las largas travesías transoceánicas. El referido tráfico europeo se realizaba casi exclusivamente con bergantines de mediano arqueado, de unas 120 a 200 toneladas; esta clase de naves eran excelentes y sin duda capaces de atravesar sin dificultad el Atlántico, pero la capacidad de carga estaba limitada por su tamaño, haciéndose evidente la necesidad de utilizar barcos de mayor arqueado y autonomía. Estos objetivos solamente podían cumplirlos las fragatas que poseían las condiciones exigidas, y así aparecen en la flota mercante de Cantabria hacia los años 1770, los dos primeros buques de dicha clase denominados: *Nuestra Señora de la Antigua* y *El Pulido*. Los encargos o adquisiciones de fragatas se intensifican en el transcurso del período que estudiamos, acercándose a las ciento treinta unidades de este tipo; y su tamaño va creciendo, como indicaremos al hacer su descripción más detallada, al igual que sucede con los bergantines.

Al finalizar el siglo XVIII y en los inicios del XIX, otra clase de nave viene a incorporarse a las crecientes necesidades del tráfico marítimo mercantil, la corbeta, buque que logrará una notable difusión a lo largo de esta última centuria por sus excelentes cualidades. Y así sucede en Santander donde, entre los años 1797 a 1801, se matriculan las tres primeras corbetas *De Repente*, *Atrevida* y *Proserpina*, cuyo número se fue elevando a lo largo de los años siguientes hasta cifras muy considerables.

Esta clase de barco tiene orígenes un tanto confusos y los tratadistas navales no han podido explicar con la suficiente claridad el problema que la denominación plantea y su notoria diferencia con las corbetas de guerra. La de guerra no es sino una fragata más pequeña, con todas las demás características similares.

La corbeta mercante, también denominada barca o brik-barca —en Francia *trois-mâts-barque* y en Gran Bretaña *barque*— parece ser producto —según las más autorizadas opiniones y con la directa observación de algunos modelos rigurosos¹⁴—, del agrandamiento y modernización de los bergantines del siglo XVIII; estos barcos tenían el palo trinquete muy adelantado hacia la proa y casi perpendicular a la serviola, excesivamente próximo al bauprés dificultando mucho la maniobra de los foques; el palo mayor, también muy avanzado, llevaba por la cara posterior una gran vela de cuchillo, la cangreja, envergada en unas enormes perchas, botavara y pico, muy difíciles de manejar; cuando era conveniente sacarla fuera de la borda para aprovechar una buena empopada obligaba a desferrar algunos de los cabos de la jarcia fija, las burdas, además de los de labor o maniobra situados en las aletas. Esta situación de los palos dejaba en la popa un extenso espacio vacío, al aumentar el tamaño de los bergantines alargando su eslora, se le colocó el trinquete más retrasado y el mayor más centrado y en el indicado espacio que quedaba libre entre el palo mayor y el coronamiento de popa pareció muy conveniente arbolar un tercer palo como tenían las fragatas, pero no como el mesana de éstas, con vergas cruzadas, sino del tipo de los de las goletas sin cofa y con un pequeño mastelero en que se envergaban una cangreja y una escandalosa de tamaño más reducido, mejorando las capacidades de maniobra y de ceñir y perfeccionando la posición del centro vélico, cualidades que no poseían los antiguos bergantines, permitiendo al separar la cangreja del palo mayor, que la vela mayor recibiera el viento plenamente y pudiendo brazear todas sus vergas hacia la popa del barco, y además sin necesidad de aumentar mucho el número de tripulantes. A este tipo de buque se le dio, en España, la denominación de corbeta mercante o barca, lo que viene dando lugar a numerosas confusiones al ser descritas. (Figs. 6 y 7.)

Otro tipo de barco que aparece en estas mismas fechas —primeros años del siglo XIX— es la goleta, buque de origen norteamericano como más adelante se expondrá con detalle, y que tuvo gran aceptación entre los armadores de los puertos del norte de España. También se utilizaron otros pequeños buques, las balandras, pero en cantidad muy reducida según nuestras observaciones.

En las listas de buques que arbolaron la bandera marítima de Santander y llevaron los numerales de su matrícula, aparecen reseñadas varias clases de naves que, sin poseer la alcornia y tradición de los que anteriormente hemos citado, también merecen ser puestas de relieve, pues a pesar de sus dimensiones modestas recorrieron igualmente la mayor parte de las derrotas de nuestro transporte

¹⁴ Bergantines realizados a escala según planos de la época por el notable modelista naval y pintor D. Tomás Ordóñez y en los que pueden observarse las características indicadas.

marítimo y nunca han disfrutado de la popularidad de los tipos más frecuentemente conocidos. Casi todas eran de origen extranjero, confirmación de nuestro inicial aserto sobre la interconexión de las construcciones navales en todos los países. Estas cinco diversas clases de buques que trataremos de describir de la forma más completa que nos ha sido posible son: el cachemarin o quechemarin, el lugre, el pailebote, el paquebote, y el patache; daremos también alguna información sobre la polacra —buque del Mediterráneo— y presentaremos algunas teorías sobre la trincadura o lancha del Cantábrico. Casi todos estos tipos fueron inteligentes adaptaciones de otras clases de naves existentes en Francia, en Gran Bretaña y en los Estados Unidos de Norteamérica y fueron dedicadas generalmente a las navegaciones de cabotaje, pero también las encontramos algunas veces realizando las grandes travesías del Atlántico, demostrando con ello sus buenas condiciones marineras.

Las tres navegaciones o derrotas fundamentales de la flota mercante de Cantabria estuvieron dirigidas a los siguientes lugares: la primera, a los puertos de toda América y de las islas Filipinas, tocando preferentemente en los de las islas de Cuba y Puerto Rico, así como en Méjico y Costa-Firme —Colombia y Venezuela— y en algunos otros puertos del Río de la Plata y del Océano Pacífico. Los cargamentos básicos fueron los barriles y sacos de harina —la primordial exportación que dio lugar al auge del puerto de Santander— llevando igualmente otras materias alimenticias como alubias y garbanzos; asimismo, embarcaron hierro forjado y en barras, clavos, objetos de acero, algunas cantidades de vino, paños, papel y libros, etc, y regresando con las mercancías típicas de aquellas regiones: azúcar, cacao, tabaco, algodón, cueros y pieles, aguardiente de caña, madera de caoba, cochinilla para los tintes, etc., y ocasionalmente transportaron caudales o numerario oficial o privado. También se exportó gran cantidad de botellas de cerveza, procedentes de las cuatro fábricas existentes en nuestra ciudad —muy acreditada por su excelente calidad—: D. Antonio del Campo —primer Conde de Campogiro—, dueño de una de las fábricas, tuvo un bergantín llamado *El Cervecero de Cañadio* dedicado casi exclusivamente a este transporte.

Algunas travesías estuvieron dirigidas a los puertos norteamericanos, entrando en los puertos de Boston, Marblehead, New-Orleans, Philadelphia, Salem, etc.

Segunda: las navegaciones dirigidas a los países del centro y norte de Europa, donde tocaban en los puertos de Bayona, Brest, Burdeos y Nantes en Francia; Ostende, Amsterdam y Rotterdam en Bélgica y Holanda; Bristol, Gloucester, Londres y Plymouth en la Gran Bretaña; Bremen, Dantzig, Emden, Lübeck y Hamburgo en Alemania; y los de Bergen, Drontheim, Christiansund, etc. en los

del Mar Báltico; las mercancías que se transportaban a estos puertos fueron: sacas de lana, azúcar, arroz, harina y trigo, tabaco, avellanas, castañas, etc.

Y, por último, la tercera: que fue la destinada a llevar distintos cargamentos a los diversos puertos de nuestra propia Península, navegación de cabotaje, así llamado por estimar la situación de los buques ateniéndose a las indicaciones geográficas que estos accidentes naturales, los cabos, van señalando a lo largo de las costas.

* * *

Las diversas incidencias internacionales sobrevenidas a lo largo del período que estudiamos, guerra de la Revolución Francesa, guerras con la Gran Bretaña, la invasión de las tropas napoleónicas desde 1808 a 1813, las guerras de la Independencia de los países hispano-americanos, etc., hicieron necesario armar en corso a las diversas clases de naves que formaban la flota mercante de Santander, y así vemos a numerosas fragatas, corbetas, bergantines, goletas, lugres, lanchas, etc., provistos de la Real Patente de Corso y Mercancía que el Ministerio de Marina otorgaba a través de las autoridades marítimas del puerto; los cañones con que se les artillaba así como las balas, procedían de las Reales Fábricas de Liérganes y La Cavada. Estos corsarios realizaron diversas campañas en los momentos en que los conflictos bélicos tenían lugar, capturando algunos buques enemigos y sufriendo también varias pérdidas¹⁵.

Un pequeño número de barcos, que comprendió aproximadamente dos fragatas, dos corbetas e iguales cantidades de bergantines y goletas matriculadas en nuestro puerto, fueron empleados, entre los años 1815 a 1817, en el transporte de esclavos negros desde los surgideros de las costas de Africa a los puertos americanos¹⁶.

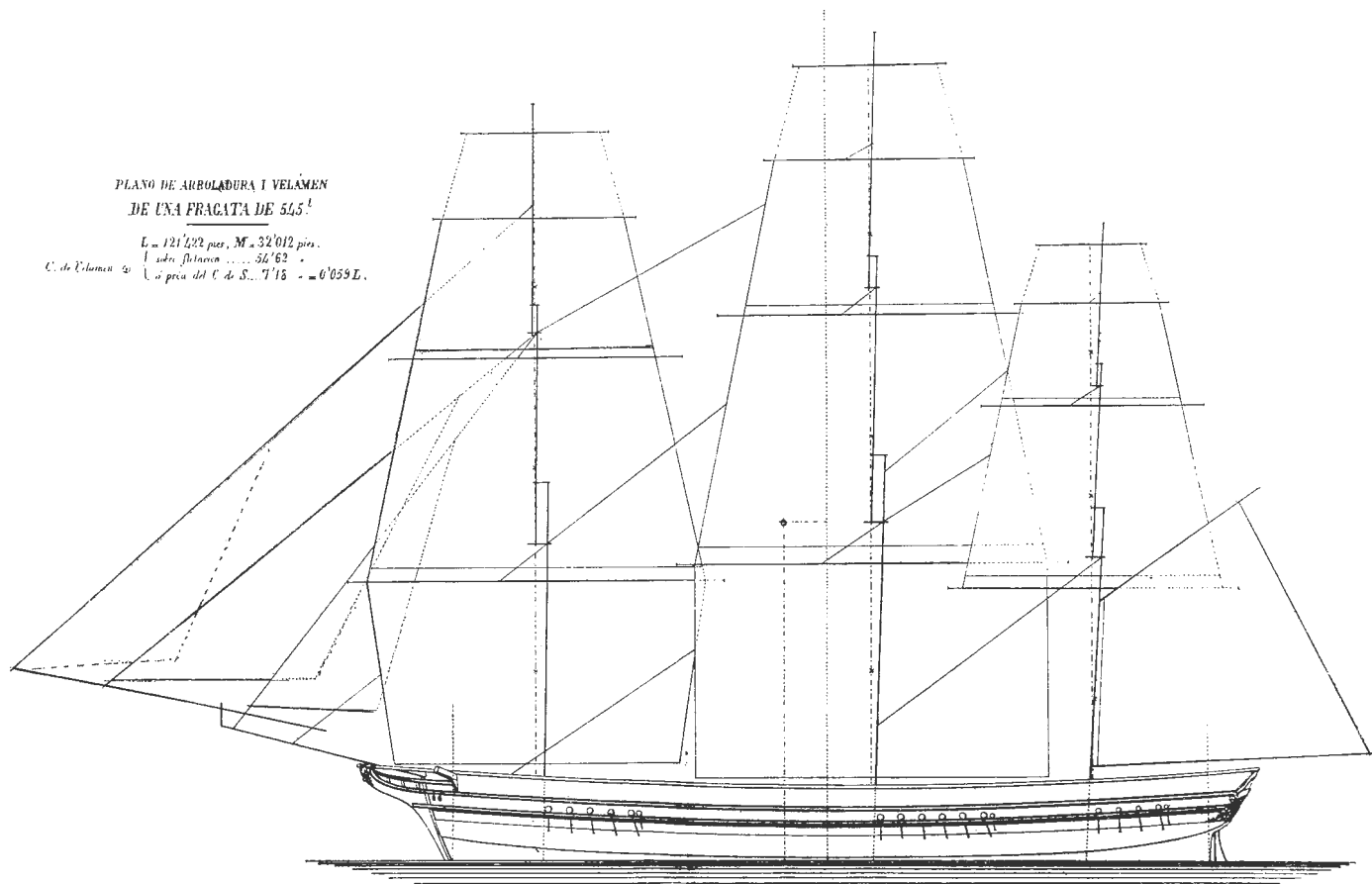
4. LOS BARCOS DE LA MATRÍCULA SANTANDERINA

Fragatas y Corbetas

La base fundamental de la flota mercante de Santander estuvo constituida por aquel plantel de bellísima estampa que arbolaron en sus palos la bandera roji-blanca, las fragatas y las corbetas, *catedrales de blanca lona* como gráficamente las denomina el tratadista naval Contesse.

¹⁵ BARREDA, F., Los últimos Corsarios armados en Santander (1797-1825), *Boletín de la Biblioteca Menéndez Pelayo*, 1950.

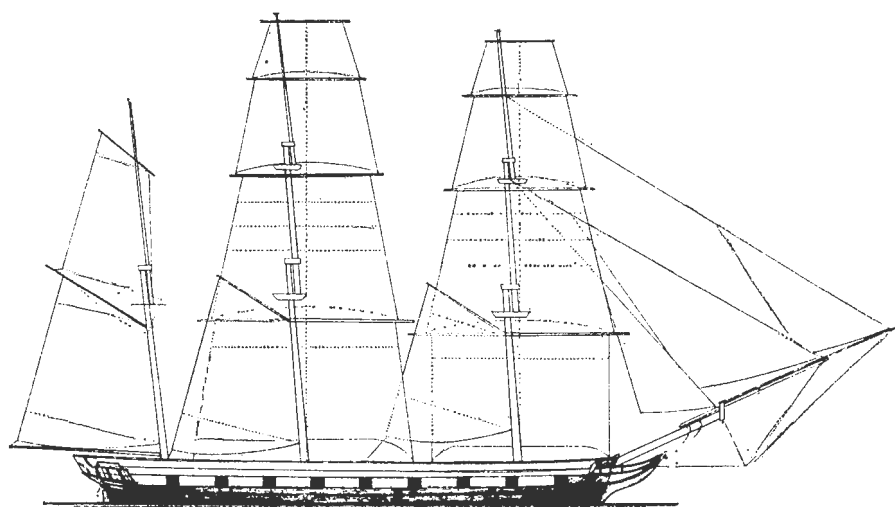
¹⁶ *Idem.*, La trata desde el puerto de Santander. Revista *Las Ciencias*, XVIII, n.º 3, págs. 623-639. Madrid, 1953.



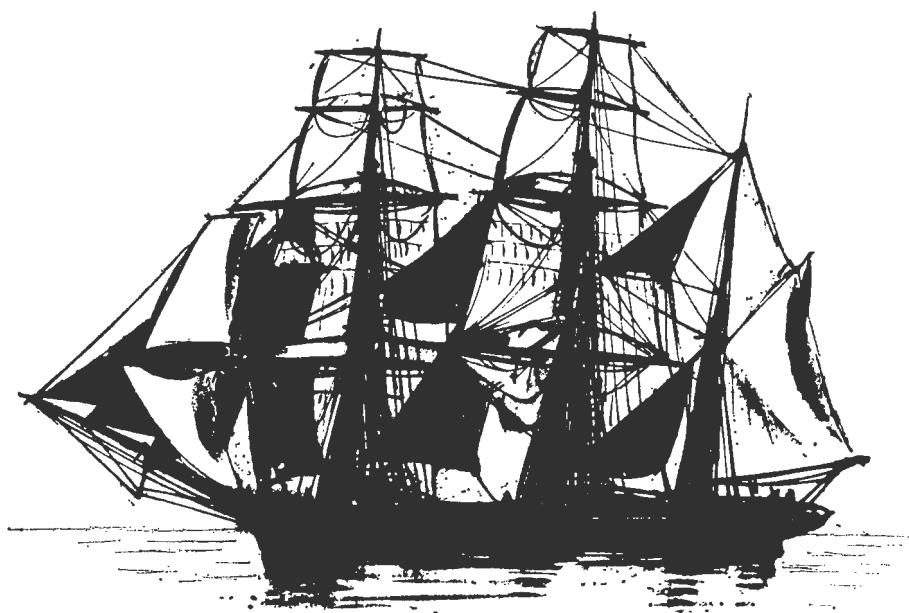
1.—Plano de Arboladura y Velamen de una Fragata de 545 toneladas, por J. Monjo.



2.—La Fragata Don Juan. 1890 en los muelles de Santander.



3.—Arboladura y velamen de una Corbeta mercante o Barca, por R. Kipping.



4.—Barca o Corbeta mercante, por R. Monleón.

Su número a lo largo del período que estudiamos —años 1760 a 1875— es aproximadamente de unas doscientas de las dos clases y por su gran capacidad y sus excelentes condiciones náuticas estuvieron destinadas a los transportes más importantes y a las derrotas más lejanas.

Inicialmente, sus dimensiones no fueron grandes —carácter general de los buques de este tipo utilizados en el siglo XVIII—; por ello, abundan las de medianos arqueos, de 250 a 300 toneladas; más tarde, ya en el siglo XIX, al igual que sucedió con los demás barcos, su tamaño fue aumentando y sus arqueos oscilaron entre las 300 a las 700 toneladas, llegando al final de la etapa —año 1871— a las 1.118 de la fragata *Don Juan*, el mayor buque en madera que se construyó en el Real Astillero de Guarnizo.

Sus características son sobradamente conocidas, por lo que nos limitaremos a decir que con arqueos o medidas similares —algo mayores en las fragatas— arbolan ambas tres mástiles o palos, trinquete, mayor y mesana, con sus correspondientes masteleros y mastelerillos, dotados de cofas y crucetas.

La fragata cruza vergas en sus tres palos y lleva en todos ellos velas cuabras o redondas y tiene un largo bauprés con su botalón para los foques. La corbeta, como ya hemos expuesto, cruza solamente en los dos primeros palos, trinquete y mayor, y en el palo de mesana, que no tiene cofa, lleva sólo dos velas de cuchillo, la cangreja y la escandalosa, que se envergan en las dos perchas denominadas botavara y pico. Ambas podían largar, cuando el tiempo lo permitía, algunas velas supletorias, llamadas alas y rastreras, consiguiendo con ello la máxima velocidad con este incremento de la superficie vélica, al aprovechar los vientos favorables, e igualmente varios estays entre los tres mástiles.

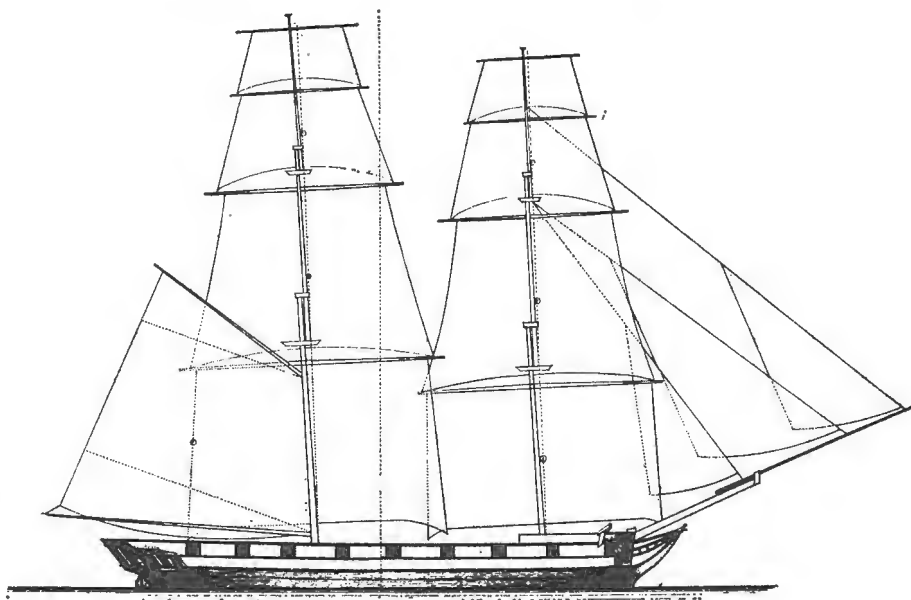
Para un mejor conocimiento daremos algunos detalles sobre los dos tipos de velas que empleaban, completando de esta forma su descripción. La vela más antigua que se conoce es la llamada cuadra o redonda, su característica distintiva es que siempre presenta la misma cara al viento. Este es un principio fundamental y sencillo y ninguno de los inventos aerodinámicos de los años recientes la ha cambiado ni modificado su valor para navegar en la mar. La vela de cuchillo, que puede presentar al viento cualquiera de sus dos caras, es el resultado de una evolución mucho más moderna y se beneficia de los progresos de la aerodinámica. Es sumamente efectiva para navegar ciñendo. La ventaja de la redonda sobre la de cuchillo es su seguridad para navegar en popa en alta mar y con tiempos duros¹⁷. (Figs. 1, 2 y 3.)

La nomenclatura de los buques, es reveladora de la idiosincrasia de nuestros armadores y expresión de sus variadas preferencias; estas denominaciones

¹⁷ SVENSON, S., *Las Artes de la Mar, (La Vela)*. Barcelona, 1972.



5.—“Clipper” de cuatro palos, por R. Monleón



6.—Arboladura y velamen de un Bergantín redondo, por R. Kipping.

parecen seguir unas normas consuetudinarias, una gran mayoría llevan nombres tomados del santoral, otras son sin duda afectivos apelativos familiares, y las demás bellas localizaciones geográficas. (Véase la relación con que se cierra este trabajo.)

Los Bergantines

El núcleo de la flota mercante de Cantabria estuvo formado por los bergantines, cuyo número aproximado, en estos ciento quince años, puede muy bien calcularse entre los trescientos setenta y los cuatrocientos.

Este tipo de buque, que sólo arbola dos palos, es de casco fino y sumamente airoso, cruza sus vergas en ambos mástiles, trinquete y mayor, lleva en ellos masteleros y mastelerillos con cofas y crucetas al igual que las fragatas y un largo bauprés para largar los correspondientes foques, llevando también algunos estays entre los dos palos. Por vela mayor tiene una gran cangreja; algunos largan además otra mayor, redonda, para aprovechar mejor los vientos favorables.

Existen diversas variantes de este tipo fundamental al que se denomina *bergantín-redondo*, como son el *bergantín hermafrodita* o *bergantín-goleta*, *bergantín-polacra*, *bergantín de esnón* o *paquebote*, etc. Una determinada cantidad de los bergantines matriculados en Santander, aproximadamente de unos treinta a cuarenta, estuvieron arbolados de bergantín-goleta, o sea, el palo trinquete con las usuales velas de cruz o redondas y el mayor con las que llevaban las goletas, esto es, la cangreja y la escandalosa, con algunos estays entre ambos palos. Es interesante señalar la existencia de otra variante de este mismo tipo que tenía tres palos, en los cuales el trinquete llevaba las habituales de cruz y el mayor y el mesana solamente izaban las de cuchillo, un cangrejo en el mayor y la cangreja en el mesana, con sus correspondientes velas escandalosas en ambos palos. El *Tomasito* matriculado en nuestro puerto en 1875 y construido en la Gran Bretaña en 1866, que arqueó 206 toneladas, iba arbolado de la forma antes indicada.

La conversión de los bergantines redondos en bergantines-goletas es una concepción técnica relativamente moderna, iniciándose en los principios del siglo XIX entre nuestros armadores. Los primeros buques de esta clase que aparecen en nuestra matrícula fueron *El Vengador* y *La Pasiega*, en los años 1805 y 1819, y habían sido construidos en los astilleros de Burdeos y Bayona respectivamente; en los siguientes años la cantidad de buques de este tipo va aumentando gradualmente hasta alcanzar notorias proporciones.

Esta transformación del bergantín redondo primitivo fue motivada principal-

mente por consideraciones de carácter económico, apoyadas en la conveniencia de disminuir los gastos limitando el número de tripulantes, la complejidad del aparejo de cruz en ambos palos del Bergantín, requería de forma indispensable numerosos marineros especializados —denominados gavieros y juaneteros— que podían reducirse al simplificar el velamen en el nuevo tipo del bergantín-goleta. Los buques que se proyectaban ya originalmente con este nuevo aparejo acostumbraban a tener las líneas del casco más finas y los escantillones menos robustos.

Las medidas de los bergantines fueron sumamente variadas, los más pequeños arqueaban alrededor de las 100 toneladas, los más usuales y que formaron la gran mayoría medían de 100 a 200 toneladas, con algunas excepciones que llegaron a alcanzar las 250 y más toneladas —casi el arqueado de las corbetas— hasta las 320 toneladas que midió el *Coronel de Malville*, matriculado en nuestro puerto en el año 1801. (Fig. 6.)

Las Goletas

La característica peculiar de la goleta es el de ser un buque fino, raso y muy grácil de casco, solamente arbola dos palos con su correspondiente bauprés para los focos y la trinquetilla, a veces tiene un mastelero en el trinquete donde larga un velacho y un juanete y lleva velas de cuchillo, o sea, cangrejo y cangreja, en sus dos mástiles, con viento largo suple el trinquete cangrejo con otro redondo. A los barcos que llevaban exclusivamente velas de cuchillo, cangrejas y escandalosas se les denominó pailebotes.

El origen de la vela de cuchillo llamada cangreja procede de otra muy antigua, la tarquina o de abanico, que es una vela rectangular con uno de sus lados fijo al palo y extendido en diagonal por una percha, al acortar esta percha y subirla y hacerla firme al grátil de la vela se convirtió en la cangreja; para mantenerla en su lugar con el extremo de proa contra el palo éste adquirió forma de horquilla o de garganta «pinza de cangrejo», para poder abrazarlo en parte. Para izar la vela se alargó el palo, con objeto de que las drizas del pico, es decir, la driza de la boca y la del pico se pudieran afirmar en un lugar más elevado que el pico. Lentamente esta vela se impuso sobre las otras velas de cuchillo y adoptada para su vela mayor popel por la casi totalidad de las distintas clases de buques¹⁸.

¹⁸ SVENSON, S., *ob. cit.*

La otra vela de cuchillo que lleva, tiene un nombre español tan sugerente como el de escandalosa, de gran sabor marinero, en inglés *gaff-top-sail* y en francés *flèche*— es una vela triangular que se larga sobre la cangreja, haciendo firme uno de sus puños en el pico, otro en la boca del cangrejo y el tercero en la encapilladura del palo respectivo; en algunos buques puede ir envergada en el cangrejo propio¹⁹. En ninguna de las obras consultadas, antiguas y modernas, dedicadas a los temas vélicos hemos encontrado la explicación del nombre dado a esta vela *escandalosa* y que evidentemente tuvo que ser debido a algún motivo muy explícito. Coincidiendo con un gran especialista de la vela opinamos, que el indicado nombre fue originado por la vela antecesora de la actual, que fue una vela al tercio envergada en una pequeña verguita situada en el mastelero o parte alta del palo de mesana de las corbetas y en el mayor de las goletas y pailebots, esta verguita golpeaba insistentemente los citados palos al poner el barco a filo de roda y flamear todas las velas produciendo bastante ruido. La pequeña verga desapareció en la versión moderna de estas velas de cuchillo, pero se conservó en la nomenclatura del velamen el de escandalosa, como recuerdo de lo ruidosa que había sido la originariamente utilizada.

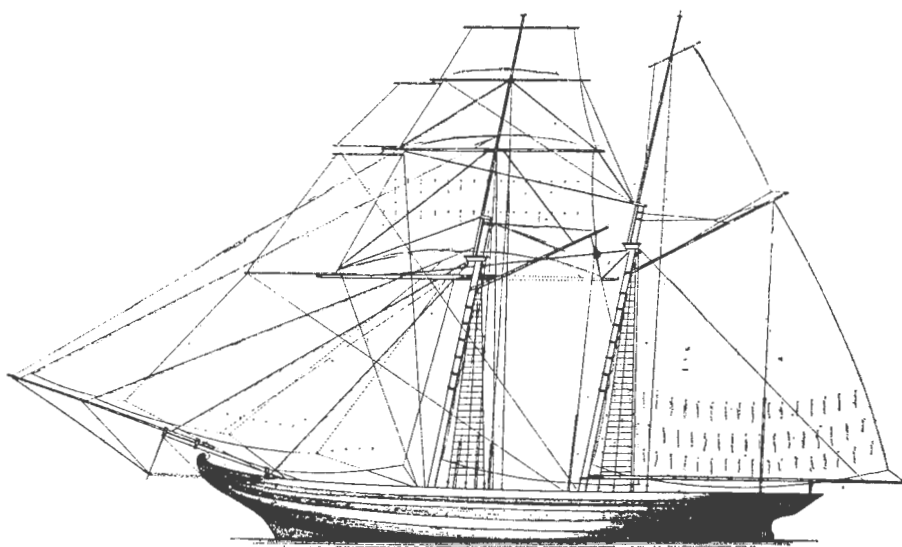
Las goletas más usuales en esta época llevaban las siguientes velas de proa a popa: petifoque, foque, contrafoque, trinquetilla, velachos, trinquete cangrejo, vela de estay mayor y la cangreja y escandalosa mayores, son las correspondientes a las goletas de velacho.

Las goletas eran barcos de creación norteamericana, aunque de origen holandés, donde ya se construían en el siglo XVII, pero que fueron perfeccionadas en los astilleros americanos en donde les dieron formas más afinadas y estilizadas, que hicieron famosas en el mundo entero los *schooner* o goletas de Baltimore, de las que proceden los famosos buques *clipper* de los años más recientes. Estas goletas se distinguían por la gran finura de sus cascos y sus formas lanzadas, sumamente elegantes. La sección maestra, en lugar de encontrarse casi en el centro del buque, estaba colocada sensiblemente sobre la proa, e igualmente las formas de las carenas en vez de ser totalmente rectilíneas u horizontales de proa a popa, tenían una notable curvatura o arrufo al elevarse sus dos extremidades de proa y de popa.²⁰

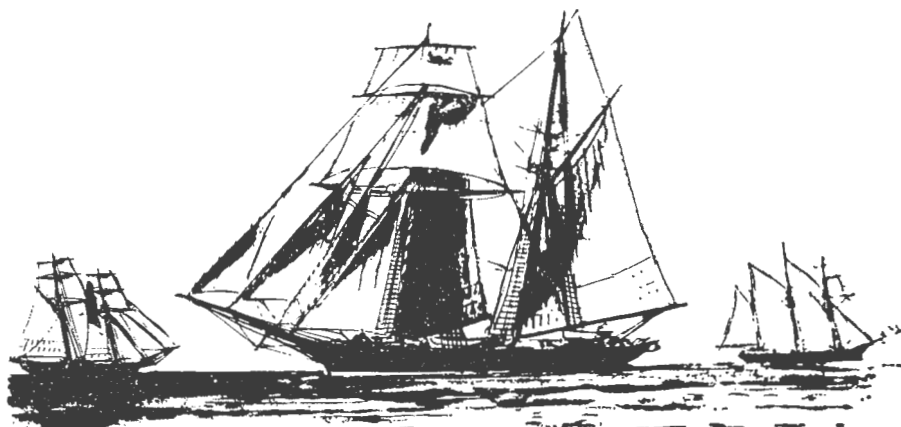
También existen en esta clase de embarcaciones una serie de variantes producidas por la transposición de las velas procedentes de otros tipos de barcos y que adoptan según los casos diversos nombres: *goleta-franca*, *goleta de gaviás*, *goleta de velacho*, *goleta-barca*, *goleta-polacra*, etc.

¹⁹ O'SCANLAN, T., *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, 1831.

²⁰ TAILLEMITE, E., *ob. cit.*



7.—Bergantín-Goleta, por R. Kipping.



8.—Goletas, por R. Monleón.

Por sus grandes cualidades náuticas y la economía de su mantenimiento, gracias a la fácil maniobra de su velamen, consiguió una gran aceptación en todos los países que la utilizaron para cubrir algunas necesidades de sus transportes. Ello sucedió entre los armadores de Santander que, en los años finales del siglo XVIII, adquieren diversas goletas construidas en los Estados Unidos, abanderadas y matriculadas en nuestro puerto, mientras que otras procedieron de la subasta de presas. Algunos años más tarde ya se construían en los astilleros locales y en el año 1801 se botó en el Real de Guarnizo la llamada *San Esteban Protomártir*.

Los arqueos fueron muy variados y midieron desde las 60 hasta las 160 toneladas, con alguna notoria excepción como la *Socorro*, construida en Francia en 1866, que alcanzó las 210 toneladas.

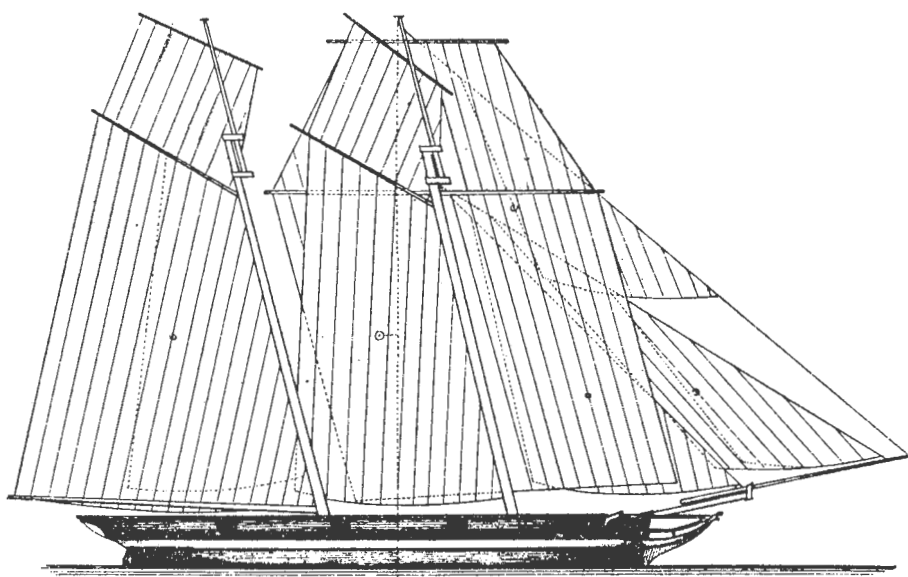
El número de las que encontramos en el período indicado se aproxima a las cincuenta unidades. (Figs. 7, 8 y 9).

Balandras

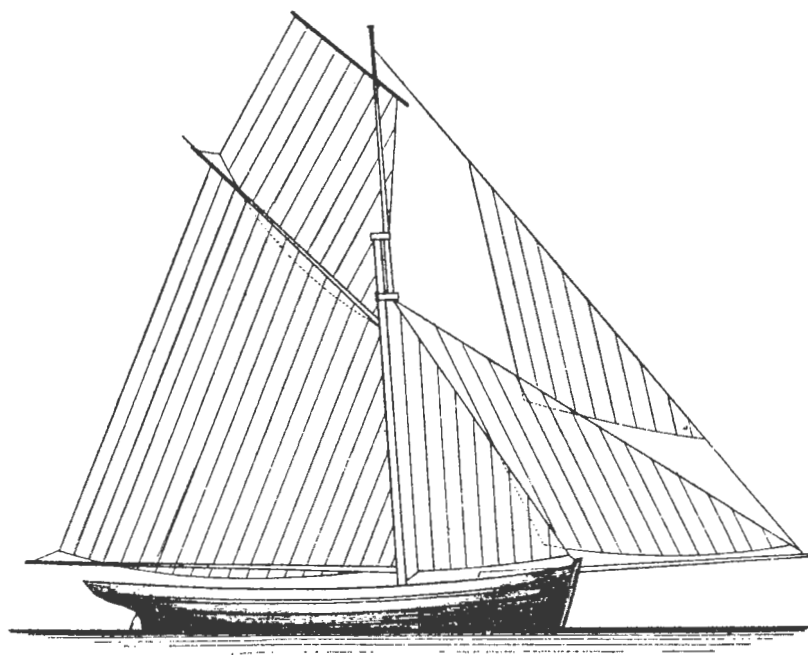
La balandra es una embarcación de origen británico, allí denominada *cutter*, en francés *cottre*, es de construcción muy fina y de pequeño arqueo. Tiene cubierta y arbola un solo palo, que básicamente enverga una gran cangreja y un foque, algunas llevan también trinquetilla y escandalosa; otras arbolan a popa un pequeño palito o baticulo con una vela cangreja o latina. Puede decirse que proporcionalmente es el buque de vela que llevó más velas en un solo palo, pues además de las ya citadas hubo algunas balandras que izaban un velacho y un juanete cuando navegaban en popa.

Era sumamente marinera, por lo que los corsarios y contrabandistas la utilizaron con mucha frecuencia. Para darle la máxima velocidad, además de las velas cuadas que hemos citado, le colocaban grandes treos o barrederas en la parte baja del palo. Acostumbraban a ir artilladas con seis u ocho carronadas. Para contrarrestar el contrabando —muy extendido en las costas de la Gran Bretaña durante los siglos XVIII y XIX— fue también adoptado este buque por los Cuerpos de Aduaneros, que llegaron a contar con un nutrido número de *cutters* destinados a esta tarea. Siendo también un barco muy apreciado por los pilotos-prácticos por su facilidad de maniobra y rapidez.

En la matrícula santanderina existieron muy pocos ejemplares de balandras, ya que sólo hemos encontrado a la *Purísima Concepción* en el año 1828 y la



9.—Arboladura y velamen de una Goleta de velacho, por R. Kipping.



10.—Arboladura y velamen de una Balandra, por R. Kipping.

presa *Pady of Cook* denominada después *Corza* en 1840. Consideramos probable la existencia de más naves de esta clase, pero no las hallamos en las diversas listas o relaciones utilizadas²¹. (Fig. 10.)

Cachemarines o Quechemarines

Este tipo de buques tiene su origen en otra embarcación muy utilizada en la costa norte de Francia, denominado *chasse-marée*, de la misma clase que los lugres, que luego veremos, y dedicado a la pesca y al cabotaje, pudiendo también armarse en guerra.

Arbolaba tres palos, trinquete, mayor y un pequeño mesana o batículo, en los que llevaba velas al tercio, en los tiempos bonacibles se les colocaban masteleros donde se izaban gavias volantes que también iban al tercio. La proa era casi recta y la popa llana. Tenía cubierta corrida.

La vela al tercio, como dice O'Scanlan²², es una vela trapezoide que va envergada en su correspondiente verga, suspendida ésta con la driza por el tercio de su longitud a contar desde el penol correspondiente a la relinga de caída que va al puño de la amura, la cual es casi igual a la valuma.

Los chasse-marées de guerra fueron frecuentemente utilizados por los corsarios franceses durante el período de las guerras napoleónicas, capturando numerosas presas. Iban artillados con varias piezas de calibre mediano²³.

Considerada desde el punto de vista lexicográfico encontramos bastante desacertada la traducción de este nombre al ser adaptada a nuestro idioma, el convertir *chasse* que procede del verbo *chasser* = cazar, capturar, coger, etc., en *queche*, es totalmente equivocada, pues más bien parece hacerla proceder de la holandesa *ketch*, pero éste fue un barco muy diferente del que tratamos, siendo un pesquero rastreador con un casco sumamente fuerte y macizo, destinado a sostener el gran peso de unas redes de mucho volumen, que iba arbolado con dos palos con velas de cuchillo como las goletas; tampoco consideramos acertada

²¹ Bibliografía consultada para los distintos tipos de Buques anteriormente reseñados.

BARREDA, F., *Ob. cit.*

LANDSTROM, B., *Ob. cit.*

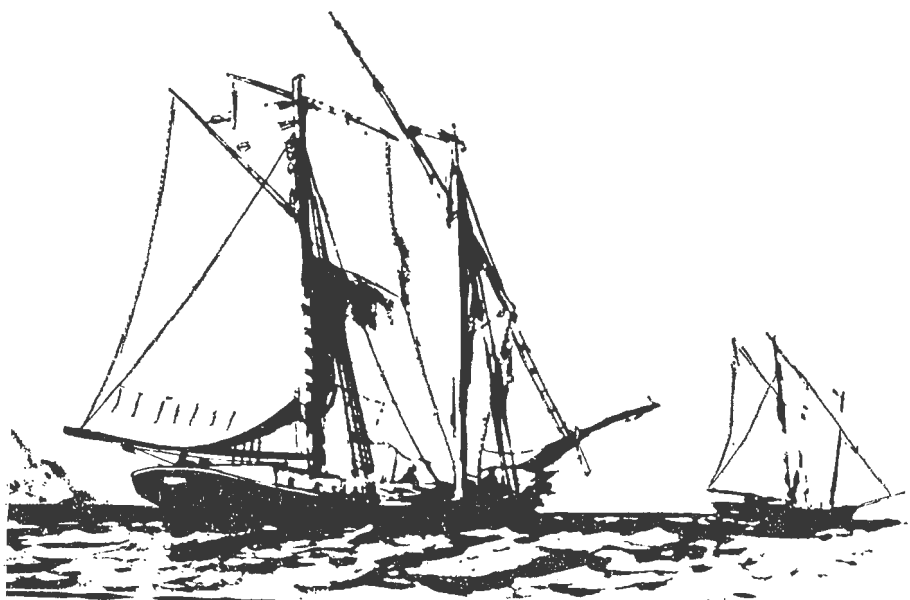
O'SCANLAN, T., *Ob. cit.*

MAC-GREGOR, D. R., *Square Rigged Sailing Ships*. Watford, Herst, 1977.

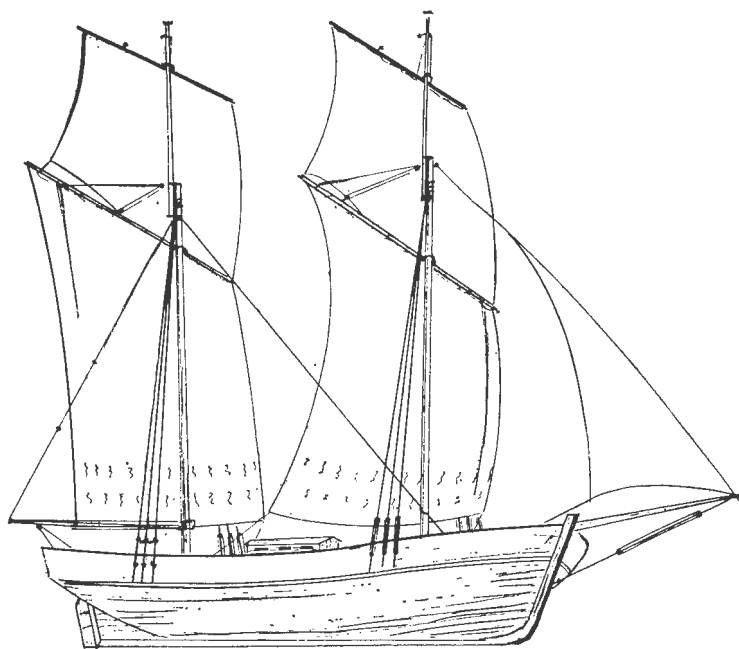
MONJÓ Y PONS, J., *Curso Metódico de Arquitectura Naval aplicada a la Construcción de los Buques Mercantes*. Barcelona, 1856.

²² O'SCANLAN, T., *Obr. cit.*

²³ GOLDSMITH-CARTER, G., *Veleros de todo el mundo*, Verona, 1969.



11.—Cachemarin, por R. Monleón.



12.—Arboladura, jarcia y velamen de un Cachemarin, por T. Ordóñez.

la equivalencia de *marée* cuya traducción es pescado fresco, en español *marea* significa captura abundante, por la palabra *marín* o *marines* en plural, pues expresan conceptos muy distintos; pensamos que la traducción debiera haber sido la de *caza-mareas* que se aproxima más a la idea original. Pero dejemos ya estas disquisiciones gramaticales que no pueden ya modificar el hecho real de una denominación aceptada por la costumbre.

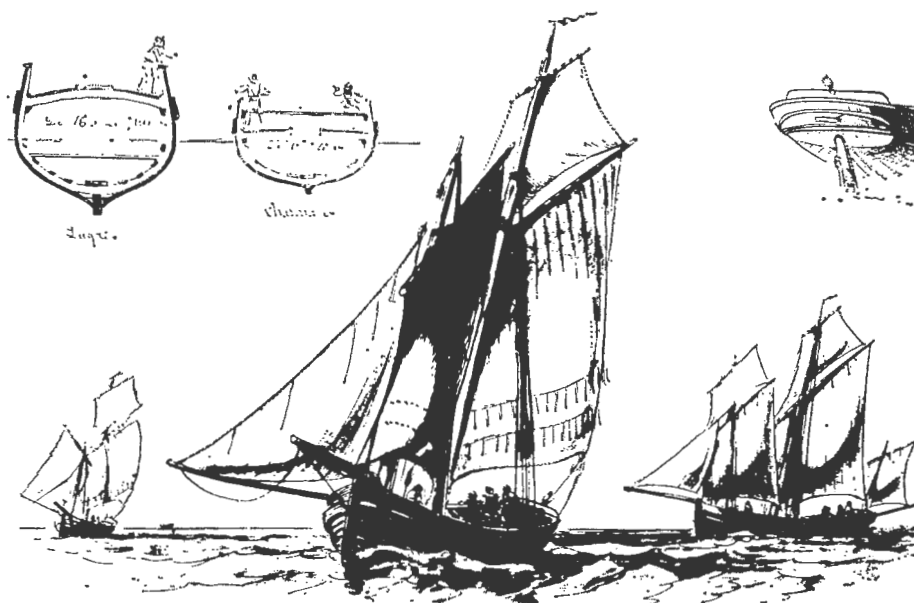
Describiremos ahora las características del cachemarín como barco mercante dedicado al cabotaje por las diversas flotas mercantiles del Mar Cantábrico en el Norte de España. Su largo casco y la proa con tajamar, curvas y gambotas no fue modificado; se le redondeó la popa para colocarle un fuerte timón; la cubierta continuó siendo corrida, con algún tambucho para las peculiares necesidades de la nave. La arboladura se redujo a dos palos, tranquete y mayor, en el primero llevaba la habitual vela al tercio como en el modelo original, y en el segundo además de la vela al tercio, por la parte posterior se le puso una vela de cuchillo, cangreja, envergada en un pico y una botavara, esta última percha rebasaba ampliamente el espejo de popa; los dos palos llevaban por cada banda tres obenques con flechastes. Podía izar cuando el tiempo lo permitía los correspondientes masteleros en ambos palos colocados por la parte de popa del macho donde se largaban las gavias volantes, que también iban envergadas al tercio. Montando un largo bauprés con botalón y moco en el que se izaban dos o tres foques.

Este bello tipo de buque con sus grandes condiciones náuticas, tuvo una gran aceptación entre nuestros armadores, que inicialmente los adquirieron o los mandaron construir en los astilleros franceses y, años más tarde, en los nacionales; estuvieron matriculados en Santander, aproximadamente, de unos setenta a ochenta cachemarines; el primero que aparece en nuestras relaciones fue el *San Juan Bautista*, en el año 1787, siguiéndole *Los Santos Mártires*, en 1798, ya construido y botado en nuestro puerto. Sus dimensiones fueron por lo general reducidas, de 20 a 65 toneladas, salvo algunas notorias excepciones, como el *San Rafael*, *El Correo de Santander* y el *Tritón*, que arquearon 100, 127 y 149 toneladas respectivamente. (Figs. 11 y 12).

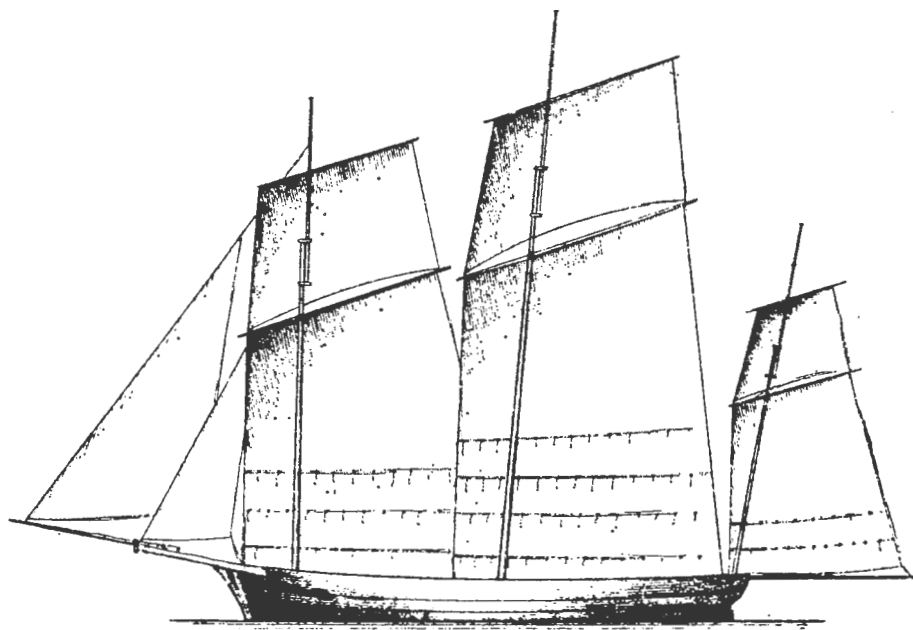
Lugres

El nombre de esta clase de embarcación procede del francés *lougre* y del inglés *lugger* y corresponde a un tipo de buque que se usó mucho en estos dos países, principalmente en el primero de ellos.

Podía dedicarse al cabotaje o a la pesca y también se le utilizó como buque



13.—Lugres, con detalles de sus formas y de la popa, por R. Monleón.



14.—Arboladura y velamen de un Lugre, por R. Kipping.

de guerra, variando algunos detalles de sus características; era un barco fuerte y robusto con un casco bajo y largo y con la popa achatada; el casco más lleno por la proa que por la popa, siendo la proa casi perpendicular a la quilla, con la roda algo redondeada; el codaste muy afinado y con una ligera inclinación en la parte superior, el espejo de popa era plano y perpendicular a la línea de crujía. Solamente tenían una cubierta, bien reforzada de puntales, donde se podían montar varias piezas de artillería, algunos de los de guerra llegaron a llevar ocho o diez del calibre de 18 libras.

Arbolaba tres palos con vergas colocadas al tercio. Estos palos sólo estaban constituidos por la parte básica, denominada macho, aunque podían arbolarse por la cara de popa del trinquete y del mayor los correspondientes masteleros para izar gavias volantes cuando el tiempo lo permitía, que también iban envergadas al tercio. Cada macho llevaba de uno a tres obenques por banda, sin flechastes, y cada mastelero un par de burdas, también por cada banda. Estos masteleros solían medir el 50 % del tamaño de los indicados machos y coincidían, para ser calzados, en un cuarto de su longitud total. No montaban ni cofa ni cruceta, con lo cual la verga volante se podía izar o arriar desde el tope del macho hasta la galleta o perilla. Por ir las vergas inclinadas no tenían marchapiés y los rizos se tomaban desde la misma cubierta en la valuma de la vela. Excepto en las claras empopadas, las vergas iban con el tramo corto, o sea, el tercio trabajando entre el macho y los obenques de una banda. Las escotas del puño del tercio de las gavias volantes no se aferraban al botalón de la verga mayor, sino que la rebasaban y se aferraban a la amura, siendo por lo tanto una especie de escandalosa primitiva, sin duda el origen de esta clase de vela, ya descrita anteriormente.

Usualmente el palo trinquete iba colocado en candela, es decir, totalmente vertical, el mayor un poco caído hacia la popa y el mesana o batículo seguía la misma inclinación que el espejo de popa. Este tercer palo era muy necesario cuando tenía que arrastrar los aparejos de pesca de gran peso, e iba colocado sobre el citado espejo, de donde salía un tangón o botalón para cazar la escota de la vela de mesana, que como hemos dicho también iba colocada al tercio. El bauprés seguía la línea de la regala y no llevaba moco, en él se arbolaba un gran foque.

Algunos lugres estuvieron entablados de tingladillo y eran sumamente marineros aguantando muy bien la mar, aunque de poca marcha y de maniobra pesada.

El número de lugres existentes en la flota santanderina fue reducido de diez a doce unidades, con arqueos modestos, de las 40 a las 50 toneladas. (Figs. 13 y 14.)

Pailebots o Pailebotes

El origen de la denominación de esta clase de buques procede de las palabras inglesas *pilot-boat* = buque del piloto o práctico —como se llama entre nosotros— y nació, sin duda, al observar nuestros marinos en sus arribadas a los puertos norteamericanos el tipo de barcos que estos pilotos utilizaban para poder subir y bajar a las naves que llegaban y que dirigían a los fondeaderos y más tarde sacaban del puerto, al pronunciarlo según la transcripción fonética *pilot-bot* se transformó en *pailebot* o *pailebote*.

Estas naves eran pequeñas goletas o *schooner* muy finas y rasas y que por su gran velocidad y maniobrabilidad poseían las condiciones más favorables para esta misión de pilotaje, pues eran muy marineros y aguantaban muy bien la mar.

Al considerar las grandes cualidades de un buque tan ágil y con una gran simplicidad en su maniobra, pues no requería más que un hombre por palo, se decidieron a adaptarle por las necesidades del transporte de mercancías, aumentando su tamaño para darle mayor capacidad de carga, proporcionada a las navegaciones a que se le destinaba; pero no alteraron sus características fundamentales; por ello, se conservó el casco fino y raso, y los palos tiples o enterizos que arbolaba y que no montaban ni cofas ni crucetas, generalmente tenían mucha guinda, esto es, eran muy altos; la jarcia fija y la de maniobra eran muy sencillas, pues tanto las dos velas de cuchillo, cangrejo y cangreja, así como las correspondientes escandalosas, son de fácil maniobra, para éstas y para los focos del bauprés era suficiente una pequeña tripulación. Originariamente, las escandalosas iban montadas en una pequeña verguita, colocada al tercio, que más tarde se suprimió, transformándose en la versión moderna de esta vela.

El arqueo de los pailebotes era por lo general reducido —menor que el de las goletas usuales, como hemos podido comprobar en los que estuvieron integrados en la matrícula de Santander, ya que oscilaba entre las 30 y las 50 toneladas. Su utilización por nuestros armadores es más bien tardía, pues no los encontramos mencionados hasta ya bien avanzado el siglo XIX; en consecuencia, el número de éstos fue pequeño²⁴. (Fig. 15.)

Paquebotes

Como en el caso anterior, la procedencia de esta denominación es igualmente originaria del inglés, con la que se designa a los buques *packet-boat*, encarga-

²⁴ HAWKS, ELLISON, *Historia del Barco Mercante*, Barcelona, 1947.

dos del transporte de los fardos o paquetes de la correspondencia —*sailing-packet-boat*— en esta época de la vela; pronunciada en español de forma fonética *paquet-bot* finalizó su transformación en paquebot o *paquebote*, según confirma el Diccionario de la Real Academia de la Lengua.

El transporte de la correspondencia en nuestra patria, tanto de la oficial como de la privada fue reorganizado en el año 1764²⁵. Estableciendo un Servicio de Correo Marítimo con salidas fijas y regulares todos los meses y dependiente de la Real Secretaría de Estado. El apostadero para los buques que se dirigían a Ultramar estaban situado en la ciudad de La Coruña y para el Mediterráneo en la de Cartagena. En América el centro de dirección, recepción y distribución de la correspondencia se encontraba en La Habana, de donde partían otros buques correo menores, balandras, que lo trasladaban a Veracruz y Cartagena de Indias, desde donde se distribuía a las distintas regiones de nuestro imperio americano. El año 1802 se ordena que el Ministerio de Marina proporcione los buques de guerra que se considere sean apropiados para esta misión, con los armamentos y dotaciones reglamentados para ello. Los oficiales procedentes del Servicio de Correos de S. M. pasaron a la Real Armada con las clases o categorías correspondientes a los empleos y antigüedad que en aquel momento tenían, e igualmente pasaron a la Armada los buques, arsenales y demás efectos navales que poseían. En 1808 se dispuso que salieran bimensualmente de La Coruña otros dos buques correo, uno para el Río de la Plata y otro para Cumaná y Cartagena de Indias, para completar y agilizar el envío de la correspondencia²⁶.

En el año 1778 se estableció un servicio de paquebotes entre el puerto de Falmouth y el de Santander, realizado por buques de bandera británica, similar al existente en la ciudad de La Coruña, que transportaba la correspondencia de las islas Británicas a España²⁷.

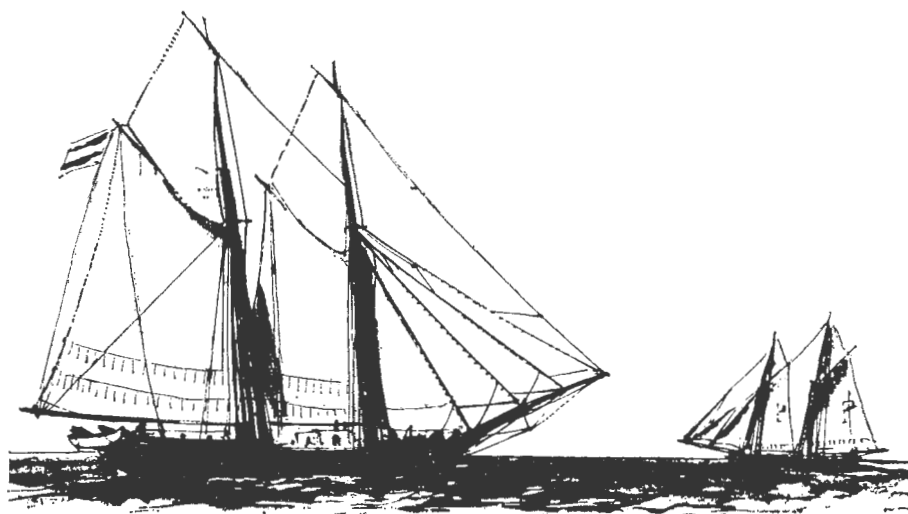
En la ciudad de La Habana en el año 1828 se constituye una empresa de Correos Marítimos «Banco de Fomento y Ultramar» con el auxilio del Tesoro que estuvo funcionando hasta el 1850. En el siguiente año, al cerrar el contrato establecido, se acordó sacar a concurso el Servicio del Correo con las Antillas,

²⁵ *Reglamento provisional que manda S. M. Observar para el establecimiento del Correo mensual que ha de salir de España a las Indias Occidentales*, Madrid, 1764.

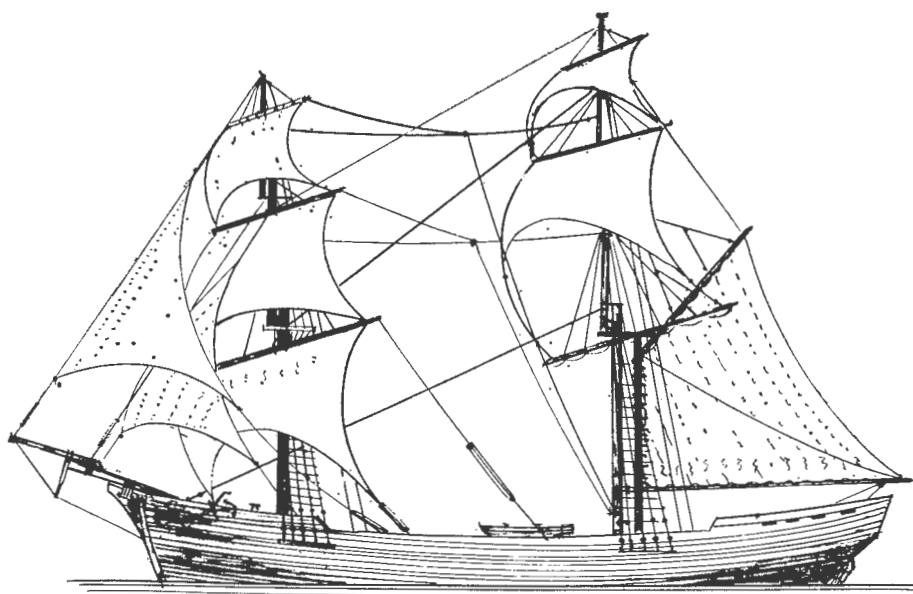
MARURI GREGORISCH, J. L., *El Ocaso del Imperio Español en América. Combate del Bergantín de S. M. Descubridor con una Goleta insurgente de Cartagena de Indias*. 11 de junio de 1814, *Santander y el Nuevo Mundo*, Santander, 1979.

²⁶ *Reglas baxo las quales, según ha determinado S. M. han de quedar reunidos a la Real Armada los Correos Marítimos*, Madrid, 1802.

²⁷ MEJIDE Y PARDO, A., *Correos Marítimos entre Falmouth y La Coruña*, (1689-1815), La Coruña, 1966; págs. 39-40.



15.—Pailebot, por R. Monleón.

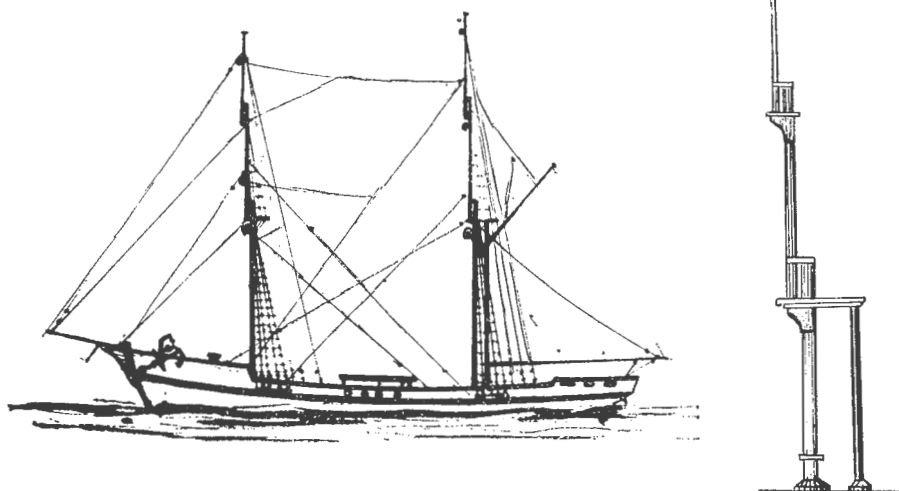


16.—Paquebote, por T. Ordóñez.

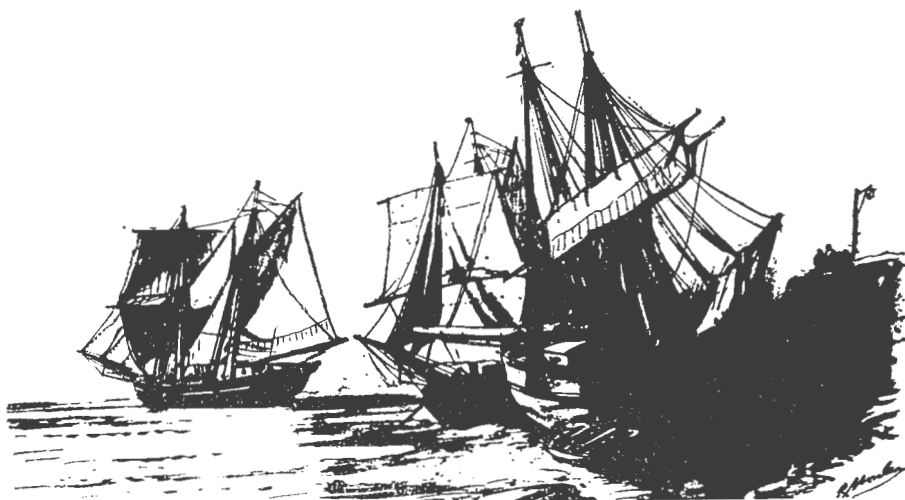
comprometiéndose el Estado a subvencionar a las compañías que lo realizaran, y se adjudicó a la empresa Zangróniz hermanos y Cía. en el año 1854, comprometiéndose a efectuar una salida de La Habana cada once días y haciendo escalas en Puerto Rico y Vigo; dicha compañía tuvo un fracaso total, causado por diversos accidentes marítimos que desarticularon toda posible regularidad. Se rescindió el contrato y volvió a sacarse a concurso, quedando éste desierto por falta de licitadores. En el año 1857 los Ministerios de Estado y Ultramar deciden contratar directamente con la compañía francesa Gauthier hermanos y Cía. manteniendo las subvenciones establecidas, ésta lo realiza defectuosamente durante dos años aproximadamente, haciéndose necesario en 1859 organizar nuevos concursos que quedan desiertos. Se adjudicó a una compañía formada por varias firmas de Barcelona: Tintoré, Martorell y Golart, denominada «Los Catalanes», sin que llegara a perfeccionarse la operación jurídica, decidiendo el Gobierno contratar directamente con este mismo grupo en 1860. La compañía estuvo constituida por Navegación e Industria, Bofill & Martorell y Tintoré, que también lo hizo de forma deficiente; llegando al final de esta larga odisea con su adjudicación al insigne prócer montañés D. Antonio López —primer Marqués de Comillas— que con los excelentes vapores de su Compañía Trasatlántica lo efectúa por fin con eficacia y puntualidad. Tarea que sus sucesores en la dirección de la empresa han continuado realizando hasta fechas bien recientes²⁸.

Como hemos indicado, las naves dedicadas al transporte de la correspondencia eran llamadas paquebotes, y que podían además embarcar pasajeros destinados a los puertos en que tocaban, llevando habilitadas con esta finalidad varias cámaras, también cargaban mercancías pero se les exigía estrictamente que todas fueran de producción nacional. El tipo de buque que hizo usual esta denominación fue una embarcación con las características del bergantín, pero de líneas menos finas, que arbolaba dos palos con masteleros y cofas, con su bauprés para los focos; en el trinquete llevaba las usuales trinquete, velacho y juanete, pero en el palo mayor tenía una vela mayor redonda, como las fragatas, y otra vela llamada mesana o cangreja que iba envergada en el esnón o husillo. Esta es una percha colocada verticalmente por la cara de popa del palo mayor o mesana, apoyada en la cubierta y en la cofa y con la suficiente separación para que pueda correr el racamento del cangrejo, sirviendo para envergar la vela mesana o cangreja, cuyos garruchos suben y bajan por el esnón al izarla o arriarla, dándole libertad completa.

²⁸ GONZÁLEZ-ECHEGARAY, R., Los primeros vapores correos de Santander a La Habana, *Anales del Instituto "Juan de la Cosa"*, Santander, 1978.



17.—Arboladura y jarcia de un Paquebote y detalle del Esnón, por T. Ordóñez.



18.—Pataches, por R. Monleón.

Para un más perfecto conocimiento de lo que era el esnón vamos a transcribir en el idioma original, la descripción que de él hace C. Munro y que dice así: «The *Snow* was a modification of the 'Brig'. It was found that operating the main course and this 'Spanker' on the same mast sometimes proved to be difficult and the snow was envolved.

The difference between the two types was quite simple. The snow had the spanker on a separate spar, called the snow mast —or in America 'Spencer mast—. This made working the two sails more easy, but slight difference between the brig and snow was so slight that it could not last»²⁹.

Indudablemente, esta modificación técnica de la vela es de origen británico, adoptada después en nuestros barcos, repitiéndose la corrupción fonética de su denominación, transformando *snow* en esnón —en Francia se le llama *senau*—, que después se fue generalizando por el uso, como hemos podido observar en los varios casos anteriormente citados similares a éste.

Entre los años 1769 a 1796 aparece una serie de paquebotes matriculados en Santander, que cubrían las derrotas del Atlántico destinados a las islas de Cuba y Puerto Rico y pertenecientes a diversos armadores montañeses; después desaparecen por completo y no vuelve a citarse ningún buque de este tipo en todo el transcurso del siglo XIX, desconociendo qué causas pudieron motivar este hecho³⁰.

Los nombres que llevaron fueron similares a los de las restantes clases, y sus arcos variaban entre las 130 a las 200 toneladas. (Figs. 16 y 17.)

Los Pataches

La embarcación denominada patache procede de otra similar utilizada con el mismo nombre en Francia, *patache*, y su historia en nuestra marina creemos que bien pudiera describirse «como la degradación de un aristócrata de la mar venido a menos».

Fue un buque de muy antiguo empleo, de mediano porte y artillado con unas dieciocho o veinte piezas de fuego, estuvo destinado a la misión de *aviso*, esto es, la transmisión de órdenes y enlace de noticias entre los distintos buques de guerra. También se le utilizó como *escampavía*, buques dedicados a la guarda y reconocimiento de las costas y de los puertos y que durante muchos años estuvieron integrados en nuestro Servicio del Resguardo Marítimo.

²⁹ MUNRO, COLIN, *Sailing Ships*, Londres, 1973.

³⁰ BARREDA, F., *Ob. cit.*

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A., *Ob. cit.*

La Armada española incluyó en sus listas hasta fines del siglo XVIII y principios del XIX un pequeño número de pataches, según aparece en los Estados Generales correspondientes a estos años, unos cinco o seis con nombres de distintos santos, pensamos que se utilizaban ya sólo como naves de apoyo, artilladas pero destinadas al igual que las urcas a misiones de transporte.

Luego sobrevino su decadencia y pasó a convertirse en el más modesto de los barcos destinados al transporte de mercancías, en régimen de cabotaje, en las costas del norte de España.

Para los componentes de nuestra generación fue todavía espectáculo frecuente el verlos, ya atracados en el puerto o fondeados en las ensenadas, con su aspecto pobre y desaliñado, pero conservando un resto del pasado esplendor de la época vélica en su arboladura y velamen, insólitos entre la mayoría absoluta de los buques de vapor; esta apariencia nos hacía pensar —puede que con apreciación un tanto excesiva— que los pataches eran barcos que salían ya «viejos» de los astilleros; coincidiendo con nuestra impresión, D. José María de Pereda dice en su conocida novela «Sotileza»... «el Patache es un barquito de treinta toneladas escasas con aparejo de goleta. Supónese que estos barcos han sido nuevos alguna vez; yo nunca los he visto así»³¹...

Por lo general, fueron de arqueos pequeños, entre las 30 a las 80 toneladas de registro. Iban arbolados de polacra-goleta aunque careciendo por completo de la finura de las polacras, por lo que llevaban dos palos tiples —ya hemos indicado que son enterizos sin cofa ni cruceta—; en el trinquete cruzaban dos o tres velas, en el mayor una cangreja sin escandalosa y en el bauprés izaba los focos y la trinquetilla. Este sencillo velamen era de fácil maniobra por lo que su tripulación acostumbraba a ser muy pequeña, el patrón y cinco o seis hombres.

El primer patache que encontramos en las relaciones utilizadas es el *Dulce Nombre de Jesús* en el año 1787. Extrañamente, durante largos años no vuelve a aparecer ningún barco de este tipo entre los censados, hasta 1837 en que hallamos a *El Venturoso* —constándonos la existencia de numerosos pataches entre las otras diversas flotas del Cantábrico en estos mismos años—; en las postrimerías del siglo su número aumenta lentamente, por lo que consideramos que los armadores de Cantabria, aun los pequeños, no le concedían demasiado aprecio; por esta causa el número de los matriculados en Santander es reducido, de 15 a 20 barcos. En consecuencia, deducimos que la mayoría de los pataches que arribaban y salían del puerto de Santander procedían de las otras regiones próxi-

³¹ PEREDA, J. M.^a DE, *Sotileza*, Madrid, 1885.

mas, Asturias y Galicia principalmente, en los puertos de los cuales estaban matriculados.

...«con alguna que otra excepción vascongada, el patache es siempre gallego o asturiano»... (Ver nota 31) (Fig. 18.)

Polacras

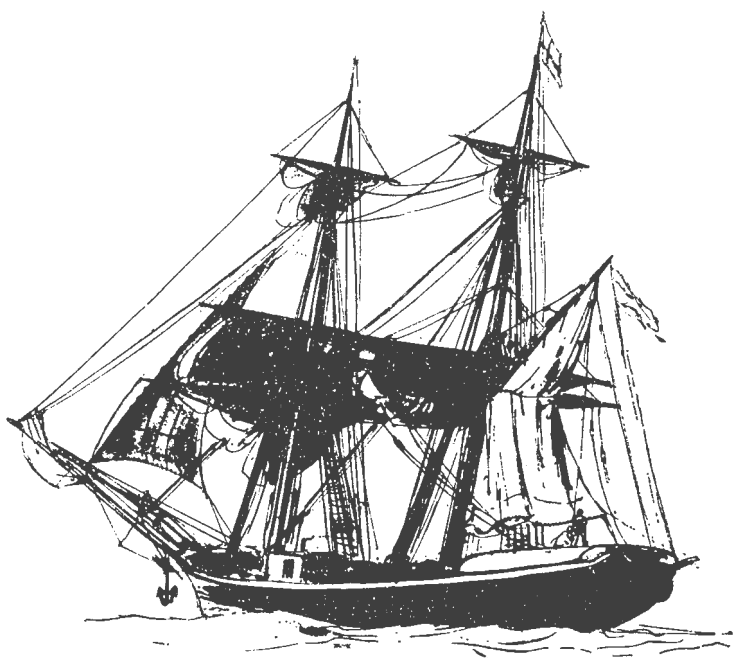
La polacra es un barco típico del Mediterráneo y por ello su casco tiene reminiscencias de los otros buques que navegaron en este mar, como son el jabeque y el pingue. Arbola dos palos tiples que, como ya hemos repetido, son enterizos sin cofa ni cruceta. Su velamen es igual al del bergantín, cruzando las vergas en ambos mástiles, pero con la ventaja sobre éste de que, al arriar las velas superiores, quedan al socaire las inferiores, pudiendo éstas aferrarse con mayor facilidad; llevaban también el correspondiente bauprés con su botolón para varios focues; en el palo mayor tenían como vela popel una cangreja, pero sin escandalosa.

Los arqueos de las que conocemos por estar matriculadas en Santander oscilaban entre las 200 y las 230 toneladas. En las diversas relaciones que utilizamos solamente aparecen tres buques de esta clase, la *Santísima Trinidad* en el año 1759, *Madre de Misericordia* en 1789 y por último la *Trinitaria* en 1856, a esta polacra se le cambió la arboladura convirtiéndola en bergantín en alguno de los astilleros del puerto.

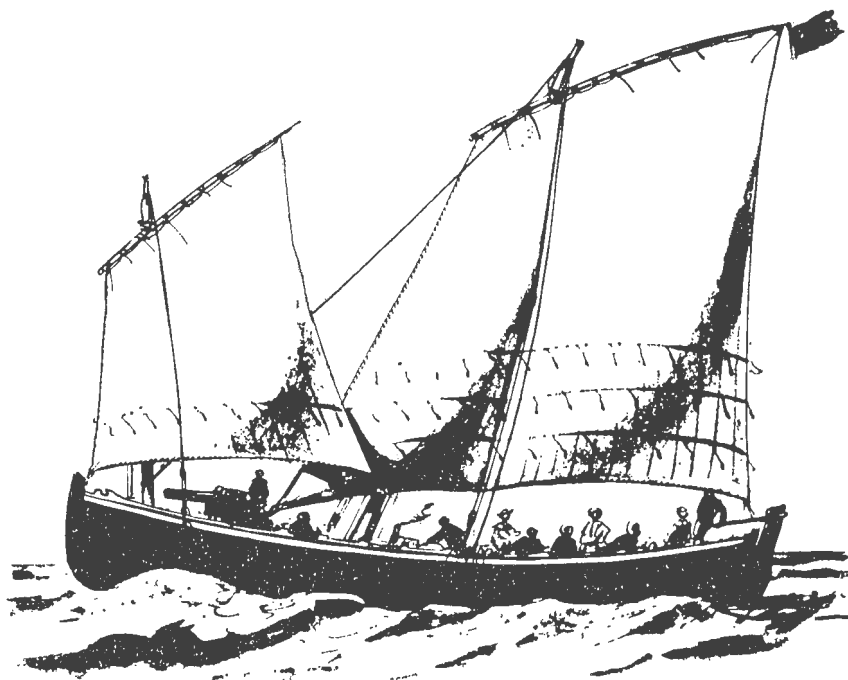
Como dato interesante podemos añadir, que a pesar de ser la polacra un barco peculiar del Mediterráneo, entre los años 1850 a 1870, se construyó en los astilleros de Vizcaya alguna nave de esta clase, encargada por armadores de dicha provincia, lo que nos indica una buena apreciación de estas embarcaciones por sus excelentes condiciones náuticas. (Fig. 19.)

Lanchas o Trincaduras

En las relaciones de buques que F. Barrera presenta en su citada obra sobre la Marina Cántabra, aparecen un cierto número de barcos que llevan el nombre genérico de *lanchas*, esta denominación es absolutamente imprecisa y hace difícil una clasificación exacta. La lancha es la más fuerte y grande de las embarcaciones menores del servicio de los buques, empleadas en las faenas de anclas y otros servicios que requieren esfuerzo, como por ejemplo la carga de objetos pesados y también el transporte del personal de las dotaciones, manejándose al



19.—Palacra, por R. Monleón.



20.—Trincadura, por R. Monleón.

remo y a la vela, y siendo su figura y construcción las adecuadas a este designio³².

Es evidente que estas lanchas de servicio poseían las mejores condiciones para los empleos a que se las destinaba, pero no corresponden con las encomendadas a las otras lanchas que se citan y que fueron dedicadas a largas singladuras corsarias, cruceros que duraron hasta ocho meses y para los cuales se las proveía de las Reales Patentes de Corso y Mercancía. Estas navegaciones requerían superiores cualidades de capacidad y autonomía.

Por las descripciones, por las medidas y número de tripulantes y las misiones que les fueron encomendadas a estas lanchas, hemos llegado a la conclusión de que se trataba de *trincaduras*, embarcaciones pertenecientes a la clase de los *trincados* y probablemente de origen normando. Las trincaduras son lanchas *de atoage* —de atoar o espiar, que significa remolcar—, muy utilizadas en las costas de las provincias vascongadas, especialmente en Vizcaya, siendo de igual figura por la proa que por la popa, y de remos pareles como todas las de esta denominación; lleva dos palos con velas al tercio, ambos descansan sobre malletes para poder abatirlos con facilidad y navegar al remo, llevan un obenque por cada banda y un estay, sus velas son de trincado, esto es, más cortas en la caída de proa que en la de popa, la mayor o principal es de mucha mayor magnitud que la del trinquete. Con buen tiempo usa dos poderosas velas con rizos y bolinas; en los temporales abate el palo mayor sustituyéndolo por el del trinquete en cuyo lugar arbola otro más pequeño, la vela mayor se cambia por la del trinquete y la de éste con otra vela menor llamada tallaviento; ésta pasa al palo mayor cuando el viento es muy fresco y en el trinquete se larga otra vela de fortuna denominada borriquete. Tienen una verga especial para cada vela. Estas embarcaciones van tripuladas por gente joven y vigorosa, saliendo de los puertos para auxiliar y remolcar a las naves en peligro de naufragio. Habitualmente se utilizan para la pesca y el cabotaje y pueden armarse en caso necesario con uno o más cañones de pequeño calibre³³.

Estos datos citados, creemos, son perfectamente aplicables a varias lanchas corsarias armadas en Santander en los años 1799 y 1800 y que obtuvieron la Real Patente de Corso y Mercancía, dos de éstas llamadas *Buenaventura* y *La Estrella*, llevaban, la primera dos cañones de a cuatro libras y la segunda dos obuses de a ocho, las dotaciones eran respectivamente de 21 y de 25 hombres e iban provistas de un número considerable de fusiles, pistolas, sables, pólvora y

³² O'SCANLAN, T., *Ob. cit.*

³³ *Idem.*, *ibídem.*

³⁴ BARREDA, F., *ibídem.*

balas en las cantidades necesarias. Otra lancha denominada *Concha*, también perteneciente a la matrícula santanderina, e igualmente dedicada al corso y habilitada con la Real Patente en el año 1800, fue todavía mayor que las dos anteriores, pues iba artillada con un cañón de a cuatro y dos pedreros, con los fusiles y sables correspondientes a una tripulación de 38 hombres.

A lo largo del siglo XIX seguimos encontrando un pequeño número de lanchas o trincaduras, pero destinadas a otra misión más pacífica, al transporte de mercancías en cabotaje por el mar Cantábrico.

Las medidas de las lanchas fueron entre las 12 y las 20 toneladas y el número de las recogidas en la bibliografía es poco elevado, unas diez o doce. (Fig. 20.)

CONSIDERACIONES FINALES

Al finalizar la descripción de los doce distintos tipos de buques que han ido apareciendo a lo largo de estas notas, deееamos añadir algunas observaciones o conclusiones necesarias para poder valorar nuestra labor informativa. Inicialmente, diremos que el reseñar solamente las naves matriculadas en Santander no implica ningún carácter de exclusividad, a ello nos obligaba las fuentes que hemos utilizado y el ser de general conocimiento que los condicionamientos comerciales y geográficos de los otros puertos del Cantábrico son similares a los de la bahía santanderina, motivando el título que le hemos dado a este trabajo, pues en todos ellos se utilizaron las mismas clases de buques.

También hemos podido ver que la mayor parte de las naves que aparecen, fueron construidas en los variados astilleros de las distintas regiones del norte de la Península: Vascongadas, Asturias, Galicia, etc. y en los propios de Santander, por lo que nos parece conveniente dar a conocer qué calidades alcanzaron y qué calificación merecieron estas construcciones navales que hemos descrito. Para ello, transcribiremos algunas frases tomadas del libro de T. Guiard³⁵ referentes a los fabricados en los astilleros de la ría bilbaína y que dicen así: ...«No se dio un cambio brusco en la evolución del arte naval aquí estilado, pero se advierte ya extraordinario en las postrimerías de la centuria —siglo XVIII— en el mejoramiento de las naves tradicionales. Aparte de las modificaciones de forma y distribución del buque y arboladura que fuesen introducidas, tomándolas de los navíos apresados y de los adquiridos en los astilleros extranjeros, se manifiesta un progreso en la ciencia de fabricar embarcaciones, porque algunos constructores de la ría de Bilbao pasaron a estudiar esta industria en otros países en donde se mostraba pujante. No se borraron empero enteramente los ca-

³⁵ GUIARD, TEÓFILO, *La Industria Naval Vizcaína. Aportaciones históricas y estadísticas*, Bilbao, 1917.

racteres principales de la nave vizcaína y se continuó en construirlas fuertemente carpinteadas, maderadas con los robles de los montes propios, sólidas y de gran belleza y de formas perfectas en sus órdenes de mastelería y velamen. Las embarcaciones mercantiles mayores construidas a lo largo de la siguiente centuria —XIX— se diferenciaron poco de las anteriormente indicadas, en las dimensiones generales, traza del casco, distribución del barco y arboladura..., con plantillas de influencia inglesa en lo común, a las corbetas de carga francesas y a los tipos americanos»...

Estas palabras elogiosas deben hacerse extensivas a los otros astilleros que hemos citado, en donde también trabajaron maestros, oficiales y operarios procedentes de aquella provincia. Modelos excelentes no les faltaron a los arquitectos o constructores navales para hacer sus observaciones y análisis; pues como hemos indicado al describir los buques de la flota Cántabra al señalar sus procedencias, formaron un conjunto bastante heterogéneo, sobre todo en los años finales del período estudiado —de 1860 a 1875— en el que un considerable número de naves se habían construido en las gradas de Gran Bretaña, Francia, etc., la mayor parte en madera y algunos ya de hierro. Así, tenemos la fragata *Doriga*, en hierro, botada en Liverpool, la de la misma clase *Carmen Luisa*, construida en Dublín, de hierro y madera, la corbeta *Desengaño*, en Glasgow, de hierro. De madera debieron ser, pues no se indica este detalle, las fragatas *María Clotilde* y *Carolina*, en Sunderland y Riga respectivamente; las corbetas *Celorio*, *Constancia*, *Paquete de Cantabria* y *Paquita*, construidas todas en la Gran Bretaña, al igual que las barcas *Flora* y *Tetuán*, botadas en los astilleros de Sunderland; la goleta *Socorro* en los de Bindec, etc. Por lo que creemos fundadamente que los niveles alcanzados en la construcción naval durante esta época debió lograr cotas bastante elevadas y que probablemente puedan muy bien compararse con los conseguidos en las otras diversas naciones marítimas.

No podemos finalizar estas líneas sin decir qué elementos la han hecho posible, dadas las escasas fuentes nacionales existentes, la obra documental básica ha sido los cuatro álbumes inéditos del gran ilustrador naval, D. Rafael Monleón, que recoge en ellos la mayor parte de los buques que cruzaron la mar a lo largo de las diversas épocas históricas³⁶; así como la notable obra de B. Landstrom *El Buque*, varias veces citada; otro libro fundamental fue el *Diccionario Marítimo*, de T. O'Scanlan, indispensable para la precisión terminológica, trabajos sin los cuales no hubiera sido factible su redacción.

También queremos expresar nuestro cordial agradecimiento a las personas que con sus consejos e indicaciones nos han ayudado de forma notoria a su rea-

³⁶ MONLEÓN Y TORRES, R., *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días*, —4 tomos—. Museo Naval de Madrid.

lización; éstas son nuestros excelentes amigos D. Tomás Ordóñez, D. Rafael González-Echegaray y D. José Luis Casado. E igualmente al Museo Naval de Madrid por la autorización concedida para reproducir varias de las ilustraciones que acompañan este estudio.

Las otras ilustraciones proceden del Tratado sobre construcción del velamen de Robert Kipping, traducido por D. Pedro Riudavets³⁷, el plano de la fragata del atlas adjunto a la obra referente a la construcción de buques mercantes de D. Juan Monjo³⁸, y algunos dibujos originales de D. Tomás Ordóñez, anteriormente citado.

RELACIÓN APROXIMATIVA DE LAS DIVERSAS CLASES DE BUQUES DE LA MATRÍCULA DE SANTANDER, 1760-1875

Consideramos imprescindible indicar que esta relación que se presenta es aproximada e incompleta en lo referente al número total de buques. Ya hemos expuesto lo precario de las fuentes y relaciones utilizadas para la redacción de este trabajo. Y conviene señalar que las clases o diversos tipos de barcos, no son siempre fijos, por motivaciones ya técnicas ya económicas fueron modificados o transformados con alguna frecuencia; las fragatas se rebajaban a corbetas, los bergantines redondos se convertían en bergantines-goletas, etc., aun cuando en alguna ocasión pudiera suceder la operación inversa, o sea, la conversión de una corbeta en fragata, fue mucho menos frecuente; por lo general, el motivo de tales modificaciones era conseguir una reducción de la tripulación para disminuir los gastos.

También es importante decir que muchos armadores de Santander tenían matriculados algunos de sus buques en otros puertos, como por ejemplo en Cádiz, por razones obvias antes de la libertad del comercio americano, e igualmente en los de La Habana, Santiago de Cuba, San Juan de Puerto Rico, Manila, etc., de los que pueden citarse numerosos casos.

Las fechas que corresponden a cada barco, no indican, salvo contadas excepciones, el año de la construcción o de la botadura, son la indicación cronológica más antigua que hemos encontrado de su presencia, por lo que suelen hacer referencia a la fecha de su matriculación, la de las Reales Patentes de embarque o navegación, las de Corso y Mercancía, contratos de adquisición, protestos por avería, etc.

³⁷ KIPPING, ROBERT, *Elementos de Construcción de Velas*. Vertidos al castellano... por Pedro Riudavets y Tuduri. Madrid, 1860.

³⁸ MONJÓ Y PONS, JUAN, *Curso Metódico de Arquitectura Naval aplicado a la Construcción de los Buques Mercantes, con su Atlas*. Barcelona, 1856.

Nombre	Toneladas	Año
<i>Fragatas</i>		
Nuestra Señora de la Antigua	?	1769
El Pulido	?	1772
El Príncipe Carlos de Amberes	?	1782
El Diligente	225,5	1784
Nuestra Señora de la Esperanza	300	1784
N	200/300	1785
San Juan Bautista	250	1785
La Virgen de la Misericordia	200	1785
La Amable María Rosa	300	1785
El Rey Carlos, (a) La Sirena	350	1785
La Marquesa de Valbuena	230	1786
Minerva	?	1786
La Princesa de Asturias, después: Reina Luisa	300	1787
La Purísima Concepción	300	1787
Número 111	?	1788
El Santander	260	1788
San José y los Santos Mártires	300	1788
La Vizcaína	211,5	1788
La Bella Primavera	?	1788
Amable Rosa	220	1790
La Purísima Concepción y San Prudencio	300	1790
San José	330	1791
La Purísima Concepción, (a) La Fortaleza	500	1791
La Trasmerana	240	1792
Nuestra Señora del Camino, (a) La Feliz	250	1792
Nuestra Señora de Begoña	260	1792
María	250	1792
Nuestra Señora del Carmen, (a) La Unión	250	1793
San Antonio de Padua	?	1793
El Cid Campeador	286	1794
San Antonio	436	1794
La Esperanza	350	1795
La Reunión	240	1795
Los dos Amigos	280	1795
San José	160	1795

Nombre	Toneladas	Año
Las dos Isabelas	250	1795
La Posta de Buenos Aires	250	1796
La Lira	350	1796
Sofi	?	1796
La Amable Sofía	350	1796
El Comercio de La Habana	250	1797
San José y Nuestra Señora de Begonia	250	1797
María Josefa	462	1798
El Navarro	190	1799
La Bonita	180	1799
S. Ig. de Loyola, (a) La Veloz Vascongada	200	1799
La Suerte	190	1800
Nuestra Señora de la Gloria	500	1800
La Cantabria	225	1800
Dido	?	1800
Los dos Hermanos	196	1800
Impensada	400	1800
La Firmeza	300	1800
Teresa	300	1801
Astigarraga, (a) Número 5	?	1801
La Diligencia	350	1802
Hércules	380	1802
Luisa	280	1802
La Providencia	280	1802
Fidelidad	260	1805
Cleopatra	?	1805
Anfititre	?	1806
La Amable Doncella	280	1808
Aníbal	280	1808
Flor de Mayo	227	1808
Nuestra Señora de las Nieves	440	1810
Victoria	200	1812
Angela, (a) La Especulación	?	1813
Ana Luisa, (a) Calipso	275	1815
Minerva	446	1816
Tres Hermanas	?	1818
La Unión	292	1818

Nombre	Toneladas	Año
Atlanta	256	1824
San Juan Bautista, (a) Diana Meridional	?	1824
Moctezuma	430	1825
Nuestra Señora de la Piedad	?	1826
Preciosa	440	1826
Rossini	300	1830
Nuestra Señora de la Paz y Buen Viaje	395	1832
Fama Habanera	333	1835
Joven Adelaida	198	1837
Provisional	?	1839
Teresita	?	1839
María Clotilde	467	1847
Carlota	350	1847
Ninfa	300	1847
Guadalupe	280	1847
Iris	350	1848
Majal-Cofa	350	1848
Pepita	350	1848
María de la Paz	?	1849
Isabel	260	1850
Primera de Santander	650	1851
Soberana	471	1852
Amable Carmita	?	1855
Antenor	?	1855
Casilda	302	1855
Hermosa de Trasmiera	340	1855
Angelita	445	1855
Castilla	442	1855
Buenaventura	575	1855
Carolina	296	1855
Paquete Gaditano N.º 3	327	1859
Paquete Habanero	315	1859
La Pasiega	584	1860
Matilde	575	1860
Doriga	640	1866
Pombo	562	1866
América	501	1869

Nombre	Toneladas	Año
San Lorenzo	482	1869
Josefa	524	1869
Don Juan	1.118	1871

Corbetas

De Repente	?	1797
Proserpina	200	1798
Atrevida	200	1800
Iris	240	1808
Vicenta	227	1815
San Fernando	433	1816
Paz	203	1817
Flora	234	1817
Concepción (a) Cantabria	252	1836
Modesta	257	1838
Nueva Luisa	267	1840
Esperanza	210	1842
Eulalia	?	1845
María Victorina	272	1847
Tránsito	160	1847
Perla	186	1847
Atala	190	1847
Dolores	160	1847
Encarnación	180	1847
Santander	288	1848
Preciosa	429	1848
Fe	302	1848
Angelita	190	1848
Carmen	200	1848
Paquita	200	1848
Amanda	250	1849
Ignacita	256	1849
Hermosa Bailén	298	1849
Santos	?	1849
Jorge Juan	?	1851
Dona Sol	330	1852

Nombre	Toneladas	Año
Nicolasa	?	1852
Perfecta	?	1852
Oriente	?	1853
Ninfa de Santander	200	1853
Pepita y Vicenta	229	1853
Vicenta	220	1853
Francisca	289	1854
Paquita	522	1855
Desengaño	292	1856
Josefita	300	1856
Rosario	384	1856
Cervantes	318	1856
Ahi	268	1856
Isabelita	268	1856
Soledad	?	1857
Petronila	281	1857
Corina	528	1857
O	568	1857
Juliana	287	1859
Paquete de Cantabria	408	1859
Nueva Engracia	?	1860
Casualidad	467	1860
Panamá	310	1861
Elina	407	1861
Dos Hermanos	351	1863
Constancia	317	1864
Doña Flora de Pombo	652	1865
Pilar	199	1866
José María	280	1866
Y. F. V.	498	1866
Celorio	274	1869
Antela	?	1869
Anisia	456	1869
José María (2.º)	501	1874
Dos Hermanas	310	1874
Elvira	407	1874
Aureliana	482	1874

Nombre	Toneladas	Año
Carmen Luisa	511	1875
María Luisa	467	1875
Primera Susana	?	1875
Isabel	401	1877
Ecuador	278	1879

Barcas

Dos Amigos	317	1847
F. V.	268	1855
Tetuán	414	1860
Flora	?	1867

Bergantines

(Los buques señalados con asterisco (*) son los que van aparejados de bergantín-goleta).

San Buenaventura	200	1755
Nuestra Señora del Pilar y San José	?	1758
Elisabeth	?	1758
C. de Herry	?	1758
San Joaquín	?	1758
La Sirena, (a) S. Emeterio y S. Celedonio	?	1759
San Nicolás	?	1759
Santa Rosa	260	1760
San Juan Bautista	170	1760
La Purísima Concepción, (a) La Felicidad	175	1760
San José, (a) El Transporte de Guarnizo	?	1760
Nuestra Señora de la Pastoriza	160	1761
San José y San Antonio	?	1761
Los Dos Amigos	?	1761
Los Santos Mártires S. Emeterio y S. Celedonio	?	1761
El Caballo Marino	150	1769

Nombre	Toneladas	Año
Santa Bárbara	?	1769
Nuestra Señora del Carmen	?	1769
San Benito Palermo	?	1769
El Incógnito	?	1769
Nuestra Señora de la Concepción	?	1770
El Santander	?	1770
Santa Rosalía y Animas	?	1770
Nuestra Señora del Rosario	?	1770
San Francisco de Paula	?	1772
La Antigua	?	1772
El Príncipe de Asturias	120	1772
San Emeterio y San Celedonio	?	1772
El Patriota	?	1786
San José y Animas	150	1787
La Pía	?	1787
Brillante San Miguel	167	1787
Santa Bárbara	180	1787
La Amable Teresa	100	1787
La Providencia de San Juan Bautista	?	1788
Jesús, María y José	180	1788
San Vicente	180	1789
El Cervecero de Cañadio	?	1790
San Vicente Mártir	180	1790
Nuestra Señora de Begoña	148	1790
La Natividad de Ntra. Sra., (a) El Aguila	225	1790
La Bella Eugenia	?	1790
Nuestra Señora del Carmen	130	1791
El Hércules	190	1791
El Rosario	210	1791
Santa Rita	140	1791
El Brillante San Miguel	140	1792
El Guerrero Montañés	230	1792
El Aquiles	140	1792
Nuestra Señora del Carmen (3.º)	?	1792
El Pájaro Marino	240	1792
San Juan Bautista	135	1793
San Cristóbal	180	1793

Nombre	Toneladas	Año
San Francisco de Paula	130	1793
Nuestra Señora del Rosario	120	1793
El Aguila	?	1793
San Fernando	?	1793
Santo Cristo del Otero	120	1794
La Divina Pastora	160	1794
La Casualidad	200	1794
La Economía	160	1794
El Triunfo de Santander	160	1794
San Miguel	200	1795
La María	130	1795
San Antonio de Padua	100	1795
El Atrevido Montañés	?	1795
Santa Cecilia	140	1795
La Ballena	80	1795
Lobo Marino	80	1795
La Amable Mariana	110	1795
San José	?	1795
La Sagrada Familia	130	1795
La Amable María Rosa	?	1795
Ntra. Sra. de los Dolores, (a) El Volante	110	1796
San Francisco	130	1796
San Ignacio	200	1796
Nuestra Señora de la Consolación	100	1796
Nuestra Señora del Rosario, (a) El Correo de Orinoco	90	1796
La Amable Francisca	130	1796
Ramo de Oliva	150	1796
La Diosa del Mar	130	1796
Santa Catalina, (a) La Ideralia	180	1796
La Ventura	140	1796
Nuestra Señora del Pilar	180	1796
La Buena Esperanza	250	1796
Nuestra Señora de los Dolores	130	1796
La Confianza	180	1797
El Volante	120	1798
La Lucha	100	1798

Nombre	Toneladas	Año
El Batidor	110	1798
San Miguel, (a) El Volador	160	1798
La Flecha, (a) San Pedro González Telmo	180	1799
La Liebre	120	1799
El Cazalla	180	1799
La Esperanza	160	1799
El Comercio de Alejandría	250	1800
San Francisco de Asís	136	1800
La Buena Dicha	185	1800
Esperanza	100	1800
Isabel	240	1800
San Antonio	160	1800
Pacífico	150	1800
Buena Fe	170	1800
San Antonio (2.º)	180	1800
El Gachupin	140	1800
Nuestra Señora del Carmen (4.º)	?	1800
El Ligero	?	1800
Los Dos Amigos	145	1800
San Fernando, (a) El Venturoso	100	1800
La Vizcaya	100	1800
El Comercio	130	1800
Ntra. Sra. del Carmen, (a) La Primavera	185	1800
Acteón	149	1800
Nuestra Señora del Coro	130	1800
El Aránzazu	170	1801
El Coronel de Malville	320	1801
El Fénix	160	1801
San Pedro	130	1801
San Francisco de Paula	150	1801
San José y la Concepción	180	1801
San Nicolás	180	1801
San Antonio	180	1802
El Vengador	110	1805
Los Santos Mártires, (a) La Empresa	?	1805
Atrevido	?	1805
Bolero	120	1806

Nombre	Toneladas	Año
San José y Animas, (a) El Neptuno	130	1806
Santa Isabel, (a) El Júpiter	100	1807
El Dulce Nombre de María	?	1807
Los Dos Hermanos, (a) El Correo de la Guayra	193	1808
Fernando VII	193	1808
Trinidad	140	1808
Victoria	200	1812
Medea	185	1815
María Ignacia, (a) El Diligente	103	1815
El Pascual	270	1816
Segundo Campeador	270	1816
Timoleón	247	1817
Habanero, (a) Espoz y Mina	?	1817
Caraqueño	247	1817
Nuestra Señora del Carmen (5.º)	?	1818
Carlos	168	1818
El Campeador	?	1818
María Teresa	180	1819
La Pasiega (*)	?	1819
El Atrevido	151	1819
Amable María Rosa	201	1820
San José	175	1820
San Antonio de Padua	100	1820
La Valiente Isabel y Salvador (*)	100	1825
Angel de la Guarda	188	1825
Nuestra Señora del Soto	?	1825
María Antonia	170	1826
Clarita (*)	176	1826
Joven Miguel	?	1827
Pepita (*)	?	1828
Eolo	125	1828
Carlos (*)	?	1828
San Jacob	200	1828
Amable Gertrudis	191	1829
Charles	186	1829
Dionisio	?	1829

Nombre	Toneladas	Año
Timoleón (Ex Ottelia Sophia)	?	1829
Montañés	?	1829
María Isabel	190	1829
San Pedro	?	1829
Ntra. Sra. de Begoña, (a) Flor de Guernica	132	1829
Rosarito	152	1829
Javier Enrique	?	1830
María	?	1830
Eusebio	?	1830
Bella Antonia	194	1830
Cervantes	?	1830
Gil Blas	200	1830
Federico	130	1830
San Eugenio	?	1830
Joven Nicolás	195	1830
Trinitario	?	1830
San Andrés Apóstol	?	1831
Alerta	?	1831
Virgen del Carmen	?	1831
Paquete de Matanzas	?	1831
Concepción	?	1831
Leocadia	175	1831
Dulcinea, (a) Quijote de Jersey	126	1831
Nuevo Carlos	?	1831
Dos Hermanos	?	1831
Joven Victoriano	?	1831
Neptuno	112	1831
Amistad (*)	?	1832
Monte Carmelo	145	1832
Leocadio	175	1833
Adolfo	175	1833
Nueva Esperanza	136	1833
Rocinante	180	1833
Antonia Bonifacia	110	1834
Vargas	?	1835
San Emeterio, (a) El Santanderino	170	1835
Solano	194	1835

Nombre	Toneladas	Año
Atlanta	?	1835
Joven Enrique	100	1837
Cándido	149	1837
San Antonio y la Magdalena	?	1837
Fidel	?	1837
José Francisco	187	1838
Minerva	124	1838
Ricardo, (a) Peñacastillo	167	1839
Torremocha	196	1839
Mensajero	?	1839
Liberal (*)	192	1839
Camargo	?	1839
Juliana (*)	162	1839
Concordia	?	1839
Joven Felisa	175	1839
El Progreso de Santander	190	1839
Trasmerano	?	1839
Santa Engracia	?	1839
Joven Celia	150	1839
María Cristina	?	1839
Ayales	?	1839
Joven Ricardo	185	1841
Correo de Bilbao	?	1841
Frasquita	?	1841
Primavera	155	1841
Diana	?	1845
Ebro	?	1846
Nuestra Señora de la Piedad	?	1846
Santísima Trinidad, (a) El Triunfante	133	1847
Argos	257	1847
Fama (*)	100	1847
Constante	160	1847
Nuestra Señora del Carmen (*)	112	1847
Estrella	110	1847
Tres Marinos	100	1847
Rosarito	130	1847
Faro	86	1847

Nombre	Toneladas	Año
Begoña	160	1847
Guillermo Luis	140	1847
Carmen	160	1847
Dos Cuñadas (*)	110	1847
Merceditas	?	1847
Primero de Marzo	130	1847
Pepito	120	1847
Donostiarra	140	1847
Arrogante Emilio	160	1847
Victoriano	150	1847
Fernandito	150	1847
Unica Hija	130	1847
Sirena	140	1847
Bilbao	150	1847
Felicia	110	1847
Azar	120	1847
Josefita (*)	85	1847
Nueva Felisa	120	1848
Serafín	120	1848
Nueva Josefita	100	1848
Bolador	120	1848
Pancho	120	1848
Churruco	110	1848
Dos Adelaidas	210	1848
Faro (2.º)	100	1848
Nueva Eloísa	95	1848
Montañesa	90	1848
Juana y Matilde	100	1848
Lorito	103	1848
San José	120	1848
Júpiter	110	1848
Faro de Santander	?	1848
Los Tres Hermanos	206	1848
San Andrés	160	1848
San Antonio	?	1848
Corzo (*)	162	1848
Cefiro	100	1848

Nombre	Toneladas	Año
Guanarteme	?	1848
Joven Alejandro	110	1848
Gonzalo	123	1848
Aurelio (*)	183	1848
Empresa	136	1848
Tridente	130	1848
Laberinto	190	1848
Nuevo Camargo	190	1849
Sirena (2.º)	180	1849
Anunciación	171	1849
Enrique y Federico	165	1849
Minerva (*)	?	1849
Dolores	146	1849
Inesita (*)	?	1849
Felisa	148	1849
María Juana (*)	133	1851
Eustoquia	?	1852
Milagro	197	1852
Eloísa (*)	?	1852
Joven Agustina	127	1853
Renedo	200	1853
Elvira (*)	127	1853
Trinidad	223	1853
Victoria (*)	281	1853
Aguila	166	1854
A B C	?	1855
Pronto	120	1855
Primero de Mayo	120	1855
Vida Nueva	?	1856
Antonio	290	1856
Pepita Vicenta (*)	209	1856
Crescenciana (*)	162	1857
Dorotea	161	1857
Ernesto y Clara	?	1857
Fluvia	213	1857
Clara	195	1857
Samaritana	150	1857

Nombre	Toneladas	Año
Elena	160	1857
Paz	348	1858
Emilia (*)	163	1859
Riancho	?	1859
Tita	265	1859
Elvira	?	1859
Pizarro	180	1859
Joaquín	188	1859
Ramoncita	192	1859
Eustaquia	162	1859
Africano	168	1860
Adela (*)	165	1860
Terpsicore, (a) Javiera	157	1860
Joven Valentín	?	1860
Salvador	177	1860
Encarnación	161	1860
Tres Hermanas	212	1861
Teresa	183	1861
Jesús del Monte	?	1861
Trafalgar (*)	?	1862
Juanita (*)	?	1862
Liaño	167	1863
Colombia	195	1864
Joven Gabriel	122	1865
Tomasito (*)	206	1866
Florencia	?	1867
Teresita (*)	138	1867
María Josefa	?	1867
Rita	162	1869
Cevallos	244	1869
Sirio	287	1869
Salvador	248	1869
Querido	188	1869
Portugalete	196	1870
Antonio y Ramón (*)	174	1873
Villada	171	1874
Escalada	235	1875

Nombre	Toneladas	Año
Petronila	226	1876
Juliana (*)	105	1876
Santiurde	229	1877

Goletas

La Buena Vista	?	1799
La Paloma	60	1800
Esperanza	60	1800
San Esteban Protomártir	30	1801
Nuestra Señora de la Esperanza	?	1801
Jesús, María y José	?	1801
Aurora	?	1802
Graciosa	?	1805
Fortuna	48	1805
San Joaquín	?	1807
Dos Amigos	?	1808
Venganza	100	1809
Palafox	112	1814
Santa Rita	50	1814
La Mulata	170	1815
Nicolasa	159	1815
Nuestra Señora de los Dolores	75	1816
Numancia	60	1817
María Teresa	80	1817
Antonia Bonifacia	81	1818
Santa Ana	50	1819
María Dolores, (a) La Lince	60	1820
Santa Engracia	?	1826
Mosca	74	1827
Fragante Rosa	?	1829
Laureana	106	1836
La Paloma	76	1836
Joven Emilia	63	1838
Amalia	88	1840

Nombre	Toneladas	Año
Luisa	110	1848
Fama de Cantabria	?	1848
Montañesa	?	1848
Dolores	?	1850
Santa Filomena, Esperanza y Rafael	?	1853
P. y P.	48	1853
Victoria	109	1856
Lebaniega	?	1857
Agapita	46	1859
María Vita	129	1860
Serafina	109	1860
Anita	120	1860
Daria	68	1860
Emilia	63	1860
Socorro	210	1868
Concha	70	1874

Pailebotes

Elena	37	1858
Tú y Yo	24	1858
Española	?	1859
Matilde	37	1860
Hermenegildo	28	1860
Cinco Hermanas	72	1870

Cachemarines

San Juan Bautista	18	1787
Nuestra Señora de Aránzazu	40	1796
El Diligente	?	1798
El Vencejo	?	1798
Los Santos Mártires, (a) El Temerario	?	1798

Nombre	Toneladas	Año
Nuestra Señora de la Concepción	?	1800
La Teresa, (a) El Azor	20	1800
La Unión	?	1801
La Esperanza	60	1801
El Gavilán	?	1801
Los Dos Amigos	?	1806
La Ambición	14	1813
San Nicolás y Animas	19	1814
San Juan y San José	20	1816
San Antonio y Animas	39	1816
Nuestra Señora de los Dolores	40	1818
Santa Ana	40	1819
Tritón	149	1820
Maura	35	1822
San Juan y San José (Ex Les Deux Amis)	19	1823
Nuestra Señora de la Merced de Cueto	?	1824
Cristina	?	1825
Eduardo	36	1827
La Esperanza	?	1827
Victoria	?	1827
San Benito	?	1827
Diligencia	?	1830
San Juan	95	1831
San Francisco de Paula	?	1831
Gumersindo	48	1831
Joven Joaquín	?	1832
El Nuevo Gallego	62	1832
San José	43	1834
Pepita	53	1834
Activo	48	1835
El Correo de Santander	127	1835
San León	?	1835
Joven Claudia	43	1835
San Juan Bautista y Animas	46,5	1837
Río Ason	20	1838
Nuestra Señora del Socorro	?	1833
Francisco Javier	16	1833

Nombre	Toneladas	Año
La Esperanza	?	1840
Joven Antonio	27	1847
Dos Amigos	?	1847
Angel	22	1847
El Correo de Santoña	30	1847
San Rafael	100	1847
Eusebio	?	1847
San José	?	1847
Villa de Llanes	?	1853
El Correo de Villaviciosa	38	1854
Delfín	?	1856
Cántabro	48	1859
Joven Luis	26	1860
Dolores	23	1860
Celestina	20	1860
Joven María	29	1861
San Miguel	25	1861
Nuevo San Miguel	30	1861
Pilar	28	1874
Carmen	28	1874
Eduardo	26	1874

Lugres

Unión	?	1801
Barbarroja	50	1805
El Vencejo	36	1807
Dos Hermanos	?	1831
José Francisco	45	1859

Balandras

Purísima Concepción, (a) Montañesa	?	1828
Corza. Ex Paddy of Cock	?	1840

Nombre	Toneladas	Año
<i>Paquebotes</i>		
Nuestra Señora del Camino	180	1769
El Socorro de las Animas	?	1772
Santo Tomás	?	1772
El Monte Carmelo	?	1772
Nuestra Señora de los Dolores	180	1787
La Purísima Concepción	200	1788
Nuestra Señora del Carmen	130	1789
Santa Teresa	?	1789
El Constante	150	1790
El Angel, (a) Rayo Marino	?	1792
Ntra. Sra. de los Angeles, (a) La Felicidad	230	1792
El Diligente	200	1795
Nuestra Señora de Begoña	190	1796
El Patriarca San José	300	1796

Polacras

Santísima Trinidad	?	1759
Madre de Misericordia	?	1789
Trinitaria	?	1856

Pataches

El Dulce Nombre de Jesús	?	1787
Venturoso	27	1838
1.º F. Primero de Llanes	26	1860
Milagros	43	1867
Margarita	69	1873
Tomasita Nueva	80	1874
Segunda María	76	1874
Margarita	69	1874

Nombre	Toneladas	Año
Amelia	42	1874
Sella	35	1874
Don José	31	1874
Luisa	26	1874
Elena	35	1874
Avelinda	?	1874
Amalia	59	1878

Lanchas o trincaduras

Nuestra Señora del Carmen	?	1794
San Antonio	?	1795
Nuestra Señora del Puerto	?	1795
Buenaventura	?	1799
La Estrella	?	1799
La Buena Fe	?	1800
Concha	20	1800
San José y La Reina	16	1835
La Bien Aparecida	?	1847
Brillante	22	1847

BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA ADEMÁS DE LA CITADA EN EL TEXTO

- BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, FERNANDO. "Comercio Marítimo entre los Estados Unidos y Santander", Santander, 1957.
- BATHE, B. W., RUBÍN DE CERVÍN, G. B., TAILLEMITE, E. "Les Grands Voiliers", Du XVe au XXe siècle. Lausanne, [1967].
- BEAUDOUIN, FRANÇOIS. "Bateaux des Côtes de France", Grenoble, 1975.
- CUCARI, ATTILIO. "Guida pratica ai Velieri di tutto il Mondo dal 1200 a oggi", Verona, 1976.
- CHAPPELLE, HOWARD IRVING. "The Baltimore Clipper", New-York, [1930].
- CHATTERTON, E. KEBLE. "Sailing Ships and their Story", London, 1923.
"Old Ships Prints", London, 1927.
- DAVIS, CHARLES, G. "Ships of the Past", New-York, 1929.
- FURTENBACH, JOSEPH. "Architectura Navalis", Ou de la Construction des Navires en Usage sur la Mer et le long des Côtes. Traduit de l'Allemand par Jean Poujade. Ulm, MDCXXIX.
- GONZÁLEZ-ECHEGARAY, RAFAEL. "Capitanes de Cantabria", (siglo XIX), Santander, 1970.
- GRUBE, FRANK Y RICHTER, GERHARD. "Voiliers", L'Aventure des grands voiliers des Clippers aux Navires écoles. Adaptation française de Jean Randier. París, 1977.
- GUIARD Y LARRAURI, TEÓFILO. "Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa" —Tomo II—. Bilbao, 1914.
- LEYVA LORENTE, JOSÉ MARÍA. "La Construcción Naval en los Astilleros Cantábricos en los tiempos de Don Blas de Lezo". *Ingeniería Naval*, págs. 247-268. Madrid, 1941.
- MAC-GREGOR, DAVID, R. "Fast Sailing Ships" Their Design and Construction, 1775-1875 [Lausanne, 1973].
- MARCH, EDGAR, J. "Inshore Craft of Great Britain", In the Days of Sail and Oar. —2 tomos—. London, 1970.
- O'DOHERTY, PASCUAL. "La Ciencia Naval en el siglo XVIII", *Ingeniería Naval*, 1973, páginas 383-391.
- PARÍS, [FRANÇOIS-EDMOND]. "Souvenirs de Marine", Collection de Plans ou Dessins de Navires et de Bateaux anciens ou modernes existants ou disparus. —3 tomos—. París, 1882-1886.

ROLDÁN, MIGUEL. "Cartilla Marítima para la Instrucción de los Caballeros Guardias Marinas", Madrid 1831

TERÁN, MANUEL. "Santander puerto de embarque para las harinas de Castilla" *Estudios Geográficos*, VIII, 1947, págs. 746-758.

VALLARINO, BALTASAR. "El Ancla de leva". Arte de Aparejar y maniobras de los buques". Madrid, 1888.

VICTORIA, MARQUÉS DE LA. "Diccionario de Arquitectura Naval", 1719-1756. Manuscrito inédito en dos tomos. Museo Naval de Madrid.

———"Estado General de la Armada". Años 1789-1808.

LA «PACIFIC» Y SANTANDER

RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY

Una de las primeras grandes empresas de vapores trasatlánticos que introducen a nuestro puerto en sus itinerarios y desde luego la que a lo largo de un siglo demostró más fidelidad a nuestras aguas fue la Pacific Steam Navigation Company, de pabellón británico y sede en Liverpool, cuyas mayores y mejores unidades han sido testigos en no pocas de las efemérides portuarias santanderinas.

William Wheelwright, un audaz marino mercante norteamericano, nacido en el estado de Massachusetts, tras navegar los siete mares, se estableció de comerciante en Valparaíso en el año 1828. Después de una serie de tanteos navieros con fortuna varia, concibe la idea de establecer la navegación regular a vapor en la costa sudamericana del Océano Pacífico para enlazar entre sí los puertos de las repúblicas de aquel litoral. En 1835 somete al Gobierno de Chile la proposición de su proyecto para obtener el apoyo económico y administrativo del país que es acogido con interés, aunque sin poder lograr toda la ayuda precisa para su arranque. Otro tanto ocurre con las propuestas que hace en su tierra natal, los Estados Unidos de América y finalmente en 1836 se traslada a Gran Bretaña en donde sus proyectos son escuchados con el mayor interés.

Tan es así, que el 6 de septiembre de 1838 se constituye oficialmente en Londres la Pacific Steam Navigation Company con un capital social de 250.000 libras esterlinas. Y aquí empieza la historia de una de las más viejas y gloriosas navieras del mundo, que nace con pabellón británico y los ojos puestos en el gran cabotaje sudamericano del Pacífico, desde Chile a Panamá.

La Pacific, con su contraseña blanca cruzada de azul y la corona imperial al medio, con las iniciales PSNC en los cuatro paños libres, fue una empresa que no tuvo nunca que envidiar a nadie en el prestigio de sus capitanes, seriedad de sus armadores y consignatarios y en la calidad de su flota. Probablemente ha sido la más importante compañía inglesa inmediatamente detrás de la Cunard.

Sus barcos de casco y chimenea negras, al paso del siglo adoptaron la flotación verde y las superestructuras generosamente blancas. La nomenclatura empezó con preferencia casi general para la geografía sudamericana; más tarde,

tras la fusión temporal con la Orient Line, empezaron los buques a adoptar nombres que empezaban por «or» y esta costumbre ha perdurado hasta nuestros días.

La primera fase de la vida de la Pacific se contrae exclusivamente al tráfico interpacífico sin contacto directo con los puertos europeos. Sus primeros buques fueron el «Chile» y el «Perú», vapores de ruedas de 700 toneladas, construidos en Inglaterra, que zarpan en conserva el 21 de junio de 1840. Llegan a Río de Janeiro y salen el 30 de agosto arribando finalmente a Valparaíso el 16 de octubre del mismo año.

Nada más llegar ambos buques, la Pacific suscribe con los gobiernos de Chile y Ecuador el correspondiente contrato de comunicaciones postales y en 1845 se traslada el domicilio social de la compañía de Londres a Liverpool. La subvención anual del gobierno inglés para la conducción del correo a Valparaíso desde Panamá era de 20.000 libras esterlinas y era la Mala Real Inglesa la que conduciría el pasaje y las sacas desde la Gran Bretaña al puerto de Colón, en la costa atlántica panameña y en la boca de lo que habría de llegar a ser el Canal con el paso de los años.

En 1860 se hace cargo de la dirección de la compañía Carlos Turner y comienza a tomar cuerpo la idea de establecer un servicio directo de vapores desde Chile a Inglaterra vía Magallanes, eliminándose así el transbordo de Panamá. El 15 de julio de 1868 zarpa por fin el primer buque de Liverpool a Valparaíso con 50 pasajeros de cámara. Se llamaba «Pacific» e hizo las escalas en Saint Nazaire, Lisboa, San Vicente de Cabo Verde, Río de Janeiro y Montevideo.

A partir de entonces se suceden en el servicio los trasatlánticos «Magallanes», «Patagonia», «Araucania» y «Cordillera» construidos por John Elder. Eran todos buques de hierro y hélice, con 2.800 toneladas de registro, máquina de vapor de 500 caballos con 13 nudos de marcha y alojamientos para 145 pasajeros en primera clase, 75 en segunda y 300 en tercera, con una capacidad de carga de unas 2.500 toneladas.

En 1869 ya era la Pacific la primera naviera de vapor del mundo y recibe el gran paquete «John Elder», cuyo nombre se puso en homenaje a su constructor, consejero también de la Pacific. Tenía 4 palos, dos chimeneas, 4.151 toneladas de registro y tras un alargamiento que se le hizo de la eslora, 410 pies de largo por 41,6 de manga y 35 de puntal. Era un modelo de elegancia y de buen gusto; un buque realmente admirable y fue el primero de una serie de seis que llevan los nombres de «Chimborazo», «Cuzco», «Garonne», «Lusitania» y «Aconcagua», que mantenía un servicio quincenal desde el Mersey a Valparaíso y que a partir de 1870 se amplió, llegándose a programar con tres salidas mensuales de Europa.

Fue precisamente en 1870, es decir, ahora hace de ello un siglo y ocho años, cuando la Pacific decide comenzar a hacer escala de pasaje con sus buques en la bahía de Santander. Por entonces eran escalas fijas las de Lisboa, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso, Arica, Islay y Callao, habiendo suspendido la escala de Río de Janeiro para evitar la cuarentena sanitaria en Montevideo tras, haber tocado las aguas brasileñas, sucias entonces por la peste.

El 1.º de junio de 1870 entra en Santander el «Chimborazo», un enorme buque de casi 4.000 toneladas y 800 caballos con 15 nudos de marcha y tres palos, al que seguiría el día 29 del mismo mes el «Cordillera», que era un poco menor, con 3.000 toneladas y 600 caballos.

Por entonces la comunicación de nuestro puerto con los de las repúblicas sudamericanas del Pacífico no existía en absoluto con carácter regular, limitándose a viajes aislados de los buques de vela de la matrícula y otras vecinas. La noticia de la inauguración del servicio con semejantes buques, que podrían considerarse por entonces como los mayores y mejores del mundo, causó verdadera sensación, si bien hay que hacer notar que la escala en Santander tuvo en principio carácter facultativo, aunque más tarde se consolidaría como fija mensual, al igual que las de Coruña y Vigo.

Era consignatario en Santander don Carlos Saint Martin, que además detentaba la Agencia General de la Pacific para toda España y tenía sus oficinas establecidas en el número 34 del Muelle, en la casa de Pardo, que actualmente ocupa la Junta de Obras del Puerto. Este Saint Martin, hombre de negocios en el Santander importante de entonces, era dueño de dos pequeños vapores, «Santander n.º 1» y «Santander n.º 2», que hacían el servicio de carga y pasajeros desde la ciudad hasta el Astillero y que ayudaban al transbordo de los viajeros de los grandes correos de la Pacific, que por supuesto quedaban anclados a la gira en el fondeadero de San Martín. Saint Martin, con el paso del tiempo, vendió sus vapores para faenas de pesca —los primeros a vapor en nuestras aguas— y en 1890 entró en la sociedad de Desmaraes para la fundación de la primera refinería de petróleos crudos de la ría del Astillero.

Las colonias españolas de Chile, Perú y Ecuador empezaron a mantener el enlace preciso con su patria y la emigración de las provincias vascongadas —principalmente—, de la Rioja y de Asturias a aquellas lejanas repúblicas se encauza a través del puerto de Santander. La emigración castellano-leonesa y, por supuesto, la muy copiosa de Galicia, se realizan a través de las escalas de Vigo y Coruña.

No se conservan, al menos conocidas, fotografías o dibujos de las principales escalas de estos enormes vapores de hace más de un siglo, con sus palos de vela de tres piezas altísimos y cuajados de jarcia, su proa de violín y su enjambre

de barquías, pinazas y lanchones abarloados al costado con su cargamento humano de ilusiones y desesperanzas. Los «Islay», «Galicia», «Lusitania», «Valparaíso», «Puno», «Garonne», «Cotopaxi», «Colima», «Patagonia», «Cuzco», «Illimani» eran los clientes asiduos de nuestro puerto con el «Cordillera», el «Chimborazo» y el «Aconcagua».

En 1872 la Pacific tropezó con la fuerza de un competidor tan notable como Inmann, que anunció orgullosamente con su «Republic» la salida de Liverpool a Valparaíso, prácticamente en regata, sin escalas apenas, contra el «Tacora». La proeza acabó en tragedia con la pérdida del «Tacora» en Cabo Santa María, pero la White Star, a fin de cuentas, desistió de su idea.

Por entonces construye la Pacific el «Britannia», el «Iberia» y el «Liberia». El «Iberia», era el mayor barco mercante del mundo, con sus 4.671 toneladas y 433 pies de eslora. El servicio entre Liverpool y Valparaíso devino semanal y en 1874, la Pacific llega a tener en servicio nada menos que 57 unidades con 127.700 toneladas y era conocida en el mundo marítimo con el sobrenombre de la *Birkenhead Navy* por el rigor de la disciplina y uniformidad de las dotaciones y por la severidad del protocolo naval a bordo de sus buques.

El 3 de agosto de 1872, estando el rey Amadeo I veraneando en Santander, visitó personalmente el «Chimborazo» en donde fue cumplimentado por su Capitán y el Consignatario. Toda la quintaesencia del protocolo británico, a nivel real, se puso en marcha aquel día, para dejar en buen lugar la contraseña de la Pacific. Cañonazo va, cañonazo viene, pasamanos y vergas cubiertos, silbatos en el portalón, hurras a la voz *and so and so*. La fragata blindada española «Vitoria» contestó al ceremonial tiro por tiro y finalmente recibió a su bordo a las siete de la tarde al Soberano que embarcado continuó hasta Bilbao, Gijón, Ferrol y Coruña, regresando a Santander el día 22 escoltado por el «Colón» y el «Cádiz». Hubo de quedarse la «Vitoria» en el abra del Sardinero, porque entre tanto se había hundido el correo «Panamá», de la Trasatlántica francesa y 3.500 toneladas frente a La Magdalena, taponando parcialmente la Canal.

Al año siguiente fallecía en Londres el fundador Wheelwright y tras una ampliación de capital hasta los 3 millones de libras, entra la empresa en un bache económico importante, que se reflejó en la pérdida de setenta mil sólo en el ejercicio 1873-74.

La competencia de la Compañía Sudamericana de Chile, la elevación del precio del carbón de piedra y la inmovilidad en las subvenciones gubernamentales había llevado a la Pacific a un punto muy delicado. Desde 1875 se reduce el servicio, se venden buques, se suprimen escalas y agencias y se desemboca en lo que hoy llamaríamos una etapa de estabilización.

Pero Santander no quedó relegada. En 1876 visitó nuestro puerto nada menos

que el «Britannia», el mayor buque del mundo en su tiempo, que había sido construido en Birkenhead en 1873. Tenía casco de hierro, tres palos y dos chimeneas, con 4.129 toneladas de registro y 411 pies de eslora.

El día 27 de julio llegó el «Britannia» a Santander. En el puerto estaba una división naval española formada por la fragata de guerra «Blanca», la goleta de hélice «Caridad» y en el Sardinero la fragata acorazada «Numancia» y el vapor «Ferrolano». Por tren llegó de Madrid Alfonso XII, que venía a esperar a su madre —Isabel II— que regresaba del exilio francés. El «Britannia», barco asombroso, causó la admiración del joven monarca español, que acogió con satisfacción el saludo protocolario de toda la dotación del correo inglés, trepada en la jarcia al paso de la falúa real.

Durante los ochenta la frecuencia de los barcos de la Pacific fue debilitándose en tal forma que en 1882 surge una empresa competidora bajo la bandera española. Fue la Compañía de Vapores del Marqués del Campo, rival de la de Antonio López en sus tráficos, que pone en línea el «España», el «Santo Domingo», el «Reina Mercedes» y el «León XIII», con un itinerario desde Santander y escalas en Buenos Aires, Valparaíso y Callao, aunque no duró muchos años este servicio; pasando el tiempo, la propia Compañía Transatlántica crearía también un servicio de extensión al Pacífico, a través del Estrecho de Magallanes, ya a principios de siglo.

Hacia los noventa vuelve a recuperar la escala de Santander el favor de la Pacific. En 1893 entra en servicio la pareja «Orcana» y «Orellana». Eran barcos de cuatro palos y 4.800 toneladas. En el viaje inaugural del «Orcana» precisamente embarcó en Santander la escritora montañesa Concha Espina, que regresó posteriormente en el «Orellana» en 1898. Varias de las impresiones del viaje fueron relatadas por la eximia literata en *Ruecas de Marfil (Naves en el Mar)*.

La PSNC tuvo a lo largo de toda su vida importantes contactos con otras entidades navieras británicas de importancia. Así, por ejemplo, en 1879 se fusionó con la Orient Line, absorbiendo los servicios de Australia. Precisamente esta fusión fue el origen de la denominación de los buques con palabras que empezaban por «or», norma que había sido y fue siempre característica de la Orient Line.

En 1907 le toca el turno a la Royal Mail Line o Mala Real Inglesa, que es como se la conocía en España y América. El 6 de enero comenzaron de nuevo las escalas al Pacífico desde Santander. Fueron cuatro buques de la Mala Real —«Seguro», «Potaro», «Panamá» y «Pardo»—, los que, bajo la contraseña de la vieja Pacific, empezaron a escalar en nuestro puerto. En 1908 se unen al servicio el «Serena», el «Porto» y el «Pardo».

Pero fue en 1910 cuando se reinaugura, por decirlo así, el servicio regular

al Pacífico. Eran entonces consignatarios Torriente y Basterrechea que sucesivamente adoptan las denominaciones de Antonio V. Basterrechea, e Hijos de Basterrechea, con oficinas en el n.º 6 del Muelle. Aquel año tocaron en Santander los siguientes paquetes de la PSNC: «Ypiranga», «Potosí», «Bogotá», «Pisa», «Salamanca», «Panamá», «Esmeralda», «Potaro», «Pardo», «Huanchaco», «Junia», «Flamenco», «Kenuta» y «Galicia». La explosión emigratoria a las Américas del Pacífico, tras el desastre colonial, se desarrolla de forma creciente y las oficinas de Basterrechea eran por entonces las más concurridas, junto con las de Pérez, que representaban a la Trasatlántica Española.

El 18 de junio de 1911 llegó a bordo del «Ypiranga» el presidente mejicano Porfirio Díaz que, tras su derrota política a manos de Madero, se exilaba a Europa. El viejo dictador y gran político desembarcó en Santander, que era como una sorprendente escala mejicana, a mitad del viaje. Fue recibido con general respeto, consideración y afecto por encima de ideologías propias de cualquier signo.

Y así hasta la Guerra. Y así hasta el Canal. Porque la Guerra Europea y la apertura del Canal de Panamá, quiérase o no, hace tarja en la historia del mundo y de la navegación.

La guerra dislocó el tráfico marítimo casi por completo y ni qué decir tiene que la flota entera de la PSNC se viste de gris y se convirtió en auxiliar eficaz de la Marina Real británica. Entre la lista de pérdidas de guerra de la empresa figuran viejos clientes de nuestro puerto, como el «Magellan», el «Orissa», el «Oropesa», el «Galicia» y el «Bogotá» torpedeados o minados y como excepción el «Esmeralda» y el «Flamenco», ambos capturados y hundidos en febrero y marzo de 1917 por el famoso crucero auxiliar alemán «Möwe» en pleno Atlántico. El «Ortega», el «Orbita», el «Orduña», el «Orcoma», el «Orotava» más el «Oropesa», formaron parte del famoso 10.º Escuadrón de Cruceros Auxiliares que vigilaba la salida del Mar del Norte.

A pesar de todo, y con un número reducidísimo de unidades militarizadas destinadas al efecto, la Pacific mantuvo su servicio en el Pacífico, en viajes rápidos fuera de convoy y sin más protección que los propios cañones montados a bordo de los buques. Y así pudo contemplar Santander la llegada sucesiva de los «Victoria», «Corcovado», «Quillota» y «Pardo» que entraron pintados de gris y erizados de artillería y atracaron en la machina de los correos entre la curiosidad y admiración de toda la ciudad.

Con la postguerra hace su aparición en Santander la nueva familia «O» de la Pacific. Entre 1920 y 1925 fueron asiduos clientes del puerto los siguientes correos: «Oriana», «Orcoma», «Orizaba», «Orita», «Ortega», «Oropesa» y «Oroya». El «Orita» era un gran buque de 9.239 toneladas, construido en 1903 que duró

en servicio hasta 1931. El «Ortega» y el «Oriana» eran algo menores, de 8.000 toneladas, construidos en 1906 y se desguazaron en 1927. El «Orcoma» era de 11.546 y dos años más moderno; fue desguazado en 1933; cuando se botó era el buque mayor de la flota. También el «Oroya», un nuevo y hermoso buque de 1923 y 12.257 toneladas fue un gran buque en apariencia, aunque de resultados mediocres, lo mismo que el «Oropesa» de 1920 y 14.118 toneladas, que tuvo que amarrarse una porción de años durante la depresión de los veinte.

Los nuevos «Orduña» y el «Orbita», llegados algo más tarde, fueron dos barcarrones de 15.500 toneladas y popa de crucero procedentes de la Mala Real que sobrevivieron, por cierto, la segunda guerra mundial.

La estampa de los «O» de la Pacific era la delicia del puerto. Por entonces fondeaban en plena canal y con airosa chimenea color paja, sus superestructuras blanquísimas y sus largos palos ocre caídos, daban una nota incomparable al espectáculo de nuestra bahía. La gente les quería y les reconocía de lejos por las particularidades de sus puentes y la disposición de sus puntales de carga. Las tarjetas postales de la bahía santanderina indefectiblemente contaban con la presencia de un paquete de la Pacific, a la gira frente al Promontorio.

En aquellos duros años de la crisis, los correos empezaron a aquilatar el dispendio de sus servicios y con socarronería se decía que el significado del anagrama de la compañía —PSNC— significaba «poca será nuestra comida», a lo que replicaban los consignatarios que «peor sería no comer» —PSNC también— y los armadores ingleses «pasajeros ser nunca contentos». Los servicios de fonda ya para entonces estaban ocupados por camareros y cocineros españoles que fueron un excelente e imprescindible reclamo para atraer la clientela viajera hispano-parlante, en aquellos tiempos de apuros y dificultades navieras.

En 1930, en el mes de diciembre, llegaba a Santander el «Oropesa» y embarcaron a su bordo rumbo a Panamá dos egregios personajes, los dos hijos de Jorge V de Inglaterra: El Príncipe de Gales y su hermano Jorge, que llegan en automóvil desde París. Es decir, dos futuros soberanos del Reino Unido que lo serían, el primero tras la muerte de su padre en 1936, como Eduardo VIII y el segundo como Jorge VI tras la renuncia de su hermano, por consecuencia de su matrimonio morganático. Su paso por la ciudad fue discreto, a pesar de la increíble ola de admiración que despertaba el príncipe más elegante del mundo con su traje de cuadros y su joven hermano que habría de acabar aguantando el peso del Imperio Británico en guerra a nueve años vista.

En ese mismo año, el «Orita» cargó en Santander un millón de libras esterlinas oro procedentes del Banco de España de Madrid y llegadas por ferrocarril. El oro se fue a la Gran Bretaña y hubo comentarios al respecto para todos los gustos.

El año siguiente —1931— fue definitivamente histórico para el puerto de Santander, en particular. Con el cambio de régimen desaparece la corte real de la ciudad y se produce un giro radical en la fisonomía portuaria, particularmente en lo que se refiere a la afluencia de escuadras extranjeras y embarcaciones deportivas.

Pero el suceso de 1931 fue la llegada a Santander de la nave capitana de la PSNC, el «Reina del Pacífico», que recaló en su viaje inaugural en el mes de abril, coincidiendo prácticamente con la convulsión política y electoral. Era un barco hermosísimo de 17.702 toneladas de registro, construido por los astilleros de Harland & Wolff en Belfast, con 551,3 pies de eslora y con una marcha tal que el primer viaje redondo lo hizo en 60 días, en vez de los 78 que hasta entonces se empleaba normalmente por sus compañeros de contrasena. Tenía la clásica silueta de las construcciones de aquel astillero, con las chimeneas bajas y truncadas, una de las cuales —la proel— era falsa. Su gran obra muerta totalmente pintada de blanco, la gallardía maciza de su casco y superestructuras y su airosa arboladura clásica, hicieron del «Reina» un barco enormemente popular en todo el Atlántico y en Santander por supuesto.

El «Reina del Pacífico» fue el más regular y constante de todos los buques de línea trasatlánticos que llegaban a este puerto en los años treinta.

También en 1931 llegó el «Oropesa», conduciendo a su bordo al mariscal del Perú Luis Sánchez del Cerro, que fue proclamado presidente de la república de su país y aún en este lustro hay que recoger otras dos noticias menores de la Pacific y Santander. El suicidio a bordo del «Orduña» poco antes de llegar a La Habana del Capitán de Fragata de la Armada cubana D. Rodolfo Villegas, santanderino de nación, que había embarcado aquí y en 1935 también la llegada a nuestras aguas, precisamente en el mismo buque —el «Orduña»—, de los Duques de Kent.

Con la llegada del Alzamiento quedaron cortadas todas las comunicaciones regulares marítimas con nuestro puerto y entre ellas las de la Pacific, que entró por última vez con el «Reina» el 21 de junio de 1936 y ya no volvería hasta muchos años después, porque a los tres años de nuestra guerra siguieron los cinco de la mundial, casi a continuación, lo que impidió la reanudación de los servicios.

En la segunda guerra se perdió un viejo amigo de nuestro puerto: el «Oropesa». Fue torpedeado y hundido por el submarino alemán «U-96» el 16 de enero a las 3 de la mañana frente a las costas de Irlanda, cuando regresaba a casa.

El «Reina del Pacífico», el «Orbita» y el «Orduña», fueron requisados y actuaron como transportes de tropa. Solamente el «Reina» transportó más de

150.000 hombres por todos los escenarios de la guerra naval sin el menor contratiempo. En cambio, al volver a su vida civil, tras el fin de la contienda, cuando realizaba sus pruebas, sufrió una grave explosión en la cámara de motores en la que murieron 23 hombres y quedaron otros 60 heridos.

El «Reina» reentró en Santander por primera vez el 15 de diciembre de 1948 procedente de La Coruña y en viaje de ida el 16 de enero de 1949. Su vuelta al hogar fue un suceso auténticamente entrañable para los santanderinos todos. Habían pasado doce terribles y larguísimos años, pero el «Reina» estaba allí de nuevo, fiel a la cita con la paz.

Sin embargo, la vieja «Reina» tenía los días contados. El 7 de julio de 1957 quedó embarrancado durante 86 horas en situación comprometidísima sobre unos arrecifes a cinco millas de las Bermudas y por tanto no lejos de la tumba de su antiguo competidor el español «Cristóbal Colón», que allí se quedó en 1937. El inglés pudo, sí, regresar por sus propios medios a Liverpool, pero seguidamente se vendió para ser desguazado en Newport.

A reina muerta, reina puesta. El 7 de junio de 1955 se botó el nuevo insignia de la Pacific con el nombre de «Reina del Mar». Se proyectó para sustituir al «Reina del Pacífico» por los mismos astilleros irlandeses de Harland & Wolff. Era un barco de situala heterodoxa con una sola chimenea de 33 toneladas: 21.501 toneladas de registro bruto —el mayor de toda la lista de la Pacific— 601 pies de eslora, propulsión a turbinas, 18 nudos de marcha y más de mil pasajeros de capacidad en tres clases. Aunque llegó a prestar servicios en vida del «Reina del Pacífico» y alternó con él un corto tiempo en nuestra escala, bien pronto quedó solo en la línea.

Su llegada a Santander en estreno el 6 de mayo de 1956 causó sensación haciendo concebir al puerto esperanzas de supervivencia en el tráfico tradicional de pasajeros con las Américas. Pero el signo de los tiempos se impuso. El avión desplazaba inexorablemente al barco en los viajes de larga distancia y así, en 1964, el «Reina del Mar» fue retirado del servicio para ser dedicado a viajes de crucero turístico bajo los colores de la Unión Castle, otra vieja y gloriosa empresa naviera británica de magnífico historial. Cambió pues sus esmaltes blancos y el amarillo de su chimenea por el malva y el rojinegro sudafricano.

Los últimos barcos de la Pacific que vinieron a Santander fueron los «liners» de carga entrados en servicio a raíz de los últimos años de la Guerra Mundial. En 1934 se empezó la construcción de una serie —la serie «S»— de buques a motor de 6.400 toneladas de registro y 8.500 de carga que llevaron los nombres de «Samanco», «Sarmiento», «Salaverry», «Salinas», «Salamanca» y «Santander». Tenían 467 pies de eslora, andaban 16 nudos y podían llevar 20 pasajeros.

La llegada del «Santander» a nuestra ciudad el 11 de agosto de 1952 fue una

efemérides imborrable. El Ayuntamiento regaló al buque una placa que quedó colocada en su cámara. Decía la prensa local: «'El Santander' es uno de los primeros buques de carga dotados de radar para prevenir en tiempos de niebla el posible encuentro con otro navío de superficie».

El «Santander», único buque trasatlántico por entonces con el nombre de nuestra ciudad, se vendería en 1967 a armadores chipriotas tomando el nombre de «Navmachos» y acabó sus días desguzado precisamente en España en 1971.

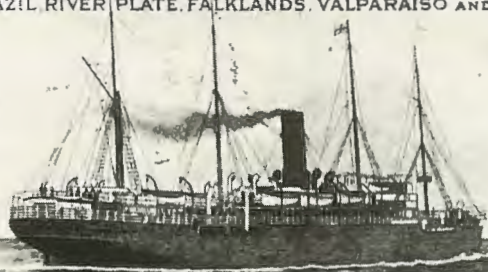
En los años de entrada en servicio del «Santander» y sus gemelos también vinieron por nuestras aguas otros grandes cargueros de línea de otras series de la Pacific, tales como el «Kenuta», el «Cotopaxi», el «Cuzco», el «Flamenco», el «Potosí», el «Pilcomayo» y el «Tuscany» y ya en 1973 el último «Oropesa» —cuarto de su mismo nombre—, que entró a descargar en nuestro puerto a causa de la huelga de estibadores de Londres. Después de descargar subió a dique en el Astillero y tras reparar se entregó a nuevos armadores que lo pusieron bandera liberiana y el nombre de «Lantao Islands».

La vieja oficina consignataria del Muelle 6 con su gran esquinale representando al «Reina del Pacífico» navegando a toda marcha, también cayó derribada hace bastantes años. Todo pasa como las naves, como las nubes, como las sombras. Pero el lazo comercial y el humano a lo largo de un siglo con la contraseña coronada y blanquiazul de la Pacific es sin duda un largo y brillante capítulo de la historia del puerto.



William Wheelwright, fundador de la Pacific Steam Navigation Company.

PACIFIC LINE R.M. STEAMER "ORELLANA"
BRAZIL, RIVER PLATE, FALKLANDS, VALPARAISO AND ALL WEST COAST PORTS

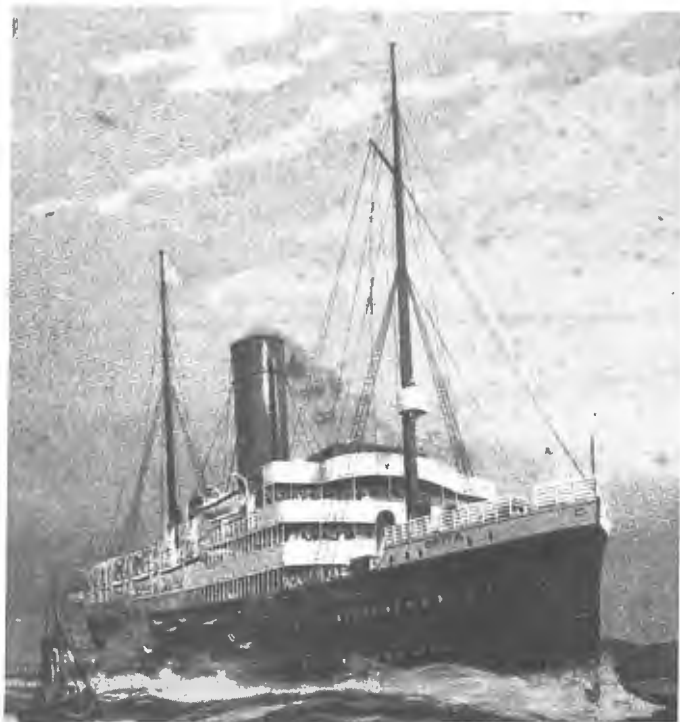


*En sus dias morituri en Paris
y espere sus ordenes. Desde Lisboa
le envia un saludo a Ud. y toda la
familia el amigo Vergara*

La pareja "Orcana" y "Orellana" entró en servicio en 1893. En el primero embarcó Concha Espina para Chile y en el segundo regresó a Santander en 1898. Reproducción de una tarjeta postal de las que se franqueaban a bordo y se utilizaban por los pasajeros.



El "Cuzco" —en la foto— con sus gemelos "Chimborazo", "Garonne" y "Lusitania", entregados todos en 1871, fue de los primeros buques de la Pacific que hicieron escala en Santander.



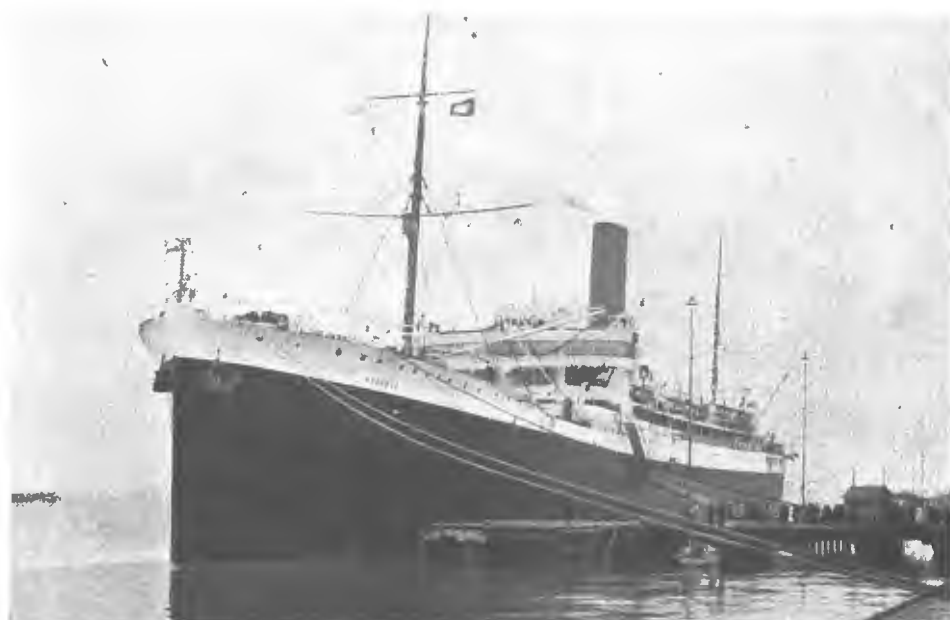
El "Orita", construido en Belfast en 1903, registraba 9.239 toneladas y fue en su tiempo el mayor buque de su Compañía.



El "Orcoma", de 11.546 toneladas, construido en Glasgow en 1908, fue uno de los mejor logrados y vivió hasta 1933.



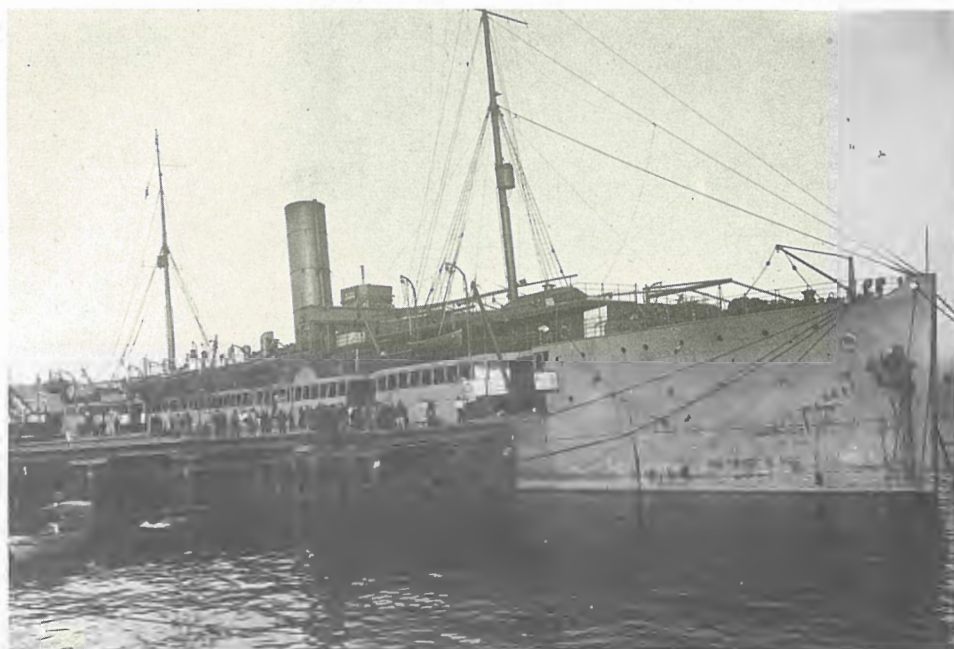
Atracado al muelle de Maliaño, el "Orcoma" en una de sus escalas, en Santander.



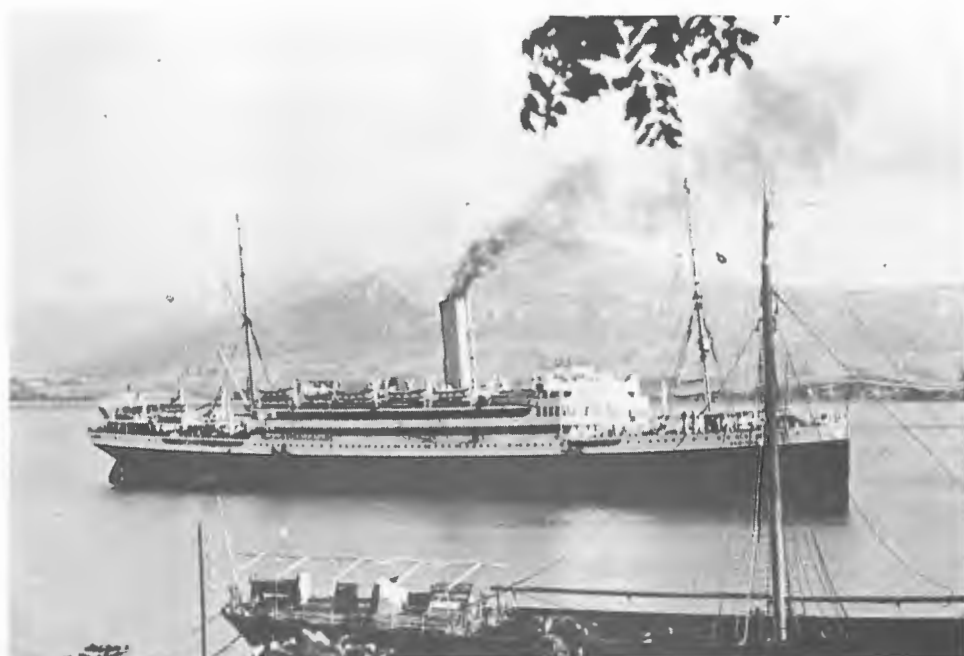
Atracado en la machina, el segundo "Oropesa". de 1920, de 14.118 toneladas de registro.



El mismo buque fondeado frente al dique de Gamazo.



El "Victoria" fue uno de los pocos buques de la Pacific que visitaron Santander en los días de la Primera Guerra Mundial. Pintado de gris y atracado en una de las machinas de Maliaño.



El "Orbita" al ancla en la bahía.



La motonave "Santander", que visitó por primera vez Santander el 11 de agosto de 1952.



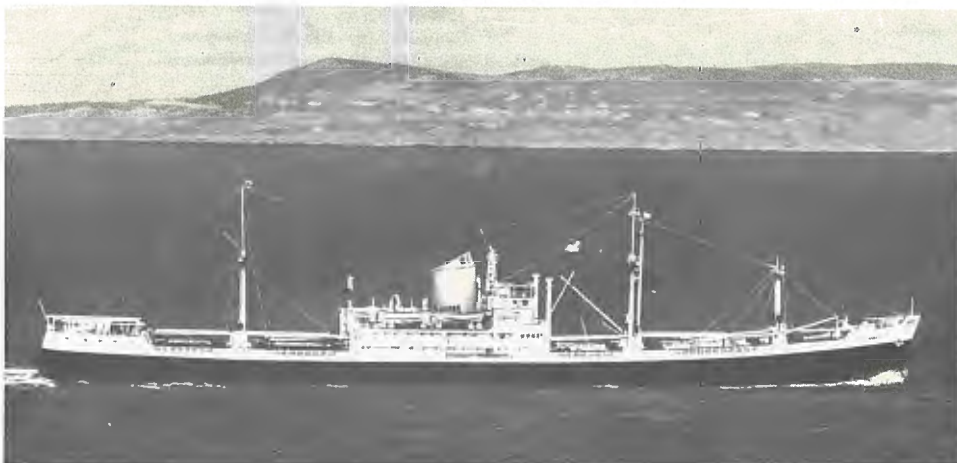
El "Tuscany", uno de los últimos cargueros de Pacific, navegando por la canal.



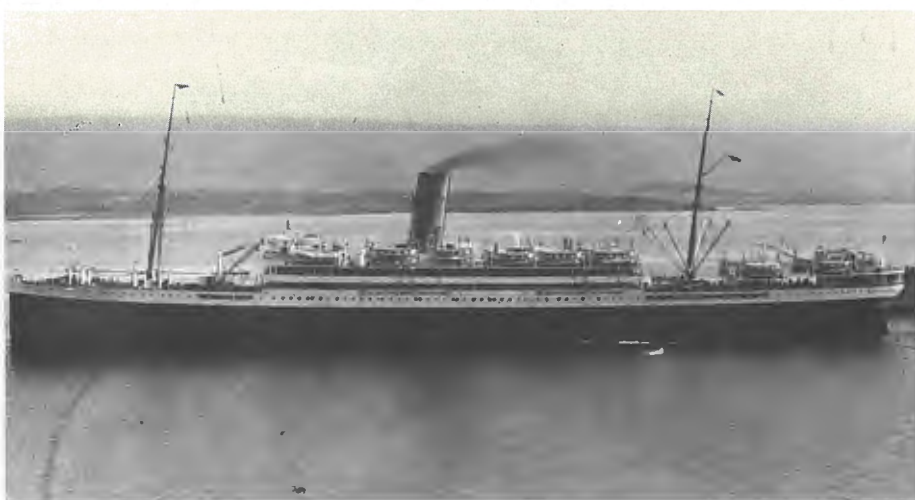
El "Pilcomayo" maniobrando en nuestro puerto. (Foto Blanquer).



Otra de las unidades de la serie "S", el "Salinas", fotografiado por Blanquer en el fondeadero de San Martín.



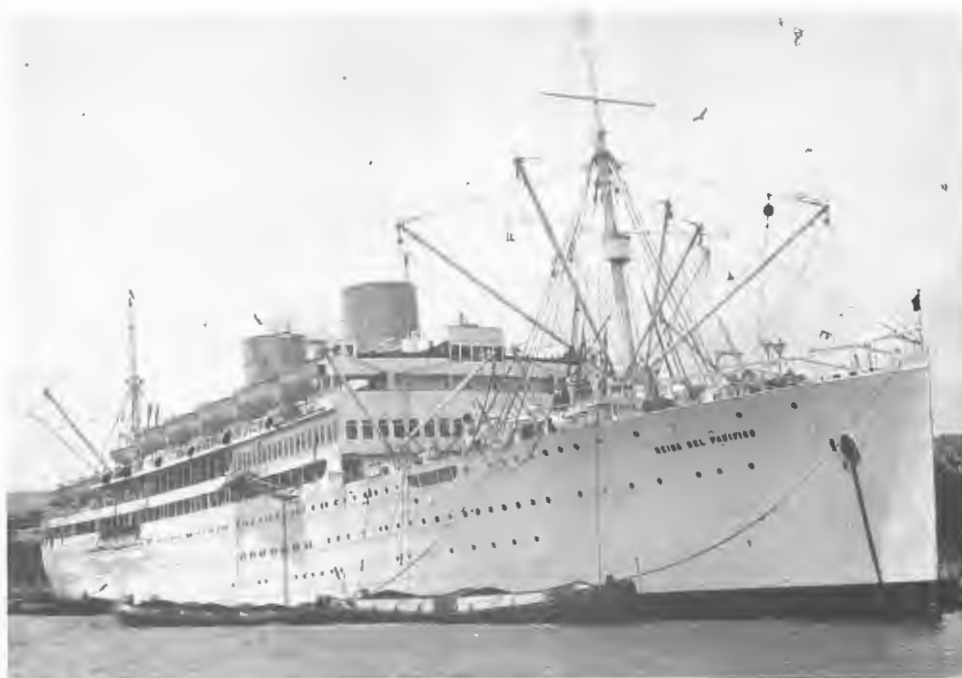
El “Kenuta” fue una de las primeras unidades de postguerra que recaló en Santander.



El “Orduña” abandonando nuestro puerto un día cualquiera de los años treinta.



El “Reina del Pacífico” frente a Puerto Chico, visto desde las casas de Castelar.



Así era de hermoso el “Reina del Pacífico”, en sus buenos tiempos de preguerra.



La botadura del “Reina del Mar” en los astilleros británicos de Belfast en 1955.



El “Reina del Mar” fue el último gran trasatlántico de la Pacific que visitó el puerto de Santander.

SANTANDER, BASE MILITAR DE HIDROS DURANTE
LA ULTIMA GUERRA CIVIL

EMILIO HERRERA ALONSO

Belicosas gaviotas
quebrando a la galerna
que canta enfurecida
con gritos de hembra loca.

Ese balcón verde y rico por el que España se asoma al norte de Europa, la cornisa cantábrica, fue durante quince largos meses —desde julio de 1936 hasta octubre de 1937— escenario de duros combates, en tierra, mar y aire, durante la última de las guerras civiles que a lo largo de la dilatada, agitada y gloriosa historia de nuestra patria, ha sufrido ésta.

Su costa bañada por el legendario Cantábrico, el *Cantaber Oceanus* de Claudius Claudianus, abrupta, áspera, recortada, sembrada de puertos, rías y refugios, parece hecha expresamente para las operaciones de bloqueo y contrabloqueo en tiempos de guerra, cuando tan necesario es a sus poseedores mantener libre el acceso a sus puertos de los elementos de boca y guerra, mientras el adversario, por el contrario, precisa neutralizarlos impidiendo el tráfico marítimo en ellos.

Tanto un bando como otro han de potenciar el rendimiento de sus unidades navales por medio de la acción aérea, y en la época a que nos referimos, iniciándose el segundo tercio del siglo XX, cuando eran desconocidos los sofisticados sistemas de detección radioeléctrica tan utilizados pocos años después, las exploraciones aéreas exigían a aquellos aviones de mecánica no tan segura como la de hoy, internarse millas y millas en el mar, con el consiguiente riesgo de, ante una avería, no poder regresar a tierra y verse obligados a posarse sobre las olas.

Esta circunstancia, y la abundancia de superficies abrigadas en el litoral, aptas para las operaciones de agua de los hidroaviones, aconsejaban fueran preferidos éstos a los aviones con base en tierra, para cooperar con los elementos navales en las operaciones para bloquear los puertos, unos, o forzar el bloqueo los contrarios.

De entre todas las láminas de agua abrigadas y aptas en casi todas las condiciones meteorológicas para ser utilizadas por hidroaviones, dos en todo el Cantábrico reúnen unas características óptimas: las bahías de Santander y Santoña; de éstas, la de Santander es preferible porque, sobre estar situada más en el centro del litoral, a ella llegan directamente desde el interior las vías de comunicación terrestre, el utillaje de su puerto es completo, y la plaza proporciona los servicios propios de una población importante, con lo que todo esto representa. Por eso, no es de extrañar que a lo largo de los meses de lucha, tanto uno como otro bando, utilizaran la bahía santanderina como base de sus hidroaviones, cuando aquélla estuvo en su poder.

* * *

A principios de septiembre de 1936, fracasado el panchovillesco desembarco que en Mallorca llevaron a cabo las fuerzas gubernamentales catalanas, y en el que éstas emplearon la relativamente importante masa de hidros con que contaban, y de los que cinco terminaron su vida en las calas de los alrededores de Porto Cristo, tratando de apaciguar las angustiosas peticiones de auxilio del gobierno vasco que veía reducirse su territorio ante el inexorable avance de las brigadas navarras, se decidió el envío de una patrulla de tres hidroaviones Savoia «Sa-62», de la Aeronáutica Naval, al teatro de operaciones del Norte, designándose como base de esta unidad aérea, a la bahía de Santander. La patrulla, al mando del auxiliar Luis Fernández Rivas, trató de alcanzar el Cantábrico siguiendo la ruta del Ebro, ya experimentada en 1934 por el comandante Franco que con doce hidroaviones Dornier «Wal» de la Aviación Militar, había saltado desde Santoña a Los Alfaques, en el curso de una vuelta a España dentro del plan de instrucción de las tripulaciones de hidros. El vuelo se desarrolló en su primera fase, tal como estaba previsto, remontando el curso del Ebro, sobrevolando a gran alturas las regiones aragonesa y navarra, tratando de llegar a la zona gubernamental del Norte, pero fracasó a poco de pasar Logroño, cuando los Savoia encontraron una barrera de nubes que no pudieron, o no supieron salvar regresando desde allí al Mediterráneo donde tomaron agua desperdigados en distintos puntos de la costa.

Era el Savoia «Sa-62» un hidroavión de canoa, construido en madera, esbelto y robusto pero de escasas condiciones marineras, ligeramente mejoradas por la limpieza de línea de su rediente; biplano clásico, con dos pequeños flotadores en el extremo de sus planos inferiores para su estabilidad en el agua, llevaba el motor —un *Hispano 12 LB*, de 600 C. V. de potencia— situado en una góndola entre los planos; su hélice propulsora era de madera y de cuatro palas. Tenía

una envergadura de 15,50 metros, una longitud de 11 y una altura de 4, siendo su superficie alar de 65 metros cuadrados, y su peso en vacío de 1.900 kilogramos que, a plena carga, llegaban a 3.400. Con una velocidad máxima de 220 kilómetros a la hora, la de crucero era de 180, subiendo a 3.000 metros en 24 minutos, siendo su techo máximo de 4.200 metros, y 1.200 kilómetros su autonomía.

La tripulación la componían cuatro hombres: dos pilotos, mecánico y ametrallador-bombardero, y su armamento consistía en dos ametralladoras gemelas, Vickers «K» de 7,69 mm. montadas en la torreta de morro, pudiendo llevar hasta 400 kilos de bombas, en diversas combinaciones, en lanzabombas dispuestos bajo los planos.

En vista del fracaso de Fernández Rivas, el teniente coronel Díaz Sandino, jefe de las fuerzas aéreas de Cataluña, encargó al capitán de Aviación Militar, Fernando Beneito López, experto piloto y distinguido hidrista, la organización de una escuadrilla y su traslado al Cantábrico; Beneito escogió las tripulaciones y preparó cuatro «Sa-62» en la bahía de Rosas.

Todo el personal de la escuadrilla, con la excepción de Beneito, pertenecía a la Aeronáutica Naval, siendo los pilotos, además del jefe de la unidad, los auxiliares Casals y Pereira y los maestros Orté y Baró; los ametralladores, Jiménez, Martínez, Checa y Vilches, y los mecánicos, López Colungo, Morilla, Abad y Velasco. Componían una tripulación completa —la del jefe— y tres reducidas, ya que éstas no llevaban 2.º piloto.

El 30 de septiembre despegó de Rosas la escuadrilla, penetró en territorio francés volando en formación de rombo, y dejando la cadena pirenaica por su izquierda, llegó al Cantábrico; allí, manteniéndose a unas cinco millas de la costa, se dirigió al oeste envuelta en una bruma bastante densa. Hasta este momento había transcurrido el vuelo sin incidentes, pero, al llegar a la altura de Santoña, el hidro de Baró quedó rezagado al tener que reducir el motor, sobrecalentado por una pérdida de agua en el radiador, teniendo que dirigirse a tierra, tomando agua en el estuario del Asón desde donde unas horas después, reparada la avería, continuó a Santander. La mala visibilidad y el escaso combustible remanente con el consiguiente temor a una parada de motor, rompió la formación que hasta entonces se había conservado, y, al llegar a la altura de Galizano, e identificarlo, al no contar con enlace radio, ya que para mejor aprovechar la autonomía del «Sa-62» se había prescindido de todo lo que no siendo absolutamente indispensable constituyera peso, no pudo el jefe de la escuadrilla enlazar con Pereira y Orté que, desorientados, continuaron con rumbo 270.

Beneito tomó agua en la bahía de Santander, sin más novedad que el sobresalto experimentado por las tripulaciones de la flotilla de destructores que se encontraba en el puerto, que, ante la sorpresiva llegada de un avión que no es-

peraban, corrieron alocadamente a los puestos de combate; por fortuna para Beneito y el Savoia, la escasa disciplina de las tripulaciones de la armada republicana en aquellos meses, y el consiguiente desorden del zafarrancho de combate, dio tiempo al hidroavión a posarse en el agua antes de que se abriera fuego contra él.

Pereira y Orté, en su despiste, llegaron hasta Gijón donde, al darse cuenta de su error, viraron 180 grados y se dirigieron a Santander, pero no lograron llegar a la primera a su destino, ya que el motor del hidro de Pereira se paró por falta de gasolina poco antes de llegar a San Vicente de la Barquera, y el de Orté, minutos después, a una milla de Comillas; por suerte la mar estaba llana y no tuvieron ninguna complicación en la maniobra de amerizaje. Fueron recogidos por sendas boniteras y remolcados, Pereira a Tinamayor, y a Comillas Orté; repostados con gasolina que por tierra se les envió desde Llanes y Torrelavega, respectivamente, despegaron para rematar el viaje en la bahía santanderina. A media tarde, los cuatro hidros se mecían, al ancla, en la que habría de ser su base durante los próximos once meses, en el Cuadro de Maliaño.

Grande fue la expectación que en Santander despertaron aquellos pequeños y airosos hidroaviones plateados, con los fondos negros, la bandera tricolor en el timón de dirección, y bandas rojas en fuselaje y planos; en el casco llevaban pintada una libélula dotada de grandes prismáticos, emblema de la 2.^a Escuadrilla de reconocimiento de la Aeronáutica Naval, de la que procedían estos Savoia.

Desde el día siguiente al de su llegada comenzaron sus servicios «*los hidros de Beneito*», como en el ambiente aviatorio de aquel Santander se los conoció. Para poder dar el mayor descanso posible a los escasos tripulantes, al tiempo que ayuda en tierra a los mecánicos, se decidió desde el primer momento que las tripulaciones se compusieron únicamente de dos miembros: el piloto y un ametrallador-bombardero. Al principio se realizaban los servicios por parejas de aviones, que se internaban en el mar con rumbo norte, unas 25 millas; allí se separaban los dos hidros y seguían rumbos opuestos, a lo largo del paralelo, hasta llegar a la altura de los cabos Higuer y de Peñas, respectivamente, y volando en zig-zag para cubrir la mayor superficie de agua posible, se dirigían a la costa, reconociendo las aguas litorales hasta finalizar la misión en Santander. Este sistema se modificó pronto, y se sustituyó por el de salir un solo hidro que recorrería amplios tramos de litoral, en ambas direcciones, adentrándose una docena de millas en el mar; antes de tomar agua, cuando de regreso se encontraba el hidroavión en las proximidades de cabo Mayor, era relevado por otro Savoia que efectuaría un servicio similar.

Además de estos rutinarios servicios de exploración, realizaban *los hidros de Beneito* la protección del tráfico marítimo en los puertos propios, efectuando reconocimientos en la ruta de sus convoyes y de los barcos aislados que trataban de forzar el bloqueo impuesto por las fuerzas nacionales, realizando exploraciones en la ruta de aquéllos, localizando a los cruceros y patrulleros nacionales para, a la vista de su dispositivo, elegir el mejor momento para la salida de los mercantes, y la ruta más oportuna y segura para ellos, e informando de la mayor o menor proximidad de las unidades de guerra nacionales, a los contrabandistas extranjeros que se mantenían días y días al filo de las aguas jurisdiccionales, esperando el momento propicio para, en jadeante carrerilla, salvar las tres peligrosas millas que los separaban de los puertos de destino, dejando burlados a los bloqueadores.

Comoquiera que estos hidroaviones no disponían de equipo de radio, para informar del resultado de sus reconocimientos y exploraciones habían de tomar agua en alguna de las superficies aptas para ello, con el consiguiente retraso y la deficiente explotación de los datos obtenidos.

A mediados de octubre, cuando la escuadra gubernamental que había llegado al Cantábrico para tratar de levantar la hundida moral de los vascos, regresaba al Mediterráneo, se consideró prudente que, para servir de ojos a la flota al llegar al Estrecho por donde se suponía se encontraban los cruceros nacionales, uno de los Savoia fuera embarcado en el acorazado «Jaime I», pero al comprobarse que el hidro trincado en cubierta, dificultaba el uso de una de las torres del 30,5, se desistió de llevarlo. Otro intento de sacar a estos aviones de Santander, lo hizo el Subsecretario del Aire, desde Valencia, el 4 de febrero de 1937, disponiendo que fueran enviándose «de uno en uno» al Mediterráneo, «a medida que fuera siendo posible», pero el jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte no debió hallar la oportunidad para ello, y, por otra parte, las dificultades de abastecimiento de piezas de repuesto, y los consiguientes problemas de mantenimiento, no permitían poner a estos hidroaviones en condiciones de afrontar con ciertas garantías de éxito el arriesgado y largo vuelo, todo él sobre tierra enemiga o francesa. Las posibilidades de empleo fueron reduciéndose día a día, y los servicios hubieron de quedar limitados a los estrictamente indispensables.

Entre las misiones que realizaron los Savoia, estuvo la búsqueda del submarino «C-5» desaparecido en el curso de un servicio, el 30 de diciembre; luego de una serie de fatigosos rastreos fue localizada una gran mancha de aceite a unas 10 millas de Tinamayor.

En febrero de 1937, fue Beneito destinado a la región Centro, siendo relevado en el mando de la escuadrilla por el auxiliar de Aeronáutica Naval, Cárlos Lázaró.

El 23 de marzo, al tomar agua, procedente de Santander, en la ría de Bilbao, capotó a consecuencia de un desplome uno de los Sa-62, resultando el mecánico, Víctor Abad muerto, y los otros tres tripulantes heridos; el avión quedó completamente destrozado. Pocos días más tarde, una luminosa tarde de nordeste, al regreso de una exploración, capotó otro de los hidros en la bahía santanderina, quedando totalmente destruido, aunque logrando salvarse la tripulación. A finales de abril solamente quedaban dos Sa-62 en condiciones de volar, y éstas, tan precarias que, al irse a pique el acorazado «España» frente al abra del Sardinero el 30 de aquel mes, no pudieron salir a participar con los aviones de La Albericia en el ataque a los buques nacionales.

Además de los cuatro Savoia, hubo en aquella época en Santander, bien que muy fugazmente, otro hidroavión gubernamental: un sexquiplano Sikorsky RS-1 (SB-38), antiestético hasta dejarlo de sobra; con una envergadura de 21,62 metros, una longitud de 12,14 y una altura de 4,17, tenía una superficie alar de 65,35 metros cuadrados. Su fórmula bicola, con los timones unidos a la canoa y al plano superior por medio de montantes carenados, le daban el aspecto de una colodra voladora; dos motores radiales *Pratt and Whitney* «R-1340C» de 450 C. V. de potencia, moviendo hélices tractoras, metálicas y bipalas, le proporcionaban una velocidad máxima de 200 kilómetros a la hora, siendo la de crucero de 175; tenía un techo de 4.600 metros, y su autonomía era de 950 kilómetros. El peso en vacío de este peculiar hidroavión, de construcción enteramente metálica, era de 3.050 kilos, y a plena carga, de 4.680.

Construida una pequeña serie en los Estados Unidos al principio de la década, había prestado servicio este avión en la Marina de aquel país hasta 1934, pasando luego a volar en algunas líneas aéreas, en las que, pese a su escasa capacidad de pasaje, había sido bien apreciado¹.

No está muy clara la llegada de este solitario hidroavión a las fuerzas aéreas del Norte; parece ser que el gobierno vasco, dispuesto a comprar cualquier cosa capaz de volar, adquirió este extraño aparato a través de un periodista sueco que supo constituirse en ganancioso pescador de aquel revuelto río. Su vida como hidroavión de guerra de los gubernamentales no pudo ser más efímera: averiado en Bilbao por un bombardeo de la aviación nacional antes de que hubiera empezado a prestar servicio, se inició su reparación en la Naval de Bilbao, pero ante la inminente entrada de las fuerzas nacionales en la plaza, fue trasladado a Santander; allí, en la base de hidros, los mecánicos de la escuadrilla de Savoia lo repararon concienzudamente, aunque más le hubiera valido quedar averiado; en

¹ Aunque estos aviones eran originariamente anfibios, el adquirido por los gubernamentales había sido modificado y transformado en hidroavión puro.

el primer vuelo de prueba tras la reparación, llevado a cabo por Francisco Casals el 30 de julio de 1937, a lo largo de la costa occidental de Cantabria, fue interceptado por los «chatos» de una escuadrilla que regresaba de un servicio en el frente de Asturias, y al no reconocerle por no llevar pintadas aún las anchas franjas rojas, características de los aviones de guerra gubernamentales, lo atacaron y derribaron a unas pocas millas de Suances, cayendo al mar y muriendo cuatro de sus cinco tripulantes.

Al ocupar las fuerzas nacionales el 26 de agosto de 1937, la capital de Cantabria, encontraron en la base de hidros de El Cuadro, dos Savoia «Sa-62» en tan malas condiciones, que nunca se intentó volver a ponerlos en vuelo.



La 1-E-70 (1.^a Escuadrilla del Grupo 70) se hallaba en el Norte, formando parte de las fuerzas de bloqueo, desde principios de mayo de 1937. Creado el Grupo 70 (1-G-70) el 14 de noviembre de 1936, recogiendo en él todos los hidroaviones Dornier «Wal» que se encontraban en la zona nacional, estaba compuesto por dos escuadrillas: la 1-E-70 y la 2-E-70, cada una constituida por cuatro «Wal» en vuelo.

Era el Dornier «Wal» uno de los más célebres hidroaviones del período comprendido entre las dos guerras mundiales. Diseñado por Claudius Dornier, entró en servicio en 1922, siendo la Aviación Militar española la primera del mundo que dispuso de él, y quizá la única que lo utilizó en misiones de guerra, comenzando con seis aviones adquiridos en 1922, construidos en Marina di Pisa, en Italia, que se incrementaron en los años siguientes hasta doce de la misma procedencia, para comenzar en 1926 a construirse en Cádiz, en la factoría de C.A.S.A. que ya, en 1929, inició una serie de veintiséis hidroaviones que fueron entregados en los tres años siguientes. Este hidroavión que tanta fama alcanzó cuando con uno de ellos —el «Plus Ultra»—, Franco, Ruiz de Alda y Rada, cruzaron el Atlántico Sur, de Palos de Moguer a Buenos Aires a principios de 1926, era un aparato revolucionario en su época, que destacaba por su solidez y por una original idea de Dornier, los «stummel», especie de muñones de ala situados en la línea de flotación, que solucionando el problema de la estabilidad en el agua, convertían al avión, monoplano de ala alta, casi en un sexquiplano. De construcción metálica, su fórmula de potencia era de dos motores en tandem, emplazados en una góndola situada en el centro del plano, y con acceso a ella en vuelo; este magnífico hidroavión montó gran variedad de motores diferentes, en los distintos países que dispusieron de él.

Tenía el «Wal» una envergadura de 22,5 metros, una longitud de 17,25 y su altura era de 4,80; la superficie alar era de 97 metros cuadrados, su peso en vacío de 2.150 kilos, y a plena carga, de 4.150. Con una velocidad máxima de 210 kilómetros a la hora, la de crucero era de 195, su techo de 4.800 metros y su autonomía de 1.500 kilómetros.

El armamento de este hidroavión consistía en tres ametralladoras Vickers «K» de 7,69 mm., dos situadas en montaje gemelo en la torreta de morro, y la otra en la dorsal, y su capacidad de carga de bombas o cargas de profundidad, era de 1.200 kilos.

La tripulación la componían cinco hombres: dos pilotos, observador-navegante, mecánico y radio; estos dos últimos actuaban en combate como ametralladores.

Los hidros del 1-G-70 estaban dotados de motores *Isotta-Fraschini* «Asso 500» de 500 C. V. de potencia, moviendo hélices, una tractora, y propulsora la otra, de madera y de cuatro palas. Iban pintados de gris barracón, con escarapelas negras en planos y fuselaje, y la cruz de San Andrés, negra sobre fondo blanco, en el rimón de dirección; en el costado, además de los números de matrícula pintados en blanco, llevaban el «Dragón Rojo» del juego del Mah-Jong, emblema del Grupo, de gran solera ya que había nacido en la base de El Atalayón, en la Mar Chica, en los gloriosos meses en que los «Wal», en arriesgados y efectivos vuelos, preparaban el desembarco del ejército español en la bahía de Alhucemas.

En abril de 1937, había tomado el mando del 1-G-70 el comandante Manuel Martínez Merino, uno de los hidristas más destacados de la Aviación Militar, con más de 700 horas de vuelo en Dornier «Wal», casi todas hechas en la campaña de Marruecos. A finales de aquel mes, en plena ofensiva nacional en el Norte, el Almirante Jefe del Departamento de El Ferrol, jefe asimismo del bloqueo del Cantábrico, solicitó del General Jefe del Aire que se asignara una escuadrilla de hidros para cooperar con la flota que aquellos días estrechaba más aún el bloqueo de los puertos enemigos del litoral. No contaba la agonizante Aeronáutica Naval con otro avión que un Fairchild «F-91» que, sin armamento y de corta autonomía, llevaba a cabo misiones, más simbólicas que reales, escasas y de poca utilidad.

Recibió el comandante Martínez Merino la orden de que una escuadrilla de su Grupo que se encontraba estacionado en Cádiz, se trasladase a El Ferrol, y designó a la 1-E-70, marchando él con ella a la base gallega; el 1.º de mayo hicieron el vuelo directo los hidros 70-21 y 70-24, y el día 22 lo hizo el 70-27; en agosto se completaría la escuadrilla con la llegada a Bilbao del 70-5.

El personal de esta escuadrilla lo formaban, además del jefe del Grupo, los pilotos, capitanes, de la Puente Bahamonde (jefe de la escuadrilla) y Bazán, y

tenientes, Lerdo de Tejada, Guil, Alvarado y Bay; los alféreces observadores, Adarraga, Zavala, Fernández Trapa y Terrados; los mecánicos, brigadas Navarro y Fadón, sargento Costea y Cabos Domínguez Marpillat y Contreras; y los radios, alférez Expósito y cabos Vázquez y Amenado.

Desde el 3 de mayo, fecha del primer servicio de guerra en el Norte, hasta el 26 de junio en que pasó a estacionarse en Las Arenas, en la ría de Bilbao, permaneció la 1-E-70 en la base de El Ferrol, con un avión —en ocasiones, dos— destacado en la ría de Ribadeo constituida en base avanzada, colaborando desde ambos puntos, con gran eficacia, con las fuerzas de superficie empeñadas en el bloqueo de los puertos enemigos, lo mismo que desde Las Arenas donde estuvo estacionada hasta el 7 de septiembre en que, a petición del Almirante Jefe del bloqueo, se trasladó a Santander, al Cuadro de Maliaño, quedando en Ribadeo un hidro destacado.

Entre las misiones realizadas por los «Wal» de la 1-E-70 en el tiempo que tuvo su base en un rincón de la bahía de Santander, se podría destacar la localización por el 70-21 del mercante español «Luis Adaro», que dio ocasión para su apresamiento por el crucero «Almirante Cervera». Fue muy importante la labor de esta escuadrilla en aquellos días, para impedir el tráfico marítimo en el puerto de El Musel, así como prestando servicio de vigilancia antisubmarina en beneficio de las unidades de la escuadra. El 1.º de octubre, localizado por el 70-21 el mercante inglés «Bobie» que con material de guerra se dirigía a Gijón, permaneció el hidro sobre él hasta la llegada del patrullero nacional «Fantástico» que lo apresó; este mismo bou y el «Tito», dirigidos por el 70-24 que lo había localizado y parado con fuego de ametralladora, lograron capturar al vapor inglés «Doverary» el 7 de aquel mes.

El día 10, mientras el 70-5 llevaba a cabo una exploración en el extremo occidental de la costa enemiga, tripulado por los tenientes Guil y Alvarado, alférez Adarraga, brigada Navarro y cabo Amenado, sufrió una avería en el motor delantero que forzó la toma de agua en una mar tendida y con bastante viento cruzado a las olas; Guil llevó a cabo una estupenda maniobra, amerizando con viento de costado, con el fin de coger las olas a lo largo. Avistados unas horas más tarde por el mercante español «Altube Mendi», recogió éste a la tripulación, y tomando el hidro a remolque, los trasladó a Santander.

Unos días más tarde, el 14, fue localizado y atacado por el 70-27 un submarino enemigo que salía del puerto de El Musel; el submarino se sumergió y logró escapar a las cargas de profundidad que le arrojó el «Wal».

Extinguido ya prácticamente el frente Norte, recibió la 1-E-70 orden de abandonar su base de Santander y marchar a El Ferrol, desde donde unos días más tarde se dirigió a Cádiz y, posteriormente, todo el 1-G-70 a Baleares, a la base

de Alcudia, para formar parte de las fuerzas de bloqueo de la costa catalana y levantina, hasta el final de la guerra.

Durante los cuarenta y dos días que Santander fue base de la 1-E-70, realizó ésta 98 servicios de guerra, volando en ellos un total de 183 horas.

Quizá podría decirse, parafraseando a Fernando IV, que «La villa de Santander es una de las más buenas villas que hay en el mundo y una de las mejores bases de hidros que hay en la mar».



1.—Patrulla de Savoia Sa-62, de la 2.^a Escuadrilla de reconocimiento de la Aeronáutica Naval, fondeada en la base de El Atalayón (Melilla).



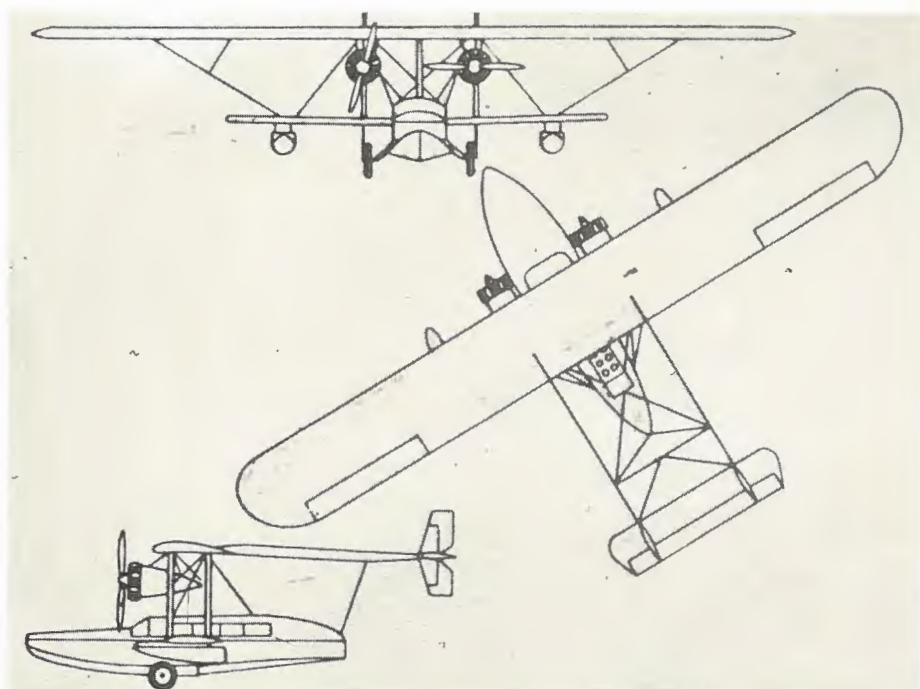
2.—Savoia Sa-62, remolcado.



3.—Dornier "Wal" despegando en la Mar Chica (Melilla).



4.—Dornier "Wal" del Grupo 6, sobrevolando las islas Medas.



5.—Tríptico del Sikorsky RS-1. Al ejemplar que las fuerzas aéreas gubernamentales tuvieron en el Norte, se le había desmontado el tren de aterrizaje, convirtiéndole en hidroavión puro.



6.—El Sikorsky RS-1. en esta fotografía con el tren despegado.

APROXIMACION AL LENGUAJE MARINERO
EN CASTRO-URDIALES

MERCEDES HERNANDO

Castro-Urdiales, una de las Cuatro Villas de la Costa.

Castro-Urdiales es una villa situada a la orilla del mar, casi en la mitad del seno que forma el Cantábrico, entre los cabos Quejo y Machichaco; justo en frente de la línea de costa que va desde el abra de Bilbao hasta la punta del Villano.

Al sur del casco urbano está la sierra de San Pelayo, la más saliente de las estribaciones del monte Cerredo.

Este municipio perteneciente a la provincia de Santander, y al partido judicial de Laredo, cuenta con 12.757 habitantes.

La pesca, actividad primordial de Castro a través de los siglos.

La razón originaria de Castro-Urdiales, como la de las demás villas de la costa fue la pesca.

El ser la mayor parte de sus habitantes hábiles pescadores, y por lo tanto expertos navegantes y mareantes fue la causa de su gran participación en la brillante ejecutoria mercantil y guerrera que se desarrolló durante la Baja Edad Media y la Moderna.

La pesca de la ballena también representó para esta villa una importante fuente de ingresos, durante los siglos XIII y XIV llegando incluso al XVII.

Los pescadores ya desde muy antiguo, decidieron que para mejor desarrollar su actividad, había que organizarse colectivamente, lo que llevaron a cabo creando la Cofradía, del «Noble Cabildo de Mareantes y Navegantes del Señor Santo Andrés», que se remonta al siglo XIV.

La regla primitiva del Cabildo era parecida a la actual, salvando las distancias en el tiempo, y similares los preceptos que regían la disciplina de los asociados en las faenas de la pesca y de la navegación.

Objeto de la Cofradía.

1. La reglamentación del ejercicio de la pesca entre sus asociados, y la venta pública en común del producto.
2. La ayuda y el mutuo auxilio entre los socios, mediante el reparto general de socorros en caso de necesidad; la prestación de médico y farmacia en caso de enfermedad y la protección permanente a inválidos y ancianos.
3. El mejoramiento de las condiciones materiales de vida de sus asociados, estableciendo e interesándose en la constitución de cooperativas de consumo que puedan facilitarles los artículos comestibles de primera necesidad.
4. La adquisición de embarcaciones dedicadas al ejercicio de la pesca que acrecienten los medios económicos de la sociedad y procuren utilidad y ocupación a sus asociados.
5. Facilitar a éstos en las mejores condiciones posibles, los alimentos y artículos necesarios para su vida profesional: como efectos navales, raba, carnada, redes y otros útiles para la pesca.
6. Atender las necesidades de orden moral de sus asociados, fomentando los medios para aumentar su cultura general y profesional.
7. Beneficiar por sí misma el producto de la pesca, implantando por su cuenta, caso necesario y posible la fabricación de conservas y salazón de pescado. Podrá, en suma, realizar cuantas operaciones estime conducentes al mejor régimen de la industria pesquera, más útil aprovechamiento de su producto y mayor bienestar moral y material de los socios dedicados a ella¹.

De todas formas, a través de los siglos, y sobre todo después del auge del siglo XV, Castro-Urdiales como villa eminentemente pesquera, sufre reveses en su economía, de tal forma que la documentación del Cabildo perteneciente al siglo XIX refleja una gran miseria en el gremio pescador, debido a una serie de circunstancias adversas: «La navegación de alta mar casi extinguida, y la de cabotaje en estado deplorable han colocado a los marineros en la profesión pescadora, y de tal manera han aumentado los productos de ésta en todo el litoral de la península, que su coincidencia simultánea con la escasez de numerario en

¹ Noble Cabildo de San Andrés. *Estatutos*, Madrid, 1921.

el interior del reino y la baratura de la carne, han dado el golpe más mortal a esta industria, haciendo víctimas de su desgracia a los arrieros y a la mayor parte de la población de Castro-Urdiales que vivía de la conserva del pescado²».

Justificación del trabajo y método utilizado.

El objeto del presente estudio es hacer una recogida del léxico marinero de Castro-Urdiales, tarea que considero urgentísima, ya que la población marinera de este puerto se ha reducido al mínimo, con la consiguiente desaparición del lenguaje típico de esta gente, acelerada por la gran invasión de elementos foráneos.

Para llevar a cabo este trabajo me he valido de la encuesta personal, eligiendo primeramente los informantes, buscando con preferencia personas nacidas en este puerto y de una antigüedad notoria en las tareas relacionadas con la marinería.

Para realizar la encuesta sobre peces y otras especies marinas he tomado como base la *Nomenclatura Ictiológica, nombres científicos y vulgares de los peces españoles*, por Fernando Lozano Cabo; ilustrando mis preguntas con los dibujos de las obras: *Peces de Mar y de Río*, por Roberto Lotina Benguria y Mario de Hormaechea Camiña, y *Guía de los Peces de Mar del Atlántico y del Mediterráneo*, por Bent J. Muus y Preben Dahlström.

Los peces y animales marinos los he ordenado por orden alfabético según el nombre oficial, colocando a continuación el nombre con el que se le denomina en Castro-Urdiales, acompañándolo de algunas denominaciones utilizadas en otros puntos.

Informantes:

Antonio Hierro García, de 58 años. Actualmente y desde hace un año trabaja en la Cofradía, pero anteriormente se ha dedicado a las faenas de la pesca durante más de 40 años, ya que empezó a trabajar a los 14 años.

Jaime Viñals Cagigas, de 65 años. Trabaja en la Cofradía de Castro-Urdiales.

Francisco Marta Gutiérrez, de 50 años. Secretario de la Cofradía.

² "Libro destinado a copiar la correspondencia oficial del Noble gremio de San Andrés de los Mareantes de este puerto de Castro-Urdiales". Establecido por el Procurador General del gremio D. Pedro de la Helguera y Navarro, elegido el día 6-1-1831. Libro perteneciente a la Cofradía de Pescadores.

Daniel Santisteban Gabancho, de 66 años. Farmacéutico de Castro-Urdiales, y persona muy aficionada al estudio de todo lo relacionado con el mundo marino.

Todos ellos han nacido y vivido siempre en este puerto, lo mismo que sus antepasados de varias generaciones.

NOMBRES DE PECES Y ANIMALES MARINOS, UTILIZADOS EN CASTRO-URDIALES:

ABADEJO AMARILLO

Pollachius pollachius (Linneo)

Castro-Urdiales: ABADEJO

Santander: SARRETA, SERRETA

Vascongadas: ABADIRA, BAKAILO, MAKALLAU

Castilla: ABADEJO, BACALAO

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre, trasmallos, palangres, a la cacea, etc.

Modo de comercializarlo:

Es un pescado de carne muy sabrosa, se consume en fresco.

En Castro-Urdiales hay un refrán que viene a demostrar las excelencias de este pescado. Dice así: «Del abadejo, el pellejo».

AGUJA

Belone belone (Linneo)

Castro-Urdiales: AGUJA

Santander: ALPABARDA, CORSITO, SALTON

Vascongadas: AKULA, ORRATZ, LANTZOI

Castilla: AGUJA, AGUJA PALADAR

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes finas, artes de cerco, cacea, etc.

Modo de comercializarlo:

No es muy estimado, se suele utilizar para cebo.

ALACHA

Sardinella aurita (Valenciennes)

Castro-Urdiales: SABARE, LACHA

Santander:

Vascongadas: ASTUN

Castilla: ALACHA, ALATCHA, SARDINA, TRANCHO

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de cerco y de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy ordinaria, se consume en fresco pero es muy poco apreciado.

ALBACORA

Thunnus alalunga (Bonnaterre)

Castro-Urdiales: BONITO

Santander: BONITO, GERNON

Vascongadas: ATUN ZURI, BONITA, HEGALUZE, ALBOKERA, ALOT

Castilla: ALBACORA, BONITO

Modo de pescarlo:

Se pesca a la cacea con redes fijadas y de cerco, etc.

Modo de comercializarlo:

Una gran parte se conserva en escabeche, aceite y salmuera, y una mínima parte se consume en fresco.

ALIGOTE

Pagellus acarne (Risso)

Castro-Urdiales: AGUILOTE

Santander: ALIGOTE, BESUGO

Vascongadas: LENTOE, ALIOTA, NESKAZAHAR, ALIGOTE

Castilla: ALIGOTE, BASUGU, BESUGO, PANCHO

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo, palangres, nasas, trasmallos, redes de cerco.

Modo de comercializarlo:

Su carne no es demasiado apreciada, se consume en fresco.

ANGELOTE

Squatina squatina (Linneo)

Castro-Urdiales: BILLAN

Santander: ANGELAZO, ANGELON, MILLAN, VILLAN

Vascongadas: AINGERU GUARDAKOA

Castilla: ANGEL, ANGELON, ANGELOTE

Modo de pescarlo:

Su pesca se realiza con redes, generalmente con trasmallos, redes de mucho fondo y artes de arrastre, pues parece que este pez rara vez pica el anzuelo.

Modo de comercializarlo:

Antiguamente su piel se usaba como lija, hoy en día no se aprecia mucho, se consume fresco.

ATUN

Thunnus thynnus (Linneo)

Castro-Urdiales: CIMARRON

Santander: ALBACORA, CIMARRON

Vascongadas: ATUN BERRI, EGALABURR, PEXE OBLONKA, BONITA

Castilla: ALBACORA, JARDON, CIMARRON, ARROAZ (adulto),

ATUNETE (joven)

Modo de pescarlo:

Su pesca se lleva a cabo con los más diversos artes: cercos, nasas, palangres, etc.

Modo de comercializarlo:

Es un pez de gran valor económico, puesto que su carne es muy estimada, principalmente se usa para hacer conservas.

BACALADILLA

Micromesistius pontossou (Risso)

Castro-Urdiales: LIRIO, PERLENGUE

Santander: PEZ LIRIO

Vascongadas: BAKALADA, LIRIO

Castilla: BACALADILLA

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre, palangres, etc.

Modo de comercializarlo:

Su importancia económica es relativa, pues aunque es pescado blanco y se consume bastante, no es muy apreciado debido a la flojedad de su carne. Se consume en fresco.

BACALAO

Gadus morhua (Linneo)

Castro-Urdiales: BACALAO

Santander:

Vascongadas: BAKAILO, MAKALLAU, ABALU, GELI

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre y anzuelos.

Modo de comercializarlo:

Su importancia económica es inmensa; se consume fresco, seco, salado, etc.

BEJEL

Trigla lucerna (Linneo)

Castro-Urdiales: CUCO

Santander: CUCO, PERLON

Vascongadas: ARRAINGORRI, PUTXANO, KOLO

Castilla: BEJEL, CACHORRUBIO, COLORADO

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastre, trasmallo y anzuelo.

Modo de comercializarlo:

Es apreciado, se consume en fresco.

BESUGO

Pagellus bogaraveo (Brünnich)

Castro-Urdiales: BESUGO

Santander: PANCHO, BURAS, OLLOMOEL

Vascongadas: BIXIGU, ARROSELLA, ALIKOTA, BIXI

Castilla: BESUGO, BESUGO DE LAREDO, PAGEL, PACHON

Modo de pescarlo:

Se pesca con nasas, anzuelos sueltos, palangres, trasmallos, etc.

Modo de comercializarlo:

Es un pez muy apreciado, se consume en fresco y es plato obligado en Navidad. Antiguamente se escabechaba para mandarlo a Castilla, pero actualmente está prohibido conservar cualquier pescado blanco.

BOCANEGRA*Galeus melastomus* (Rafinesque)

Castro-Urdiales: GOLAY, GOLAYO

Santander: GOLAY, OLAYO, COLAYO

Vascongadas: PIMPINO, ABRIÑA, ITSUKI, YOLAIO

Castilla: BOCA NEGRA, PEZ PERRO

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre y palangres de fondo.

Modo de comercializarlo:

Su carne es apreciada solamente por los pescadores. Se consume en fresco.

BOGA*Boops boops* (Lineo)

Castro-Urdiales: BOGA

Santander: BOGA

Vascongadas: BOBA

Castilla: BOGA, BOGARRO

Modo de pescarlo:

La pesca se realiza con redes de cerco, arrastre, trasmallos, anzuelo, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es poco apreciada, se consume en fresco.

BOQUERON*Engaulis encrasicholus* (Linneo)

Castro-Urdiales: BOCARTE

Santander: ABOCARTE, BOCARTE, ANCHOA, HOMBRE

Vascongadas: ANT XOBA, BOKARTE

Castilla: ANCHOA, SARDINETA

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de cerco y de deriva.

Modo de comercializarlo:

Parte se consume en fresco, y otra parte se industrializa en forma de salazón, en aceite (semiconserva). Las magas o residuos se utilizan para hacer harina de pescado.

BORRACHO

Eutrigla gurnardus (Linneo)

Castro-Urdiales: CUCO FRANCES, PERLON

Santander: CUCO AMERICANO, PERLA

Vascongadas: PERLOI, ARRAINGORRI, KOLO, MURLOIN

Castilla: BORRACHO, CUCLILLO, PERLON

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastre, trasmallo y anzuelo.

Modo de comercializarlo:

Su carne es apreciada, se consume en fresco.

BRECA

Pagellus erythrinus (Linneo)

Castro-Urdiales: BRECA

Santander: BRECA

Vascongadas: LAMOTE, BRECA, ERROSEL TXIKI

Castilla: BESUGUETE, DENTON, ROJO, PAJEL

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo, suelto y en palangres, redes de cerco, trasmallo, arrastre, etcétera.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy apreciada, se consume en fresco.

BROTOLA DE FANGO

Phycis blennoides (Brünnich)

Castro-Urdiales: LOCHA

Santander: ABADEJO, LOCHA, MOLLARETA

Vascongadas: LOTXA, ALISA, MATRANA

Castilla: BROTOLA DE FANGO, ESCOLAR

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastres y palangres, sobre todo en invierno.

Modo de comercializarlo:

Se consume en fresco.

CABALLA*Scomber scombrus* (Linneo)

Castro-Urdiales: VERDEL

Santander: MACAREU, SARDA, MAQUEROL

Vascongadas: BERDEL, MAKELA, MAKAREL

Castilla: CABALLA, ESCOMBRO, ESTORNINO

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de cerco y arrastre, también a la cacea.

Modo de comercializarlo:

Parte se consume en fresco, y otra parte se conserva como sucedáneo del Bonito.

CABRACHO*Scorpaena scrofa* (Linneo)

Castro-Urdiales: CABRAYO

Santander: CABRACHO, ESCARAPOTE

Vascongadas: AHUNTZ-ARRAIN, KABRARROCA, ITSAS KABRA

Castilla: ESCORPA, CABRACHO, ESCORPENA, RAÑO

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de arrastre, trasmallo, palangres, a fondo con anzuelo, con pincho y farol junto a la orilla en las noches oscuras, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy estimada por los buenos conocedores, pero casi desconocida en las poblaciones alejadas de la costa. Se consume en fresco.

CABRILLA*Serranus cabrilla* (Linneo)

Castro-Urdiales: CABRA DE BOTE

Santander: CABRA, CABRA DE BAJURA

Vascongadas: KABRA, KRABA, ANTXARRAIN

Castilla: CABRA, CABRILLA, SERRANO

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo, palangres y trasmallo.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy sabrosa. En este puerto los únicos que pescan cabras son los «boteros». Se consume en fresco.

CACHUCHO

Dentex macrophthalmus (Bloch)

Castro-Urdiales: LA REINA

Santander: DENTON

Vascongadas: AMARTE ARANTZA

Castilla: BURAS, CACHUCHO, SAMA DORADA

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastre, aunque algunas veces también con palangres de fondo.

Modo de comercializarlo:

Su carne es apreciada, se consume en fresco.

CAILON

Lamna nasus (Gmelin)

Castro-Urdiales: CAILA

Santander: CAILON, NARRAJO

Vascongadas: TINTOLETA, ITSAS-OTSO, MARRAIXO, LAMIA

Castilla: CAILON, NARRAJO

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo a la cacea, palangres, redes de deriva y de arrastre, etc.

Modo de comercializarlo:

Antiguamente, en los puertos pesqueros se salaba y después se consumía como si fuera bacalao.

Hoy en día no se utiliza para nada, además de que apenas se pesca ninguno.

CAPELLAN

Trisopterus minutus (Linneo)

Castro-Urdiales: ALBARICOQUE

Santander: CARRAJUELO, FANCA, FANECO

Vascongadas: TANKARTTA, PANEKA

Castilla: BARBADA

Modo de pescarlo:

Se pesca con trasmallos y artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Su carne es buena, pero son peces de tamaño pequeño. Se consume en fresco.

CARBONERO

Pollachius virens (Linneo)

Castro-Urdiales: CERRETA

Santander:

Vascongadas: KOLIN, BAKAILO, MAKALLAU

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre, trasmallos, anzuelos, etc.

Modo de comercializarlo:

Se consume en fresco, y su carne es de mediana calidad.

CAROCHO

Scymnorhinus licha (Bonnaterre)

Castro-Urdiales: LIJA

Santander: LIJA

Vascongadas: ORTZ TXIRRIKIA

Castilla: CAROCHO, CAZON

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de fondo, palangres y arrastre.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor.

CAZON

Galeorhinus galeus (Linneo)

Castro-Urdiales: TOLLO, TOLLA

Santander: TOLLE

Vascongadas: TOLLO, TOIL, LIXA, KAZOI

Castilla: CAZON, PEZ PEINE, TOLLO, TOLLE

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes especiales llamadas cazonales, con palangres de fondo, trasmallos, artes de arrastre y cacea a fondo.

Modo de comercializarlo:

No es muy apreciado, se consume en fresco.

CONGRIO

Conger conger (Linneo)

Castro-Urdiales: CONGRIO (al adulto), CHICOTE (al pequeño)

Santander: CONGRIO, LUCIATO (al joven)

Vascongadas: ITSAS AINGIRA, MIKELA, AXOTE (al joven)

Castilla: CONGRIO, NEGRILLA, ZAFIO

Modo de pescarlo:

Se capturan con palangres de fondo y ocasionalmente con otros artes (nasa, arrastres).

Modo de comercializarlo:

Es bastante apreciado, se consume en fresco.

CORVINA

Argyrosomus regius (Asso)

Castro-Urdiales: CORVINA, CURVINA

Santander: BERRUGATE, BERRUGUETA, BERRUGUETE

Vascongadas: ANDEJA, ANTESA, BERRUGUETA

Castilla: CORVINA, PEJERREY

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de arrastre, redes fijas, anzuelos, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es bastante ordinaria, se consume en fresco y también se sala.

CHERNA

Polyprion americanus (Schneider)

Castro-Urdiales: MERO

Santander: CERNA, MERO DE ROCA, ROMERETE

Vascongadas: MERU, TXERNA, ERRONDO

Castilla: CHERNA, CHERNO, MERO

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo a fondo, palangres, trasmallos, arrastres, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es estimadísima, se consume en fresco.

CHOPA

Spondyliosoma cantharus (Linneo)

Castro-Urdiales: ZAPATERO

Santander: ANILLO, JARGUETA, PAÑOSO

Vascongadas: OILAKA, MOTXARRA, LUSUN ARRAIN

Castilla: BEUT, CACHUCHO, CANTERO, PAÑON

Modo de pescarlo:

Se pesca con palangres, trasmallos, anzuelos sueltos, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne no se aprecia por ser muy ordinaria, se consume en fresco.

DENTON

Dentex dentex (Linneo)

Castro-Urdiales: HURTA

Santander: DENTON, MACHOTE, SAMA

Vascongadas: LAMOTE, URTA, TXELBA

Castilla: DENTON, SAMA DORADA

Modo de pescarlo:

Se pesca con palangres, a la cacea, trasmallos, arrastre, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne está conceptuada como excelente. Se consume en fresco.

DORADA

Sparus aurata (Linneo)

Castro-Urdiales: DORADA

Santander: DORADA, MAZOTE, CHAPARRETA (al joven)

Vascongadas: URRABURU, URRE-ARRAIN, ARRAINGORRI

Castilla: DORADA, DORADO

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo suelto y en palangres, trasmallos, arrastres, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es medianamente apreciada, se consume en fresco.

ESCORPION

Trachinus draco (Linneo)

Castro-Urdiales: ESCORPION, ESCURPION

Santander: ARAÑO, ESCORPION, SALVAREO, SALVARIEGO

Vascongadas: SABURDIN, ZAKARAIL, SABIROI

Castilla: ARAÑA, PEJE ARAÑA

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastres, trasmallos, palangres, etc,

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy apreciada por lo fina. Se consume en fresco.

ESCORPORA

Scorpaena notata (Rafinesque)

Castro-Urdiales: OBISPO

Santander:

Vascongadas: GOMITXO, ZAKATU, LLISATZA

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastres, trasmallos, palangres, etc.

Modo de comercializarlo:

Es un pez exquisitísimo por la exquisitez de su carne. Se consume en fresco.

ESCURSANA

Dasyatis violacea (Bonaparte)

Castro-Urdiales: LAGARON

Santander:

Vascongadas:

Castilla: PEZ PRELADO, RAYA VACA

Modo de pescarlo:

Se pesca con largos palangres.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún interés económico.

ESTORNINO

Scomber colias (Cuvier)

Castro-Urdiales: CUERVA

Santander: CABALLA

Vascongadas: HUERVA, MAKAELE, BETANTXE

Castilla: CABALLA, ESTORNINO, VISOL

Modo de pescarlo:

Se pesca a la cacea, a fondo, con redes de cerco, artes de arrastre, etc.

Modo de comercializarlo:

Se consume en fresco una pequeña parte, y lo demás se conserva como sucedáneo del Bonito.

FANECA

Trisopterus luscus (Linneo)

Castro-Urdiales: FANECA

Santander: FANECA, CAPELLAN, PALENCA

Vascongadas: PANEKA, PALENKA, TACART

Castilla: CAPELLAN, FANECA

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre, anzuelos, trasmallos, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy apreciada, sobre todo porque es muy fácil de digerir, se consume en fresco.

GALLINETA

Helicolenus dactylopterus (Delaroche)

Castro-Urdiales: CABRA DE ALTURA, DE PLAYA

Santander: CABRA DE ALTURA, DE HONDURA

Vascongadas: KABRARROKA, ITSAS-KABRA

Castilla: GALLINETA, POLLA, RAÑO

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de fondo y palangres de profundidad.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy apreciada, se consume en fresco.

GALLO

Lepidorhombus boscii (Risso) y
Lepidorhombus wiffiogonis (Walbaum)

Castro-Urdiales: GALLO

Santander: OJITOS

Vascongadas: OILAR, OLLAR

Castilla: GALLO, GALLO DE OJITOS

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Este pez es muy apreciado por su carne, se consume en fresco.

GALLANO

Labrus bimaculatus (Linneo)

Castro-Urdiales: GAYANO

Santander: DONCELLA, GALLANO, GAYANO

Vascongadas: JAYENE, ZAPATERO, CHIRITO

Castilla: BUDION, CHIRIBITO, GALLITO, ZORZAL

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo a fondo, palangres, trasmallos, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es medianamente apreciada. Se consume en fresco.

HERRERA

Lithognathus mormyrus (Linneo)

Castro-Urdiales: BARRIAU

Santander: ERLA, MOJARRA, PERLA

Vascongadas: ERLA, ERNAIBERA

Castilla: ERLA, ESLA, HERRERA

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de cerco en las playas, trasmallos, anzuelos pequeños, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy poco estimada, se consume en fresco.

JAPUTA

Brama brama (Bonnaterre)

Castro-Urdiales: PAPARDA

Santander: PAPARDAS, PALOMETA, SERENO DE MAR

Vascongadas: PALOMITA, XAPUTA, LANPU

Castilla: CASTAÑETA, CASTAÑOLA, PAMPANO

Modo de pescarlo:

Se pesca en invierno con palangres de fondo y arrastre; en verano se puede pescar a la cacea.

Modo de comercializarlo:

Es un pez comestible bastante apreciado. Se consume en fresco.

JULIA

Coris julis (Linneo)

Castro-Urdiales: JULIA

Santander: JULIA, LULIA, RUBIOCA

Vascongadas: PALABELTZA, PUCHA, HIJA, LUYA

Castilla: DONCELLA, GALLITO DE REY

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelos pequeños, nasas, trasmallos, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy buena, y por tanto bastante apreciada. Se consume en fresco.

JUREL

Trachurus trachurus (Linneo)

Castro-Urdiales: CHICHARRO DE PLAYA

Santander:

Vascongadas: TXITXARRO, XIXARRO, XIXARRU

Castilla: CHICHARRO, JUREL, SAUREL

Modo de pescarlo:

Se puede pescar con anzuelo, a la cacea, a fondo, con palangres, etc. También con trasmallo, artes de cerco, de arrastre, etc.

Modo de comercializarlo:

Parte de la pesca se consume en fresco. El resto se utiliza para hacer abonos y otros subproductos como la harina de pescado.

JUREL PINTADO

Trachurus picturatus (T. E. Bowdich)

Castro-Urdiales: CHICHARRO DE LA PIEDRA, CHICHARRO MARICON
Santander:

Vascongadas: TXITXARRO, XIXARU

Castilla: CHICHARRO, JUREL

Modo de pescarlo:

Se captura con artes de arrastre y de cerco, trasmallos, palangres, cacea, con sedal a fondo, etc.

Modo de comercializarlo:

Antiguamente se escabechaba. Hoy en día se consume parte en fresco y el resto se usa para hacer abono.

JUREL REAL

Caranx ronchus (E. Geoffroy Saint-Hilaire)

Castro-Urdiales: CHICHARRO DE COLA AMARILLA

Santander:

Vascongadas: TXITXARRO, XIXARRO

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de cerco, artes de arrastre, anzuelos con aparejo de fondo, etc.

Modo de comercializarlo:

Sirve para hacer harina de pescado.

LENGUADO

Solea vulgaris (Quensel)

Castro-Urdiales: LENGUADO

Santander: LERPA

Vascongadas: LENGUAN, ITSAS-MIHI, ZOLLA

Castilla: LENGUADO, LERPA

Modo de pescarlo:

Se pesca con trasmallos y artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Es una de las especies más codiciadas y de mayor consumo de este tipo de peces planos, se consume en fresco.

LISA

Chelon labrosus (Risso)

Castro-Urdiales: MUBLE

Santander: ALISA

Vascongadas: KORKON, BITZARRAIN

Castilla: LISA

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelos, robador, redes, nasas, trampas, etc.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor.

LISTADO

Katsuwonus pelamis (Linneo)

Castro-Urdiales: SIERRA

Santander:

Vascongadas: ATUN TXIKI, LANPO

Castilla: BONITO DE ALTURA, PALOMIDA

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de cerco, palangres, a la cacea, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es estimada pero menos que la del Bonito, por lo que se industrializa como sucedáneo de este último en forma de conservas de escabeche y aceite.

LUBINA

Dicentrarchus labrax (Linneo)

Castro-Urdiales: LUBINA

Santander: LUBINA, ROBALIZA, ROBALOA

Vascongadas: LUPIN, LUPINA

Castilla: BAILA, LOBINA, LOBO, ROBALO

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo y a veces queda presa en el trasmallo.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy apreciada, se consume en fresco.

LLISERIA

Arnoglossus laterna (Walbaum)

Castro-Urdiales: OJITOS

Santander: OJITOS

Vascongadas: OLLARRA, FLETANA

Castilla: GALLO

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy estimada, se consume en fresco.

MARAGOTA

Labrus berggylta (Ascanius)

Castro-Urdiales: DURDO

Santander: DURDO

Vascongadas: DURDO, ZAPATERO, CARRASPILLETA, TENKA

Castilla: BODION, BUDION, CHIRIBITO, REY

Modo de pescarlo:

Se pesca con trasmallos y con anzuelo.

Modo de comercializarlo:

Su carne es blanda y muy estimada por algunos, si bien la mayoría la considera insípida. Se consume en fresco.

MARRAJO

Isurus oxyrhynchus (Rafinesque)

Castro-Urdiales: MARRAJO

Santander: MARRAJO

Vascongadas: TINTOLETA, ITSAS-OTSO, GARDA

Castilla: MARRAJO, TIBURON

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo a la cacea, palangres, redes de deriva, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy poco apreciada, se consume en fresco.

MELVA*Auxis rochei* (Risso)

Castro-Urdiales: MELVA

Santander:

Vascongadas: MAKAE LA

Castilla: MELVA

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo, ya sea a la cacea o con palangres flotantes, y también con redes de deriva o de cerco.

Modo de comercializarlo:

Se industrializa como sucedáneo del Bonito, en forma de escabeche o en aceite.

MERILLO*Serranus hepatus* (Linneo)

Castro-Urdiales: PICON

Santander: CHERNA, CHERNA AFANECADA

Vascongadas: KABRA, ANTXARRAIN TXIKI

Castilla: CHERNA AFANECADA, SERRANO, MERILLO

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelos, palangres, trasmallos y arrastres.

Modo de comercializarlo:

Su carne es apreciada, se consume en fresco.

MERLUZA*Merluccius merluccius* (Linneo)

Castro-Urdiales: MERLUZA

Santander: PESCADA, ABOMBOTO

Vascongadas: LEGATZ, LEBATZ, MERLUZA

Castilla: PESCADA, PESCADILLA

Modo de pescarlo:

La merluza se pesca con artes de arrastre, redes de fondo, palangres, cordal y anzuelo, etc.

Modo de comercializarlo:

Su importancia económica es enorme por ser su carne muy apreciada. Se consume en fresco.

MIELGA

Squalus acanthias (Linneo)

Castro-Urdiales: MIELGA

Santander: MIELGA, PATREJA

Vascongadas: MELKA, KATUARRAIN, MIELGA

Castilla: FERRON, MIELGA, PINTARROJA

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes, palangres de fondo y artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor.

MORRAGUTE

Liza ramada (Risso)

Castro-Urdiales: BERRUGATE

Santander: MUBLE, MUGLE, MULE

Vascongadas: DAPLATA, LASUN, BITZARRAIN

Castilla: CAPITON

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo, robador, redes, nasas, trampas, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne no es demasiado apreciada. Se consume en fresco.

MURENA

Muraena helena (Linneo)

Castro-Urdiales: MORENA

Santander: MOREA

Vascongadas: MOROE, AINGIRA MORENA

Castilla: MORENA

Modo de pescarlo:

Se pesca con nasas y palangres.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor económico.

NEGRITO

Etmopterus spinax (Linneo)

Castro-Urdiales: LIJA

Santander: GATO, LIJA

Vascongadas: KATE, LAR-LATZA, LIXA

Castilla: COCHINO, MIELGA, NEGRA

Modo de pescarlo:

Se pesca con palangres y artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

No reporta beneficio alguno.

PALOMETA ROJA

Beryx decadactylus (Cuvier)

Castro-Urdiales: REY

Santander: BESUGO AMERICANO, REY

Vascongadas: BIXIGU ERREGE

Castilla: BESUGO AMERICANO, PALOMETA ROJA

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy estimada. Se consume en fresco.

PAPARDA

Scomberesox saurus (Walbaum)

Castro-Urdiales: PAPARDON

Santander: PAPARDON, LANZON, RELANZON

Vascongadas: BOTAKAR, ZUBI, AKULA

Castilla: PAPARDA

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de cerco y deriva

Modo de comercializarlo:

Se utiliza mezclándolo con el bocarte para hacer pasta de anchoa.

PARGO

Sparus pagrus (Linneo)

Castro-Urdiales: MACHOTE

Santander: MACETAS, MACHOTE, RUTIDAS

Vascongadas: URTA, LAMOTE, LIMOTE

Castilla: BESUGO COMUN, BRECA DE MAR, PAGRE

Modo de pescarlo:

Se pesca con palangres y aparejos de anzuelo a fondo en zonas rocosas. También con artes de arrastre cuando habita en zonas arenosas.

Modo de comercializarlo:

Se le considera de mediana calidad. Se consume en fresco.

PEZ CINTO

Lepidopus caudatus (Euphrasen)

Castro-Urdiales: LATIGO, SABLE

Santander: AGUJA PALADAR

Vascongadas: EZPATA-ARRAIN, ARRAIN-TXINGOLA

Castilla: PEZ CINTO, PEZ SABLE

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes, arrastres y palangres. Los pescadores lo conocen muy bien, pues con sus fuertes dientes destroza las redes y los aparejos.

Modo de comercializarlo:

No reporta ningún beneficio económico.

PEZ DE SAN PEDRO

Zeus faber (Linneo)

Castro-Urdiales: ABEJA

Santander: SAN MARTIN

Vascongadas: OILAR, MUTXU MARTIN, ITSASOILAR

Castilla: CEO, BALLO

Modo de pescarlo:

Se pesca con trasmallos, palangres y artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy estimada por los conocedores. Se consume en fresco.

PEZ LUNA

Mola mola (Linneo)

Castro-Urdiales: LOCA

Santander: RONDA, ATALO

Vascongadas: ATALO, BOLLARRAIN, LLARGI-ARRAIN

Castilla: LUNA DE MAR, MOLA, MUELA

Modo de pescarlo:

Se pesca por regla general con redes y arpones.

Modo de comercializarlo:

No tiene ninguna utilidad.

PEZ PILOTO

Naucrates ductor (Linneo)

Castro-Urdiales: ROMERO

Santander:

Vascongadas:

Castilla: PEZ PILOTO, PEZ SIMON

Modo de pescarlo:

Se captura ocasionalmente con redes de cerco, y parece que es atraído por las carnadas luminosas.

Modo de comercializarlo:

Su carne es excelente, pero apenas se pesca.

PEZ ZORRO

Alopias vulpinus (Bonnaterre)

Castro-Urdiales: PEZ ZORRO

Santander:

Vascongadas: TXITXI-EZPATA, MARRASU

Castilla: GUADAÑA, RAPOSA, ZORRA DE MAR

Modo de pescarlo:

Su pesca es ocasional, y se hace con artes de deriva.

Modo de comercializarlo:

En este puerto lo venden como si fuera marrajo después de haberle cortado la parte más larga de su aleta caudal.

PINTARROJA

Scyliorhinus canicula (Linneo)

Castro-Urdiales: PITARROSA

Santander: MOMA, MOMIA, PINTARROSA

Vascongadas: KATUARRAIN, MOMA, LIXA

Castilla: GALEO, LIJA, TOLLO, PINTARROJA

Modo de pescarlo:

Se captura con palangres, arrastres y trasmallos.

Modo de comercializarlo:

Su carne es poco apreciada. Se consume en fresco.

PLATIJA

Platichthys flesus (Linneo)

Castro-Urdiales: PATUSA

Santander: PLATUSA, SOLLA

Vascongadas: PLATUSA, XABALO, FLETAN

Castilla: ACEDIA, PLATUJA, SOLLA

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastres y trasmallos.

Modo de comercializarlo:

Su carne no es muy apreciada. Se consume en fresco.

PORREDANA

Symphodus melops (Linneo)

Castro-Urdiales: PLANTON

Santander: PORREDANA, DURDO

Vascongadas: KARRASPIO, DURDO, KARRASPILU

Castilla: CARRASPIO

Modo de pescarlo:

Se pesca con trasmallos, nasas, y a fondo con anzuelos.

Modo de comercializarlo:

Su carne es poco estimada, se consume en fresco.

QUIMERA

Chimaera monstrosa (Linneo)

Castro-Urdiales: RATON

Santander: PEZ DE RATO, PEZ DE RATON

Vascongadas: ITSAS-KATU, PIKUDA

Castilla: PEZ GATO, RATA DE MAR

Modo de pescarlo:

Se pesca ocasionalmente con palangres o redes de mucho fondo.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor.

RAPE

Lophius budegassa (Spinola)
y *Lophius piscatorius* (Linneo)

Castro-Urdiales: TAMBORIL, SAPO

Santander: RAPE, PEZ TAMBORIL

Vascongadas: ITSAS-DANBOLIN, ITSAS-SAPO

Castilla: PEJE SAPO, PIJOTIN

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre y trasmallos.

Modo de comercializarlo:

Hasta hace poco tiempo era desdeñado totalmente, tal vez por su aspecto repulsivo; actualmente es apreciadísimo y se consume en fresco en gran cantidad.

RASCACIO

Scorpaena porcus (Linneo)

Castro-Urdiales: CABRACHO DE ROCA

Santander: CABRA ROQUERA, CABRACHO

Vascongadas: KABRARROCA, ITSAS-KABRA

Castilla: CABRACHO DE ROCA, ESCORPENA, ESCORPINA

Modo de pescarlo:

Se pesca con trasmallos, arrastres, palangres, etc.

Modo de comercializarlo:

Es un pescado apreciadísimo. Se consume en fresco.

RASPALLON

Diplodus annularis (Linneo)

Castro-Urdiales: PERPELUTE

Santander: ANILLO, MOCHARRA, PRABO

Vascongadas: MOXARRA, MUXOIN

Castilla: ESPARGOI, MOCHARRA

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo y con trasmallos.

Modo de comercializarlo:

No es muy apreciado. Se consume en fresco.

RAYA BRAMANTE

Raja alba (Lacepède)

Castro-Urdiales: BRAMANTE

Santander:

Vascongadas: ARRAIZABALA, ARRAIMARRA

Castilla: NORIEGA, RAYA BLANCA

Modo de pescarlo:

Suele pescarse con artes de arrastre, trasmallos, palangres, etc.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor.

RAYA DE CLAVOS

Raja clavata (Linneo)

Castro-Urdiales: RAYA ORDINARIA

Santander: CRABUDA, DIAMANTE

Vascongadas: ARRAIZABAL, IKARA

Castilla: BRAMANTE, PEZ DE MAHOMA

Modo de pescarlo:

Se pesca ocasionalmente con anzuelo, palangres, etc.

Modo de comercializarlo:

No tiene valor, pues su carne es muy ordinaria y además se captura poco.

RAYA DE ESPEJOS

Raja miraletus (Linneo)

Castro-Urdiales: RAYA FINA

Santander:

Vascongadas: IKARA, ARRAIZABAL

Castilla: LEVIRRAYA, RAYA DE ESPEJOS

Modo de pescarlo:

Se pesca con palangres, trasmallos, artes de arrastre, etc.

Modo de comercializarlo:

Su carne es medianamente apreciada. Se consume en fresco.

REMOL

Scophthalmus rhombus (Linneo)

Castro-Urdiales: RENO

Santander: RODALLO

Vascongadas: ERREBOLU, ERREBOILO

Castilla: RODABALLO

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastres y trasmallos.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy estimada, aunque poco conocida. Se consume en fresco.

RODABALLO

Psetta maxima (Linneo)

Castro-Urdiales: RODABALLO

Santander: RODABALLO

Vascongadas: ERRONDO-LATZ, TRAMANA

Castilla: ROMBO, CORUJO, SOLLO

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastres y trasmallos.

Modo de comercializarlo:

Es un pescado apreciadísimo, se consume en fresco.

RUBIO

Trigla lastovitza (Brünnich)

Castro-Urdiales: CUCO

Santander:

Vascongadas: ARRAINGORRI, PUTXANO

Castilla: BORRACHO, PERLON, RUBIO

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre, trasmallos y anzuelo.

Modo de comercializarlo:

Su carne es apreciada, se consume en fresco.

SALEMA

Sarpa salpa (Linneo)

Castro-Urdiales: MANSOPA

Santander: SOPA

Vascongadas: SALBIA, BERBEL

Castilla: PAMPANO, SALEMA, SOPA

Modo de pescarlo:

Se pesca con trasmallos y con anzuelos pequeños cebados con algas.

Modo de comercializarlo:

Su carne es poco estimada. Se consume en fresco.

SALMONETE DE FANGO

Mullus barbatus (Linneo)

Castro-Urdiales: BARBO

Santander: BARBUDA, MIJAREO, BARBORIN

Vascongadas: BARBARINA, MUTXURDIN

Castilla: BARBO DE MAR, RUBIO

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de arrastre y a veces con trasmallo.

Modo de comercializarlo:

Es bastante apreciado. Se consume en fresco.

SALMONETE DE ROCA

Mullus surmuletus (Linneo)

Castro-Urdiales: BARBO, BARBARIN

Santander: BARBO, BARBORIN

Vascongadas: BARBARIN, BELBERIN, BARBADILA

Castilla: SALMONETE, BARBO DE MAR

Modo de pescarlo:

Se pesca con trasmallos y otras redes fijas. También viene mezclado con otros peces en la pesca con artes de arrastre, e incluso a veces entra a picar el anzuelo cebado con quisquilla.

Modo de comercializarlo:

Es un pescado estimadísimo. Se consume en fresco.

SARDINA*Sardina pilchardus* (Walbaum)

Castro-Urdiales: SARDINA (adulta), PARROCHA (joven)

Santander: SARDINA

Vascongadas: SARDINA, TXARDIÑA

Castilla: AMPLOYA (joven), PARROCHA (joven), SARDINA

Modo de pescarlo:

Se pesca con redes de cerco, de deriva y de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Su importancia económica es enorme. Se industrializa conservándola en escabeche y aceite. También se consume en fresco.

SARGO*Diplodus sargus* (Linneo)

Castro-Urdiales: MOJARRA

Santander:

Vascongadas: MOXARRA, MUXOIN

Castilla: HERRERA, JARGUETA

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelos y trasmallos.

Modo de comercializarlo:

Su carne es algo ordinaria. Se consume en fresco.

SARGO BREADO*Diplodus cervinus* (Lowe)

Castro-Urdiales: MONJON

Santander: MOCHARRA, MOJARRA, PAÑOSA

Vascongadas: MOXARRA, MUXOIN

Castilla: SARGO BREADO

Modo de pescarlo:

Su pesca se realiza con palangres, trasmallos y artes de arrastre, así como lienza y anzuelo muy cerca en ocasiones de las peñas.

Modo de comercializarlo:

Su carne es un poco ordinaria. Se consume en fresco.

SARGO PICUDO

Puntazzo puntazzo (Gwelin)

Castro-Urdiales: MOJARRA

Santander: JARGO

Vascongadas: AKERMUJOYA, MUJOI

Castilla: MORRUDA, OJADA

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelo o trasmallo.

Modo de comercializarlo:

Su carne es poco apreciada. Se consume en fresco.

SERRANO

Serranus scriba (Linneo)

Castro-Urdiales: SERRANO

Santander:

Vascongadas: KABRA, KRABA

Castilla: MERO DE ALTURA, PERCA DE MAR

Modo de pescarlo:

Se pesca con anzuelos, palangres y trasmallos.

Modo de comercializarlo:

Es un pez estimado. Se consume en fresco.

SOLDADO

Monochirus hispidus (Rafinesque)

Castro-Urdiales: SOLDADITO

Santander:

Vascongadas:

Castilla: LENGUADO, SOLDADO

Modo de pescarlo:

Se pesca ocasionalmente con artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Se consume en fresco, pero tiene poca venta a causa de su reducida captura.

TINTORERA

Prionace glauca (Linneo)

Castro-Urdiales: CAILA

Santander: CAILON, TOLLE

Vascongadas: ITSAS-OTSO, TINTOLETA

Castilla: MELGACHO, TIBURON, TINTORERA

Modo de pescarlo:

Se pesca con artes de arrastre, palangres, redes de deriva y fondo, etc.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor.

TREMIELGA

Torpedo marmorata (Risso)

Castro-Urdiales: TEMBLADERA

Santander: FORMIGON, ORTIGA, TREMARO

Vascongadas: IKARA, MARMOKA

Castilla: TEMBLADERA, TORPEDO, TREMIELGA

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastre, trasmallos, palangres y anzuelos a fondo.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor.

VERRUGATO DE PIEDRA

Umbrina cirrosa (Linneo)

Castro-Urdiales: BERRUGUETE

Santander: BERRUGATE, BERRUGUETA

Vascongadas: BURIOTA, GURBILLA

Castilla: VERRUGATE, CORVINATA

Modo de pescarlo:

Se pesca con trasmallos, sedales de fondo y palangres.

Modo de comercializarlo:

Su carne es ordinaria, se consume en fresco.

BOGAVANTE

Homarus gammarus (Linneo)

Castro-Urdiales: ABOCANTE

Santander: OYOCANTARO, MUGRE

Vascongadas: MIXERA

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se capturan durante el verano por medio de nasas especiales cebadas con pescado fresco o secado.

Modo de comercializarlo:

Es tan apreciado como la langosta, pues su carne es exquisita. Se consume en fresco.

BUEY

Cancer pagurus (Linneo)

Castro-Urdiales: BUEY

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se capturan en las nasas que sirven para coger abocantes, cebadas con pescado.

Modo de comercializarlo:

Su carne es más ordinaria que la de la araña o la nécora, por lo que es menos apreciada que la de estos últimos. Se consume en fresco, aunque en otros países también se congela y conserva.

CALAMAR

Loligo vulgaris (Lamarck)

Castro-Urdiales: JIBION

Santander:

Vascongadas: CHIPIRON

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se pesca con arrastre, aguadaña y potera.

Modo de comercializarlo:

Es un molusco apreciadísimo. En general se consume en fresco, aunque una pequeña parte se conserva.

CANGREJO COMUN

Carcinus maenas (Linneo)

Castro-Urdiales: CARRAMARRO

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se le encuentra debajo de las piedras en la zona que queda al descubierto durante la bajamar. Se capturan a mano o también con nasas.

Modo de comercializarlo:

Es muy apreciado, se consume en fresco.

CANGREJO DE MAR NADADOR

Macropipus puber (Linneo)

Castro-Urdiales: NECORA

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se pesca con aro.

Modo de comercializarlo:

Es un marisco muy apreciado, se consume en fresco.

CANGREJO MORUNO

Eriphia verrucosa (Forsk.)

Castro-Urdiales: PELURNIO

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se pesca con redeños, nasas y aros.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor; aunque su carne es muy rica nadie la come por el aspecto un poco repulsivo de este crustáceo.

CENTOLLO

Maja squinado (Herbst)

Castro-Urdiales: ARAÑA

Santander: CAMBARA

Vascongadas: TXANGURRO

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se captura por medio de nasas y también con artes de arrastre.

Modo de comercializarlo:

Su carne es muy apreciada, se consume en fresco.

CIGALA

Nephrops norvegicus (Linneo)

Castro-Urdiales: CIGALA

Santander:

Vascongadas: LANGOSTINO

Castilla:

Modo de pescarlo:

Los artes más comúnmente utilizados para su captura son los de cerco y arrastre.

Modo de comercializarlo:

Es un tipo de marisco apreciadísimo. Se consume en fresco.

COHOMBRO DE MAR

Holothuria forskali (Delle Chiaie)

Castro-Urdiales: PICHOTE DE MAR

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

No se pesca, sino que se suelen ver flotando en el agua.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor.

ERIZO DE MAR

Paracentrotus lividus (Lamarck)

Castro-Urdiales: ORIZO

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

No se pesca.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor.

FLECHA DE MAR

Ommatostrephes sagittatus (Lamarck)

Castro-Urdiales: POTA

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se captura por medio de un macho.

Modo de comercializarlo:

No es muy apreciado, pero a los que no lo conocen a veces se lo venden por jibiones. Se consume en fresco.

QUISQUILLA

Palaemon serratus (Pennant)

Castro-Urdiales: QUISQUILLA, QUISQUILLON

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se pesca con redeños y con aros.

Modo de comercializarlo:

Su carne es apreciadísima. Se consume en fresco.

LANGOSTA

Palinurus elephas (Fabricius)

Castro-Urdiales: LANGOSTA

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se captura con nasas apropiadas llamadas langosteras.

Modo de comercializarlo:

Es muy apreciado, se consume en fresco.

LAPA

Patella sp. sp. (Linneo)

Castro-Urdiales: LAPA, LAMPA

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se cogen a mano, arrancándolas de las rocas con una trinch a o cualquier otro instrumento útil para ello.

Modo de comercializarlo:

La carne dura y correosa de la lapa hace que sea un alimento poco apreciado. Se consume en fresco.

MANGO DE CUCHILLO

Solen marginatus (Pennant)

Castro-Urdiales: MUERGO

Santander: MUERGO

Vascongadas:

Castilla: NAVAJA

Modo de pescarlo:

Se pesca mediante un alambre que lleva en su extremo un gancho, a modo de banderilla, que se introduce en las galerías que habita el molusco y que los pescadores conocen perfectamente por la forma de su orificio superior elíptico.

Modo de comercializarlo:

Es medianamente apreciado. Se consume en fresco.

MEJILLON

Mytilus edulis (Linneo)

Castro-Urdiales: MOCEJON

Santander: MOCEJON

Vascongadas: MUSKULLO

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se arranca de las rocas con algún instrumento cortante.

Modo de comercializarlo:

Se venden frescos o en conserva. También se utilizan para la fabricación de piensos.

PATEXO

Polybius henslowi (Leach)

Castro-Urdiales: PATALIN

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Aunque nadie se dedica a pescarlo, suelen salir entre las artes de pesca como redes, trasmallos, etc.

Modo de comercializarlo:

No tiene ningún valor. En Galicia se utilizaba como abono.

PERCEBE

Pollicipes cornucopia (Leach)

Castro-Urdiales: PERCEBE

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se arrancan de las rocas por medio de trinchas.

Modo de comercializarlo:

Es un marisco estimadísimo, se consume en fresco.

PULPO

Octopus vulgaris (Lamarck)

Castro-Urdiales: PULPE, APULPE

Santander:

Vascongadas:

Castilla:

Modo de pescarlo:

Se capturan con poncio o robador.

Modo de comercializarlo:

Es medianamente apreciado. Se consume en fresco.

SEPIA

Sepia officinalis (Linneo)

Castro-Urdiales: JIBIA

Santander: JIBIA (adulta), RELLENA (pequeña)

Vascongadas:

Castilla: SEPIA

Modo de pescarlo:

Se captura unas veces como los jibiones, otras con red o con un tridente. En época de reproducción, el pescador captura una hembra, la ata con una cuerda y la echa al agua, atrayendo de esta manera a los machos.

Modo de comercializarlo:

No es muy apreciada en comparación con el jibión. Se consume en fresco.

ARTES Y APAREJOS

1.º PESCA CON ANZUELO O SIMILARES

a) AGUADAÑA

Se trata de una pieza de plomo fusiforme, forrada de hilo de diversos colores, en cuyo extremo más alargado y agudo existe un orificio donde se sujeta la «pita» o nylon que sostiene el pescador, y en el otro extremo que es plano existe una cabeza formada por alfileres curvos en los cuales queda prendido el jibión.

b) A PULSO

El pescador sostiene por un extremo el aparejo que puede ser de «pita» o «cordelete», y en el otro extremo está el anzuelo con un lastre que suele ser de plomo o de piedra.

c) COBLE

Se trata de un alambre, aproximadamente de 30 a 40 cms. en cuyo centro se coloca un lastre de plomo y en sus extremos dos «patas» o «pipios» (hilos de nylon) de unos 50 ó 60 cms. en donde van empataados los anzuelos.

d) PALANGRE

Es un cordel bastante grueso llamado «madre», del cual penden unos trozos de cordelete llamados «pipios» en cuyo extremo va empataado el anzuelo. Estas madres con sus pipios se empalman pudiendo llegar a formar varios kilómetros.

Las madres se fondean con unos plomos y bien en la superficie del agua, bien a poca profundidad se atan a ellas unas boyas que sirven de señalización.

e) PALANGRON

Estos aparejos son igual que los palangres, pero con anzuelos más grandes, y en algunos casos el pipio o cordel, está sustituido por alambre de acero.

f) A LA CACEA

Esta suerte de pesca está destinada exclusivamente a la captura del bonito. Consiste en largar unos aparejos situados en unas «varas», las cuales suelen ser de eucaliptus descortezado.

En cada vara van varios aparejos que discurren por una argolla, y en los extremos de aquéllos va un anzuelo enmascarado con panoja de maíz peinado en forma de tiras.

Los aparejos reciben diversos nombres:

Los de proa se llaman «moscas», y van dos por babor y dos por estribor. Detrás van dos «varas» largas, una a babor y otra a estribor, y en cada una van cuatro aparejos que se denominan: «punta, sanjuanillo, medio y varilla». Por popa se largan los «obenques» que son tres, uno por babor, otro por estribor y otro por el centro. En total son quince aparejos.

Entre los «obenques» y las «varas» se colocaba el llamado «tonto», que era el más largo, pero se ha dejado de usar por que se tardaba mucho en recogerle.

Los aparejos de las «varas» van de fuera hacia dentro, disminuyen de diez en diez brazas.

g) **A PULSO** (o con cebo vivo)

Esta forma de pesca se efectúa cuando el bonito no agarra a la cacea.

Consiste primeramente en producir con una manguera de agua a presión, una espuma alrededor del barco.

A continuación los marineros, por medio de unas cañas cortas en cuyo extremo va un cordelete grueso (hoy nylon grueso) y al final de éste un anzuelo sin agalla, sacan los bonitos del agua y los despescan fácilmente en cubierta. Los anzuelos están encarnados con cebo vivo que sacan del vivero del barco; suele ser parrocha o anchoa pequeña.

2.º **PESCA CON NASAS**

a) **CESTAS DE LANGOSTA**

Son unas cestas circulares, abombadas y con un orificio en la parte superior. Estas cestas se lastran y una vez puesto el cebo se depositan en el fondo; de vez en cuando se sacan para mirar si ha caído algo, se vuelve a poner cebo y de nuevo se dejan bajo el agua. El cebo suelen ser cabezas de bonito, por coincidir la época de la costera del bonito, con la pesca de la langosta. En estas cestas además de langostas se capturan abocantes, arañas, nécoras, etc.

3.º **PESCA CON REDES**

a) **REDEÑO**

Es un aro pequeño de unos 30 cms. de diámetro, enmangado en un palo. El aro por uno de los lados tiene una malla de red.

b) **AROS**

Lo mismo que el redeño, pero sin enmangar, y el aro de más diámetro. Se

deposita con cebo (cabeza o hígado de bonito) entre las rocas donde se presume que haya crustáceos.

c) MUNDO

Aparejo más grande que el aro, pues suele tener un diámetro de 2 a 3 metros aproximadamente.

Los mundos van sujetos con unos vientos a un cabo que trabaja por una pasteca colocada en el extremo de un palo.

d) REDES DE ENMALLE O A LA PENDURA

Llamadas así porque el pescado se queda incrustado por las agallas en las mallas de la red.

Estos aparejos ya no se usan; se empleaban para pescar anchoa, que era mejor, porque moría desangrada y no por asfixia como mueren los demás peces.

Dentro de estas redes hay dos variantes: Los niños y las vetas. Los «Niños» se utilizaban para la pesca en roca, y las «Vetas» para la pesca en arena.

e) TRESMALLO

Está formado por un paño de red de mallas finas y bastante espesas y por otros dos, uno a cada lado, de mallas muy anchas. Los peces que intentan pasar a través de esta red tiran del paño central que es flojo, y pasando a través de una de las mallas claras laterales, forman una bolsa dentro de la cual quedan presos. Esta red es eficaz aunque su manejo es un poco engorroso, y se utiliza mucho en la pesca costera para capturar peces planos, salmonetes, cabrachos, besugos, mojarras, etc.

f) RED DE CERCO

Se llama también «Arte», es una red que se larga al mar en forma de círculo, y que se cierra en sus extremos verticalmente, pudiendo alcanzar 30 ó más brazas de calado.

Consta en la parte superior de un «Agún» donde van sujetos los corchos de trecho en trecho. Al «Agún» también va sujeta la «Panda».

Por la parte inferior va otro «Agún» en el que están introducidos los plomos, y colgando del mismo van los «Garrunchos» o llaves que sirven para cerrar la red, la cual queda en forma de embudo.

OTRAS VOCES PROPIAS DE LOS PESCADORES CASTREÑOS

ABRACAR.—Tirar trayendo hacia sí, alguna cosa.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

ADOBADORA.—Redera, mujer que arregla las redes.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

AGUCIO.—Es un pez plateado y pequeñito. Aquí dicen que no tiene sangre.

Expresión popular: «Tiene menos sangre que un agucío».

AMBUTE.—Mucho, mucha.

Ejemplo: «Había gente ambute».

ARGUAJE.—Cetáceo similar a la marsopa o al delfín. Es muy dañino para los artes de pesca porque los ataca.

ARRANCHAR.—Ordenar el rancho. También se usa en el sentido de limpiar el barco en general.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

ARREGUÑAR.—Estrujar, arrugar.

ARRUCIAGAR.—Trabar con el anzuelo un pez por cualquier parte de su cuerpo.

ATESAR.—Ver Abracar.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

ATUZARSE.—Atascarse.

Expresión popular: «Estás atuzado», que quiere decir lo mismo que «estás atontado».

AUN.—Cabo o estacha que se usa para los aparejos de cerco y de malla, y para algunos de anzuelo.

BALAMO.—Bandada de peces que van con la cabeza a la superficie; dicese chaplando.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

BALOMBRO.—Peso que tiene una cosa.

BATICULO.—Vela en popa.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

BOLISA.—Baliza, señal flotante.

BORCIL.—Porqueriza, lugar muy sucio.

BORRAO.—Ráfaga de viento que por su intensidad pulveriza el agua de la superficie del mar, impidiendo la visibilidad.

BURBIAR.—Burbujas que producen los peces bajo la superficie; lo que delata su presencia.

BUR BUR.—Cuchicheo, comentario, rumor.

CACATO.—Simplón.

CACO.—Instrumento que se usa para cavar la tierra y que consta de un mango de madera y dos púas de hierro en forma de U.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

CALAMUCANO.—Expresión cariñosa para alguien que ha tomado algunas copas de más.

CALOCA.—Algas en general.

CAMPURA.—Ventaja que se da a un competidor.

CANEJAO.—Picado de viruelas.

CARONCHAS.—Vainas de cualquier legumbre.

CASCARITAS.—Conchas sueltas que suele haber entre la arena.

CAYAJE.—Momio.

CINGAR.—Remar desde popa con un solo remo.

CIRRIA.—Estigmas del maíz.

COCO.—Crin de Florencia.

COFRE, ALCATRAN.—Alcatraz.

COMESTINA.—Plancton que comen los peces.

COMPAÑO.—Comida que llevan los marineros cuando salen a la mar.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

COMUÑA.—Pan de forma típica en la localidad, con predominio de la miga sobre la corteza. Chepa, joroba.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

COVEREÑA, CUVAREÑA.—Cuevas donde se esconden los peces.

CHAMISQUI.—Una parte de la pesca que se da a la tripulación, y que es distinta de la pesca a la que va el barco.

Esta palabra ha sufrido un desplazamiento semántico, pasando a significar dinero en general.

CHAMPEL.—Ver pipio.

CHANGLETA.—Saltos que da una piedra plana al tirarla sobre la superficie del agua, paralelamente a esta última.

CHAPAR.—Enzarzar en pelea a personas o animales.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

CHAPEO.—Juego de las chapas.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

CHAPLA.—Mancha.

CHAPLAR.—Ver Bálamo.

CHAPO.—Hacer novillos.

CHAPOLITERO.—El que hace chapo habitualmente.

CHICHO.—Aprendiz de marinero.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

CHIRINDOLA.—Viruta larga de madera.

CHOCHO.—Tonto, ñoño, presumido.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

CHOMBO.—Hoyo que se hace en la tierra para plantar.

CHUVIA.—Lluvia fina y pertinaz.

CHUVISQUEAR.—Llover agua menuda.

DERREO.—Uno detrás de otro, sin parar.

DESCAMULLAR.—«Echar al plom». «Dejar a uno sin lata». Dejar sin dinero al contrario en el juego.

DESCARONCHAR.—Pelar las legumbres.

EMBALAR.—Espantar, ahuyentar los peces.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

EMBARBARSE.—Mancharse, embadurnarse.

EMPORRILLAO.—Torpe, atuzao.

ENCHAMPELAR.—Pegar anzuelos a los pipios o chambelos.

ENGARMARSE.—Enzarsarse en discusión o pelea. Enredarse los aparejos.

ENGARRARSE.—Pelearse.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

ENROCHARSE.—Trabarse los aparejos en el fondo.

ENTARINGAR.—Empalmar dos cosas.

ERETIA.—Calma momentánea que se da siempre después de los tres golpes de mar.

ESCALABRETA.—Herida en la cabeza.

ESCOGOTARSE.—Desnucarse.

ESTREÑIR, ESTRINIR.—Lanzar un remo a proa en forma de palanca para facilitar la ciaboga. Esta operación la hace el proel, el cual lleva un remo al efecto más corto que el de remar.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

ESTRINCON.—Tirada brusca de una vez.

ESTRINQUE.—Cosa de estreno.

Ejemplo: «Llevo unos zapatos del estrinque», que quiere decir lo mismo que: Llevo unos zapatos recién estrenados.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

FANDANGO.—Genital femenino.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

FOTE.—Tipo de pan.

GERA.—Fiesta que se hace a los trabajadores, al finalizar la obra, normalmente de nueva construcción.

GRAMPA, GRAMPIN.—Conjunto de anzuelos ligados entre sí que se utiliza para pescar al arruciagón.

GRUMA.—Larvas que perforan y corroen los fondos de las embarcaciones. Expresión popular que se dice a las personas dejadas: «Te va a comer la gruma».

GRUMIR.—Corroer.

GUAITIBERA.—Meseta de cuatro ruedas que corre por las pendientes; proviene del vocablo vasco goitibera.

GUIÑADA.—Cambio brusco de dirección.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

HONDIAL.—Profundidad que suele haber a la caída de un cantil.

JARGUA.—Banco de panchillos.

JARIEGO.—Hijo natural engendrado en la maleza.

JARO.—Matorral con pinchos.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

JENIQUE.—Planta antillana que sirve para hacer estachas.

JIBION.—Calamar, error léxico.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

JUMPIAR.—Moverse, bambolearse.

LAGRIMEJA.—Ave marina.

LAMBAZO.—Instrumento de limpieza que sirve para fregar el suelo.

LIGARTESA.—Lagartija.

MACHACADA.—Cabezada que da el barco.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

MAGA.—Cabeza y vísceras de los peces, normalmente peces pequeños.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

MANCHON.—Mancha de arena entre rocas.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

MANGOÑA.—Mimosa, ñoña.

MANGUSI.—Ver mangoña.

MANJUA.—Cantidad. Por ejemplo, ante una multitud se exclama: ¡Vaya manjúa!

MANSOPLADA.—Bofetada.

MARINERO.—Pescador.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

MARMIAJO.—Refunfuñón, marmión.

MARMIAR.—Refunfuñar.

MARMITA.—Guisado de bonito con patatas. Suele ser la cena en el barco.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

MASCADA.—Bofetada con la mano abierta.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

MASERA.—Bandeja donde se colocan los palangres.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

MATALOTE.—El último mono del barco.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

MAYOR.—Armador.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

MEDIACHICHA.—Marica, afeminado.

MEDIOPOCHO.—Ver mediachicha.

MIGOYO.—La miga del pan.

MOMO.—Tonto.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

NORTAZO.—Golpe de viento norte.

PALAZON.—Conjunto de remos.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PALMEAR.—Disponer el arte para faenar con él. Pasar de mano en mano una red.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PALOTE.—Remo del patrón.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PAL PAL.—Poco a poco, con muy poca marcha.

PANDA.—Cada uno de los extremos de la red, en sentido longitudinal.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PANEL.—Fondo de la trainera.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PAPON.—Golpe que se da con la trompa, a la moneda u objeto con que se está jugando.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PASENTIA.—Clases nocturnas.

PATIN.—Descansillo de la escalera.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PESCADINA.—Barrillo que se forma en el suelo después que el pescado ha sido recogido.

PESCURRIA.—Olor a pescado descompuesto. Pescado de baja calidad.

PIPIO.—Hilo de nylon o cordelete, etc. que pende de la madre del palangre, al cual va unido el anzuelo.

PISEOS.—Guisantes.

PITANZA.—Propina o añadido.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PITON.—Piedra o canto redondeado por efectos del mar.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PLEMAR.—Punta marea.

PLUYA.—Niebla húmeda.

POLA.—Ampolla en la piel.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

PONCIO.—Tipo de ancla.

POSIAR.—Detenerse un barco para pescar.

PRE.—Prima que daba el armador a los marineros al comienzo de la costera.

PREBE.—Salsa de ajos, vinagre y aceite que se usa para condimentar el pescado.

QUINOCIO.—El punto más álgido de la borrasca.

QUIÑON.—Soldada. Parte proporcional del beneficio que recibe cada marinero.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

RAMPLA.—Rampa.

REBOLI.—Remolino que forma el agua con cualquier objeto que flote.

REBUS.—Basura.

RESPICHAR.—Revivir.

RICHI.—Tipo de pan.

RIOLA.—En fila india.

ROCHEL.—Pescar de noche a línea, a pulso.

RUMIA.—Bancos de peces pequeños que comen el cebo pero no quedan presos.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

RUPIAL.—Ancla con argolla.

SAGARREO.—Alboroto desacompañado.

SANTIMPERIE.—Ver quinocio.

SEJO.—Atardecer.

SEREÑA.—Hilo o cordel hecho de cola de caballo, que se usaba como línea para pescar.

SERUGAS.—Judías verdes.

SESGADA.—Los tirones que da un pez cuando se le traba con el anzuelo.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

SOCALA.—La línea más fina a la que se ata el anzuelo.

TAJE.—Punto de la pluma de escribir.

TALLAVIENTO.—Vela en proa.

TANGARTE.—Recipiente de madera que sirve para achicar el agua en el barco.

TASCAS.—Pedazos de madera que saltan al cortar el tronco con el hacha.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

TINTURA.—Banco de pesca, casi a flor de agua, que se percibe porque forma una mancha oscura en la superficie del mar.

(R.A.E.: Consta el significante, no el significado).

TONIO.—Paleto, pueblerino.

TRADOLLE.—Cuadrado de madera para recoger los aparejos.

TUTO.—Cuello de la botella.

YERVIN.—Verdín que suele salir en zonas muy soleadas.

BIBLIOGRAFIA

Albatros-Enciclopedia del Mar. Vol. I. Barcelona, 1974.

CASADO SOTO, JOSÉ LUIS, *Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII, Anuario del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa"*. Vol. I. Institución Cultural de Cantabria (C.S.I.C.). Santander, 1977, pp. 53-146.

ECHAVARRÍA, JAVIER, *Recuerdos Históricos Castreños*. Santander, 1899.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, RAFAEL, *Balleneros Cántabros*. Institución Cultural de Cantabria (C.S.I.C.). Santander, 1978.

Historia Natural, vida de los animales y las plantas de la tierra. Vols. I, II. Instituto Gallach. Barcelona, 1935.

LOTINA BENGURÍA, ROBERTO y HORMAECHEA CAMIÑA, MARIO, *Peces de Mar y de Río*. 4 Vols. Bilbao 1975.

LOZANO CABO, FERNANDO, *Nomenclatura Ictiológica, nombres científicos y vulgares de los peces españoles*. Trabajo n.º 31. Instituto Español de Oceanografía. Nov. 1963. Madrid.

MADOZ, PASCUAL, *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Vol. VI. Madrid, 1848-50.

MAÑARICUA, ANDRÉS, *Páginas Históricas de Castro-Urdiales*. Inédito.

MUUS BENT J. y DAHLSTROM PREBEN, *Guía de los peces de mar del Atlántico y del Mediterráneo*. Barcelona, 1977.

OCHARÁN MAZAS, LUIS, *Marichu*. Barcelona, 1918.

SAIZ, JOSÉ LUIS, *Conjunto Monumental de Santa María de Castro-Urdiales*. Santander, 1972.

«JUICIO EN EL FONDO DEL MAR», MURGA DEL CARNAVAL
DE LA VILLA DE SANTOÑA DE 1934

JUAN M. HAYA MARTÍNEZ

Dentro del rico campo que en el mundo del folklore registra la provincia de Santander, sorprende la inmensa laguna con la que el aficionado, entusiasta o investigador se encuentra al querer penetrar en el mundo de los Carnavales. Lo poco que de los cantos y composiciones propias de esta celebración se conoce se lo debemos al interesante estudio que un joven investigador norteamericano, W. A. Christian, realizó, centrándose en la parte más alta del valle del Nansa¹, y a un ameno cuadernillo, que al cuidado de Fernando Gomarín Guirado, trata sobre idéntico tema apoyándose en el valle de Polaciones². Sin embargo, siempre que se han realizado estudios y aportaciones sobre los Carnavales montañeses han versado sobre la conmemoración de los mismos en lugares de los más altos de nuestra provincia, tales como el ya mencionado valle de Polaciones, Campóo, la cuenca del Nansa e Igüña, existiendo como contrapartida una escasísima, casi nula, documentación y un mínimo conocimiento sobre el desarrollo del Carnaval en las zonas costeras de nuestra provincia y, por supuesto, en cuanto a sus producciones en el campo de la composición y canto se refiere³.

No queremos nosotros aquí, pues no es nuestra intención ni el espacio nos lo permite, desarrollar un tema tan complejo y que por otra parte requiere un análisis detenido, pero sí trataremos de presentar algo que va íntimamente ligado a la celebración de los Carnavales en su vertiente marinera.

Se trata de la versión recogida en Santoña sobre un canto de carnaval de asunto marino. En nuestro caso se conoce con el término «murga» al grupo de

¹ CHRISTIAN JR., W. A.: "Trovas y comparsas del Alto Nansa". *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore Hoyos Sainz*. Vol. IV, 1972, pág. 261.

———: "Suplemento a trovas y comparsas del alto Nansa". *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore Hoyos Sainz*. Vol. VII. 1975, págs. 151-168.

² GOMARÍN GUIRADO, F.: *Una composición poético-popular de tema erótico y animalesco en el Valle de Polaciones (Santander)*. Ed. Bedía. Santander, 1977.

³ No obstante lo mencionado en los anteriores párrafos, agradecemos profundamente la generosidad de Fernando Gomarín Guirado, pues sin las sugerencias e indicaciones de él recibidas, este trabajo hubiese sido poco menos que irrealizable.

hombres formado para recorrer incansablemente las calles y lugares de la población durante los mencionados festejos carnavalescos, nombre que, por extensión, también se aplica a las composiciones que el mismo grupo canta. Así como en las zonas del interior se denomina comparsa a este hecho, en la costa y concretamente en Santoña a la comparsa, tanto al grupo como a la composición que éste ejecuta se le designa «murga». Vista la sinonimia que en el campo de la manifestación poético-popular montañesa existe entre los términos murga y comparsa, la mejor definición dada hasta ahora sobre esta última, estimamos que es la aportada por Fernando Gomarín, definición que podemos, con algunas matizaciones y puntualizaciones, hacer extensiva a la primera, y a la que en breves, pero concisas palabras, define el folklorista montañés diciendo que: «una comparsa es la composición cantada durante las fiestas de carnaval en diversos pueblos de la provincia de Santander; su estructura está compuesta por coplas de cuatro versos octosílabos con asonancia alterna, acompañados de un estribillo»⁴.

La murga que hemos recogido corresponde al último Carnaval que se pudo celebrar en la villa costera de Santoña. La pérdida, casi total hoy en día, de este tipo de manifestación popular, se debe principalmente a la acción de una orden gubernativa, que a semejanza de la que provocó el Motín de Esquilache, prohibió el encubrirse y disfrazarse a los participantes en este tipo de rituales. Los atracos y crímenes acaecidos gracias a que el enmascaramiento de la propia personalidad que tal celebración conllevaba favorecía la manifestación libre y espontánea, sin coacciones ni cohibiciones de ningún tipo, fomentando el anonimato la fechoría, parece ser que fueron los móviles de que se tomase tal medida. Por otra parte, el elevado número de jóvenes que durante estas celebraciones quedaban embarrizadas, también parecía querer aconsejarla.

La composición presentada fue cantada en 1934 por un grupo de doce pescadores de la citada villa, que bajo el connotador apelativo de «Los parrandistas» eran encabezados por Domingo Larrañaga Antolín, el popular «Ñe», que contaba sesenta y tres años en 1978 cuando le conocimos, natural de la misma villa pejina e informante nuestro. Al parecer, Domingo Larrañaga, también sirvió de intérprete e informante a María del Carmen Galán Bustamante, quien en un artículo titulado «Santoña y su poesía popular», describe al peculiar lugareño como personaje «famoso no sólo por su singular ingenio, humor y simpatía, sino también por su prodigiosa memoria. El «Ñe» es una verdadera mina en canciones antiguas y modernas». El artículo de la profesora Galán, incluido en una revista local lanzada con motivo de las fiestas que la villa marinera dedica a su Patrona

⁴ GOMARÍN GUIRADO, F.: *Ibidem*. Pág. 9. En nota al pie de página.

la «Virgen del Carmen»⁵, publica de forma incompleta (cuarenta y nueve versos) y con un sentido bastante heterodoxo la murga objeto de este trabajo.

La paternidad de la murga que la citada profesora atribuye a otro, también pescador, conocido por el apodo de «Uñitas», y a quien define como una notabilidad en el género, no es correcta, dado que es bastante conocida la noticia en la villa acerca del auténtico compositor de la murga, tratándose, según parece, de un hombre alegre y jovial, que tras su despacho de funcionario del Ayuntamiento local tuvo el feliz acierto de entrehilar esta composición carnavalesca, en la que bajo el motivo de un pleito marineró ocurrido con ocasión del rapto de una sirena por su enamorado, el besugo, aparecen narrados en un ágil desfile todas las especies piscícolas que por entonces entraban en el puerto y por ende en el mercado de Santoña.

Con ello, la murga cumple perfectamente todas las funciones que Fernando Gomarín apuntaba para la comparsa carnavalesca de los valles altos de la provincia, tales como la de regocijar y alborozar a todas aquellas personas que en ella participaban, con la consiguiente diversión para los espectadores presentes y la que también creemos más importante y principal, aquella de «registrar la vida del pueblo y del valle, mediante el recuento de todo lo que a lo largo del año ha merecido la pena destacar»⁶. Qué duda cabe que la actividad vital más importante de un pueblo marineró la constituye el propio mar y la acción ejercida sobre él, siendo sus propios habitantes los verdaderos impulsores de la diligencia humana diaria, y en suma, constituyéndose en lo más importante y en aquello que más se ha de recordar y destacar. No nos sorprende, por consiguiente, que los verdaderos y auténticos protagonistas de la murga presentada sean los peces en sus distintas especies, acaparadores de la atención diaria y razón de ser del pescador.

Es también conocida la intervención indirecta y metafórica de variadas clases de animales en la composición carnavalesca montañesa, erigiéndose sin embargo, en el primer factor funcional de la comparsa. Esta participación animalesca venía primordialmente introducida al recubrirse y enmascararse los lugareños participantes en la comparsa con cabezas disecadas y pieles de las distintas partes del cuerpo del animal, y en segundo lugar, al constituirse ellos mismos en motivo fundamental de la composición cantada.

La identidad funcional y constitutiva existente entre el tipo de composición apta para celebrar los carnavales en las zonas marineras (murga) y entre la misma composición dedicada exclusivamente al carnaval del valle alto es de nuevo vi-

⁵ Santoña. Artes Gráficas Meléndez. Santander. Septiembre, 1963. Pág. 20.

⁶ GOMARÍN GUIRADO, F.: *Ibidem*. Pág. 11.

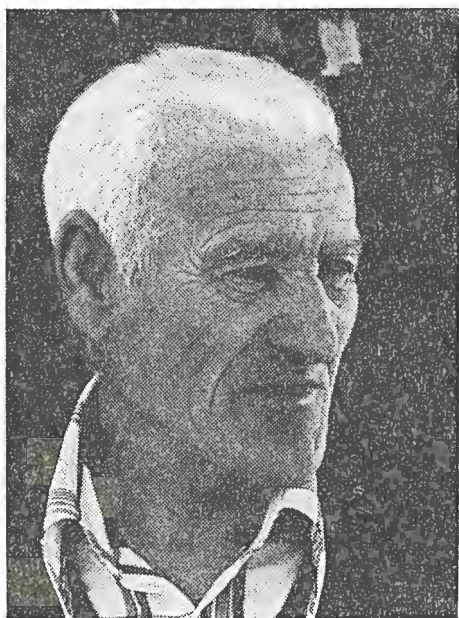
sible y patente. Si en esta última el motivo esencial lo componen animales, y animales que son propios de zonas altas de la Montaña, en aquélla serán los peces, en su mayor número posible de clases, quienes destacarán como elementos de primera fila. De esta forma el pueblo se expresa encubriendo su personalidad a través del animal que más cerca tiene, con el que le es más inmediato, ocultando esta intervención animalesca el protagonismo humano y unas necesidades insatisfechas. Y si en las zonas altas de la provincia son elementos formantes de sus manifestaciones y representaciones carnavalescas las distintas y variadas pieles de lobos, asnos, zorros, etc. con las que cada nativo en ellas participante se disfrazaba, no hemos de olvidar que la murga, pese a que el hecho no sea muy abundante en Europa, también aportaba su modo especial de vestimenta. Entre los disfraces utilizados por los componentes de las mismas, variados como podemos imaginar, es interesante reseñar las peculiaridades que nos ofrece el caso del portado por nuestro comunicante⁷, disfraz que estaba compuesto por pieles de pescado, en esta ocasión de palometa (conocida en aquella zona como «paparda»), que le cubría todo el cuerpo así como también el rostro⁸. Todo el atuendo en sí desprendía un desagradable y pestilente olor, el cual no permitía un muy cercano aproximamiento, sino que contrariamente facilitaba y favorecía la huida de cuantos próximos a él estaban. Suceso análogo al existente en la Polinesia en donde se han hallado diversos ritos con canoas adornadas con atributos marinos y hechiceros cubiertos de escamas y con cabeza de pescado⁹.

Por el asunto que desarrolla, la composición que tan amablemente nos transmitió el popular «Ñe», nos sugiere afinidades con el poema: «De la pelea que ovo don Carnal con la Cuaresma», del *Libro de Buen Amor*, al tratar ambos un caso de querrela y especialmente porque ambos nos darán la oportunidad de conocer un amplio número de especies marinas con sus respectivos nombres. Anteriormente al poema del Arcipreste de Hita y entre otras muchas alusiones que en la Edad Media aparecen y que no nos podemos detener a mencionar, encontramos la descripción que en el *Libro del Caballero et del Escudero* se nos ofrece del mundo acuático, con su correspondiente vocabulario referente a peces.

⁷ Además contamos con el testimonio de Marcos Alonso Setién, Quinito Larrañaga y otros pocos supervivientes que formaron parte de la comparsa que nos ocupa.

⁸ Respecto a la función que tanto las mencionadas pieles de pescado como cualquier parte del mismo vienen desarrollando dentro de los Carnavales marineros, tenemos noticia de los celebrados en Arrecife (Lanzarote). En ellos destaca especialmente la comparsa «Los Buches», agrupación de pescadores que portan en las manos grandes vejigas infladas de aire con las que golpean a los espectadores. RAMÍREZ DE LUCAS, J.: *El Carnaval de Arrecife (Lanzarote)*, ABC. Suplemento semanal, Madrid, 4 de marzo de 1979, págs. 18-20.

⁹ LEENHARDT, M.: *Notes d'ethnologie Neo-Caledonienne*. Institut d'Ethnologie. París, 1930.



Domingo Larrañaga Antolín, "Ñé",
conservador y difusor de la murga marinera.



Máscara flamenca de hombre-peiz, según Bruegel.

Conexiones en motivos, mucho más cercanos a nosotros, podemos encontrarlas en el siglo XVIII¹⁰, dentro de la vecina región de Asturias, en la que encontramos manifestaciones poéticas populares, que al igual que nuestra murga ofrecen una amplia y detallada enumeración del pescado y marisco que entonces se capturaba en el litoral astur.

¹⁰ CASARIEGO, J. E.: *Asturias y la mar (Breve historia marítima de Asturias)*. Ayalga ediciones. Gijón, 1976. Págs. 131-132. Ofrecemos como muestra de lo anteriormente dicho un fragmento del romance titulado "Riqueza de Asturias", escrito por Bruno Fernández, clérigo. Dice así:

"Acá hay salmón como cuchu
 en Rivadesella y Pravia,
 que sangre de puru frescu
 pe la boca y pe la galla.
 Hay pescades como borra,
 xardon a taca retaca,
 congrios a trompa talega,
 besugos a farta farta,
 Meros a tente bonete,
 agujes a vati barra,
 morenes a zurriburri,
 sardina a vela y dexala,
 les mielgues a balagares,
 cazón y xardes sin tasa,
 les reyes a goxa llena,
 barbos a pala cargada,

.....
 Les llangostes y llocantos,
 centollos y ñocles, fasta
 empapizamos con elles.
 Ora tras de cualquier llastra
 berberichos y percebes;
 en cualquier pedreru o playa,
 morciones y alcarinos,
 de vígaros muchas castra,
 llámpares, ostres y almexes;

.....
 hay llovina de a dos tercios,
 anguila de más de a vara,

.....
 como bárganos llamprees,
 y truches como una estaca;
 soyes como la solera
 de una panera mediana;
 muchos más pescaus hai,
 cuntálos ye cuenta llarga.



Iconografía asiria de hombres disfrazados de pez.

La muestra de poesía popular que nos ocupa parece ser que llevaba como título «Juicio en el fondo del mar». Compuesto en su casi totalidad por versos octosílabos, es de una construcción muy irregular. Algunos de los versos que presentamos son eneasílabos, heptasílabos e incluso de menos pies métricos. Carece además del estribillo que suele aparecer en las comparsas.

Confrontada nuestra versión con la recogida por la profesora Galán Bustamante, hemos llegado a la conclusión de que estas «irregularidades» que presenta el texto se deben principalmente al efecto del paso del tiempo sobre la memoria de nuestro comunicante, que alteró la medida en algunos de los casos, puesto que en la versión de aquélla son correctos métricamente los versos que en la nuestra no corresponden al tradicional octosílabo.

Finalmente, hemos de reseñar que a pie de página, y según van apareciendo en el texto los distintos tipos de peces, ofrecemos una nomenclatura científica de éstos lo más completa posible, debida a Carlos Fernández Pato, del Laboratorio Oceanográfico de Santander, el cual se apoyó en la siguiente bibliografía:

BIBLIOGRAFIA

LOZANO CABO, F.: «Nomenclatura Ictiológica». *Bol. Inst. Esp. Oceanogr.* N.º 31. 1963.

LOZANO CABO, F.; RODRÍGUEZ MARTÍN, O.; ARTE GRATACOS, P.: «*Nomenclatura Oficial Española de los Animales Marinos de Interés Pesquero*. Pub. Sub. de la Marina Mercante, Madrid, 1965.

También hacemos constar nuestro agradecimiento a Luis García Otí, a quien se debe la fotografía de nuestro informante. Igualmente agradecemos la colaboración de Gustavo Saiz Cotera, autor de los dibujos que acompañan el trabajo.

JUICIO EN EL FONDO DEL MAR

Según anuncia una radio
 en los profundos del mar
 se ha armado una zarabanda
 que ha dado mucho que hablar.
 Pues dicen que si un besugo
 que es ahí un pez influyente
 de una sirena inocente
 locamente se ha emprendao.
 Y el besugo enamorado
 el equipaje ha liado
 y a la sirena ha raptáo.
 Neptuno, dios de los mares,
 hondamente contrariado
 el asunto ha encomendado
 a un verdel que es abogao.
 Y mi pleito se ha ganado,
 todos en el mar salao.
 Para sustanciar el pleito
 el abogado a dispuesto
 abrir una información;
 desde el pez más diminuto
 hasta el muergo más astuto
 prestará declaración.
 El juicio tendrá lugar
 y en el hueco de una roca
 y adornado con marlotas
 esponjas y algas marinas.
 Cuatro sirenas divinas
 el tribunal formarán
 y uno por uno los peces

Verdel.—(*Scomber scombrus* (L.)).

Muergo.—(*Solen marginatus* (L.))

Marmotas.—(*Exocoetus volitans* (L.)) y (*Cephalacanthus volitans* (L.))

Esponjas.—(*Ensporgia* sp. (L.))

Algas.—(*Gelidium* sp. (Thne), (*Cystoseira* sp. sp.) y (*fucus* sp. sp.)

ante tan severos jueces
 y al punto desfilarán.
 De la defensa del reo
 por lo visto se ha encargao
 un ilustre salvareo
 que es espinoso y letrao.
 Actuará en las diligencias
 y en plan de procurador
 un pez de mucha experiencia
 llamado el pez volador.
 Del orden de este local
 con seriedad extremada
 se encargará muy formal
 un enorme pez espada,
 dos mil trescientas lubinas
 mandadas por un luciato
 armadas con carabinas
 formarán en aquel acto.
 Y les están encomendadas
 las funciones de bedel
 a dos activos lenguados
 y un elegante pajel.
 Los porretanos y barbos
 de jurados actuarán
 y al reo con sus descargos
 absuelto declararán.
 Y la sala que estará
 de fijo, de bote en bote
 supongamos se hallará
 de guardia un cancaricote.

Salvareo.—(*Trachinus draco* (L.))

Volador.—(*Cypselurus* sp. sp.) y (*Cephalacanthus volitans* (L.))

Espada.—(*Xiphias gladius* (L.))

Lubinas.—(*Morone* sp. sp.)

Luciato.—(*Conger conger* (L.)) Jóvenes

Lenguados.—(*Solea solea* (L.) (*Bathysolea profundicola*) (Vaillant) y (*Arnoglossus laterna*) (Walb.)

Pajel.—(*Pagellus* sp. sp.)

Porretanos.—(*Symphodus* sp. sp.) y (*Ctenolabrus suillus* (L.))

Barbos.—(*Barbus* sp. sp.) y (*Mullus surmuletus* (L.))

Y por orden riguroso
 desde el delfín hasta el baboso
 declaración prestarán
 sapopeces, calamares,
 jibiones, truchas,
 palometas, relanzones,
 luciados, jibias y sulas,
 meros, rodaballos, julias,
 salmonetes, cabrachos,
 congrios, ballenas, escachos,
 merluzas, bocartes, sardinas,
 bonitos, taurones,
 templaderas, tiburones,
 porretanos, chaparrudos,

Delfin.—(*Delphinus delphis* (L.))

Baboso.—(*Blennius gattorugine* (Pall.))

Sapopeces.—(*Lophius piscatorius* (L.) y (*Batrachoides didacylus* (Scha))

Calamares.—(*Sepia* sp. sp.) (*Illex* sp. sp.) y (*Ommastrephes* sp. sp.)

Jibiones.—(*Loligo* sp. sp.)

Truchas.—(*Salmo trutta* (L.))

Palometas.—(*Brama raii* (Bloch))

Relanzones.—(*Scomberesox saurus* (Walb.))

Jibias.—(*Sepia* sp. sp.)

Sulas.—(*Atherina presbyter* (L.)) y (*Ammodytes* sp. sp.)

Meros.—(*Serranus guaza* (L.): de altura, y (*Polyprion americanum* (Schn.): de roca)

Rodaballos.—(*Scophthalmus maximus* (L.))

Julias.—(*Coris julis* (L.))

Salmonetes.—(*Mullus surmuletus* (L.): de roca, y (*Mullus barbatus* (L.): de fango)

Cabrachos.—(*Scorpaena* sp. sp.)

Congrios.—(*Conger conger* (L.)) adultos

Ballenas.—(*Balaena glacialis* (Bonaterre) y (*Balaenoptera physalus* (L.))

Escachos.—(*Trigla* sp. sp.)

Merluza.—(*Merluccius merluccius* (L.))

Bocartes.—(*Engraulis encrasicolus* (L.))

Sardinas.—(*Sardina pilchardus* (Walb.))

Bonitos.—(*Sarda sarda* (Bloch) y *Germo alalunga* (Bonn.))

Taurones.—(*Carcharinus* sp. sp.) y (*Carcharodon carcharias* (L.))

Templaderas.—(*Torpedo marmorata* (Risso.))

Tiburones.—(*Cetorhinus* sp. sp.), (*Somniosus* sp. sp.), (*Prionace* sp. sp.), (*Carcharhinus* sp. sp.),
 (*Carcharodon* sp. sp.) y (*Carcharias* sp. sp.) (Risso)

Chaparrudos.—(*Gobius niger* (L.) y (*Ctenolabrus suillus* (L.))

panchos, lampreas, picudos,
 brecas, babosos, tencas,
 pintalacolas y durdos.
 También comparecerán
 a prestar declaración
 una caila y un cailón,
 llampas, abacantos,
 cangrejos de mar y muergos,
 mielgas, truchas, langostas,
 tacotas, carpas y ostras.
 Y si por el tribunal
 se formula alguna queja
 de manera muy formal
 lo resolverá la almeja.
 Y ahora al público rogamos,
 ahora al público rogamos
 que se arme de paciencia,
 pues muy pronto la sentencia
 y el tribunal dictará,
 pues de seguro otra radio
 de mucho menos consumo
 a las naciones del mundo
 el resultado dará.

Panchos.—(*Pagellus cantabricus* (Asso))

Lampreas.—(*Petromyzon marinus* (L.))

Picudos.—(*Rhinobathus rhinobatus* (L.))

Brecas.—(*Pagellus eryturus* (L.))

Tencas.—(*Tinca tinca* (L.))

Pintalacolas.—(*Scylliorhinus* sp. sp.)

Durdos.—(*Symphodus* sp. sp.) y (*Labrus* sp. sp.)

Caila.—(*Prionace glauca* (L.)) y (*Isurus* sp. sp.)

Cailon.—(*Prionace glauca* (L.)) y (*Isurus* sp. sp.)

Llampas.—(*Patella* sp. sp.)

Abacanto.—(*Homarus vulgaris* (L.))

Cangrejos.—(*Carcinus maenas* (L.))

Mielgas.—(*Squalus* sp. sp.)

Langostas.—(*Palinurus vulgaris* (L.))

Tacotas.—(Desconocido)

Carpas.—(*Cyprinus carpio* (L.))

Ostras.—(*Ostrea edulis* (L.): fina, y (*Gryphaea angulata* (L.): portuguesa)

Almeja.—(*Venerupis decussata* (L.))



Divinidad marina de Melanesia.



Ensayo de reconstrucción de la máscara de Santofía que recitaba la murga del "Juicio en el fondo del mar".

CLAVES PARA LA IDENTIFICACION DE LAS ESPECIES DE ALGUNAS
FAMILIAS DE PECES DEL LITORAL SANTANDERINO

GERARDO GARCÍA-CASTRILLO

(Introducción y glosario de ORESTES CENDRERO)

INTRODUCCIÓN

La mayoría de los peces marinos es poco o mal conocida por muchas personas. Fuera de las especies habituales en los mercados, casi nadie puede identificar debidamente los peces de nuestro litoral, algunos de los cuales no son tampoco muy fáciles de encontrar, sea por su escasez, sea por que sus hábitos y modo de vida los hacen poco accesibles al ictiólogo aficionado o al simple curioso.

Con la serie de trabajos cuya publicación se inicia con las claves para la identificación de los tríglicos y singnátidos, se pretende poner al alcance de los interesados un método sencillo para determinar ese pez raro que se captura en la excursión costera o aquel otro que se ha visto desembarcar de un pesquero. En los textos se ha procurado hacer hincapié en los caracteres externos más salientes de las especies a identificar, ayudando las descripciones con dibujos a plumilla muy claros y precisos. Para ayudar a la comprensión de los inevitables tecnicismos, damos un pequeño glosario de los términos empleados.

Al final de la descripción de cada familia figuran una lista de nombres vulgares y otra de bibliografía a consultar si se desea ampliar conocimientos sobre el tema, y a modo de preámbulo existen unas notas sobre la distribución geográfica y los rasgos más notables de la biología de la familia estudiada.

Esperamos que estas claves sean útiles para los lectores del Anuario del Instituto «Juan de la Cosa».

GLOSARIO

Bentónico.—Del griego «benthos» (fondo del mar). Se aplica a todos los seres que viven adheridos al fondo del mar o íntimamente relacionados con él.

Biométrico.—Referente a la biometría o estudio de los seres vivos por medio de las dimensiones de diferentes partes u órganos del cuerpo.

Branquias.—Órganos respiratorios de los peces, conocidos vulgarmente como «agallas». Se encuentran situadas a ambos lados de la parte posterior de la cabeza, protegidos por una tapa ósea llamada opérculo.

Cefálico.—Del griego «kefale» (cabeza). Perteneciente o relativo a la cabeza.

Cutáneo.—Perteneciente o relativo a la piel.

Denticulado.—Que posee denticúlos, formaciones con aspecto de dientes muy pequeños.

Escapular.—Perteneciente o relativo a la escápula, hueso que forma parte de la cadena de huesos que sirven de soporte a las extremidades anteriores. En los peces se aplica, por extensión, a las aletas torácicas o anteriores y a la zona corporal próxima a ellas.

Interorbital.—Situado entre las órbitas de los ojos.

Mimetizar.—Adoptar un animal formas o colores que le ayudan a confundirse con el lugar en que habita.

Pelágico.—Del griego «pelagos» (mar). Animal que vive nadando libremente en las aguas marinas, sin contacto con el fondo.

Posidonia.—Género de plantas fanerógamas marinas.

Rostro.—Prolongación de la mandíbula o del labio superior que puede adoptar formas diversas (aguijón, tubo, abanico, etc.).

Taxonómico.—Se aplica a los caracteres que son típicos de un género, una familia o una especie y sirven para identificarla por no hallarse en ningún otro grupo zoológico.

Zostera.—Género de plantas fanerógamas marinas.

LA FAMILIA TRIGLIDAE (TRIGLIDOS)

La familia Triglidae se encuentra formada por numerosas especies en todo el mundo, de las cuales sólo nueve habitan la zona Atlántico nordeste y Mediterráneo; de éstas se citan ocho para nuestra fauna; la novena especie corresponde a *Lepidotrigla dieuzeidei* Audouin 1971 presente en las costas de Argelia y Golfo de Lion, pudiendo habérsela confundido con *Lepidotrigla cavillone* de nuestras aguas.

Los trígidos, como pertenecientes al Orden Scorpaeniformes, poseen las «mejillas» acorazadas (Scleroparei). Dentro de la familia Triglidae el acorazamiento de las «mejillas» se extiende al resto de la cabeza y a veces al resto del cuerpo. Así nos queda una región cefálica formada por placas dérmicas y espinas (Fig. 1). Con respecto al acorazamiento corporal se resuelve de dos formas diferentes: a) En la subfamilia Peristediinae se forman cuatro series longitudinales de placas que recubren los dos flancos. b) En la subfamilia Trigliinae, en los géneros *Eutrigla* y *Trigla* se forman una serie de escudetes dorsales a lo largo de la base de las aletas dorsales y una placa escapular sobre la base de la aleta pectoral; además de estas formaciones, en el género *Lepidotrigla* aparece un inicio de escudetes en la base de la aleta anal. Otro carácter muy significativo es la existencia de radios libres de aspecto articulado procedentes de la aleta pectoral, en número de dos para la subfamilia Peristediinae y de tres para la subfamilia Trigliinae. La línea lateral, tanto por el número, tipo y estructura de la escama que la forman, nos dan un carácter taxonómico muy fiable. Con respecto a los caracteres biométricos podemos decir, que los datos obtenidos para cada especie nos dan una idea clara para su identificación; de ellos podemos resaltar la longitud de la aleta pectoral al replegarse sobre el flanco del cuerpo tomando como referencia el ano o los radios anales al cual llega, y el número máximo de escamas en línea que se cuenta sobre una recta que va desde la espina occipital dirigiéndose hacia atrás, hasta llegar a la línea media ventral. Las medidas estudiadas se pueden ver en la figura 2.

La vejiga natatoria en estas especies no se encuentra unida o comunicada con el esófago, que al hacerla vibrar por medio de la musculatura visceral emite un sonido ronco.

Los trígidos son especies marinas que se distribuyen desde la línea de costa hasta los 700 metros de profundidad, de costumbres generalmente bentónicas.

La familia se encuentra formada por dos subfamilias, cuatro géneros y nueve especies en la zona del Atlántico nordeste y Mediterráneo, como se puede ver en la siguiente relación.

FAMILIA TRIGLIDAE:

— Subfamilia Peristediinae

Género *Peristedion* Lacepède 1801

Hist. Nat. Poiss.; tipo *Peristedion malarma* (Lac.) por designación de Jordan & Gibert 1882.

Peristedion cataphractum (Linneo 1758)

Bentónico (80-400 m.). Mediterráneo y Atlántico este, desde el Golfo de Vizcaya hasta Senegal; escasa en el oeste del Canal de la Mancha; común en el Mediterráneo.

— Subfamilia Triglinae

Género *Lepidotrigla* Günther 1860

Cat. Fish. Brit. Mus.; tipo *Trigla aspera* Cuvier 1829

Lepidotrigla cavillone (Lacepède 1801).

Bentónico (60-160 m.). Mediterráneo y ocasional en el Atlántico (Portugal, España y Marruecos).

Lepidotrigla dieuzeidei Audouin 1971

Bentónico. Mediterráneo oeste: Costas de Argelia y Golfo de Lion (?).

Género *Trigla* Linneo 1758

Syst. Nat., ed. X; tipo *Trigla lyra* Linneo 1758

Subgénero *Trigloporus* Smith 1934

Trans. Roy. Soc. South Africa.; Tipo *Trigla africana* Smith 1934

Trigla (Trigloporus) lastovitzia (Brünich 1768)

Bentónico (50-80 m.). Mediterráneo y Atlántico este, desde Inglaterra o Mauritania, Madeira, Azores y Golfo de Guinea.

Subgénero *Trigla* s. str.

Trigla lyra (s. str.). Linneo 1758

Bentónica (30-700 m.). Mediterráneo y Atlántico este, desde las Islas Británicas a Senegal, Madeira y Golfo de Guinea.

Trigla lucerna (s. str.). Linneo 1758

Bentónica (0-80 m.). Mediterráneo y Atlántico este, desde Noruega a Senegal.

Subgénero *Aspitrigla* Fowler 1925Amer. Mus. novit.; tipo *Trigla cuculus* Linneo 1758*Trigla (Aspitrigla) cuculus* (Linneo 1758)

Bentónica (20-200 m.). Mediterráneo y Atlántico este, desde las Islas Británicas a Mauritania, Azores y Madeira.

Trigla (Aspitrigla) obscura (Linneo 1758)

Bentónica (70-100 m.). Mediterráneo y Atlántico este, desde las Islas Británicas a Marruecos, Azores, Madeira y Canarias.

Género *Eutrigla* Fraser & Brunner 1938Ann. Mag. Nat. Hist. (11); tipo *Trigla gurnardus* Linneo 1758

Bentónica (20-100 m.). Mediterráneo y Atlántico este, desde Noruega a Marruecos, Islandia y Madeira.

CLAVE PARA LA IDENTIFICACIÓN DE ESPECIES

Para las especies de la familia Triglidae sobre individuos adultos.

1. Dos radios libres en las aletas pectorales ($P = n + 2$) de aspecto articulado. Cuerpo recubierto de placas óseas. La longitud cefálica ocupa el 33 % de la longitud total ($\text{long. total/long. cefálica} = 3$). *Peristedion cataphractum*. (Figura 3).
1. Tres radios libres en las aletas pectorales ($P = n + 3$) de aspecto articulado. Cuerpo recubierto de escamas. La longitud cefálica ocupa del 20 al 25 % de la longitud total., 2.
2. Cabeza con una profunda escotadura prenucal (figura 4). Escamas de 4 mm. de altura media (figura 5). La longitud de la base de la primera aleta dorsal se encuentra contenida menos de 1,5 veces en la base de la segunda aleta dorsal. La línea máxima de escamas presenta de 45 a 65 escamas.
..... *Lepidotrigla cavillone*.
2. Cabeza sin una profunda escotadura prenucal. Escamas de 2 mm. de altura media. La longitud de la base de la primera aleta dorsal se encuentra contenida más de 1,5 veces en la base de la segunda aleta dorsal. La línea máxima de escamas presenta más de 95 escamas., 3.

3. Cuerpo cruzado casi verticalmente por líneas cutáneas (figura 6) que corren desde los escudetes dorsales hasta la línea medio-ventral. La línea de máximo número de escamas es de 100. *Trigla (Trigloporus) lastovitza*. (Figura 7).
3. Cuerpo sin líneas cutáneas. La línea máxima de escamas posee un número de ellas situado en un intervalo de 110 a 170. 4.
4. Línea lateral con escamas que no destacan del resto del cuerpo (figura 8) aunque la línea sea visible por los túbulos. Las aletas pectorales son amplias, replegadas sobre los flancos del cuerpo llegan normalmente hasta la base del cuarto radio anal. La línea de máximo número de escamas posee entre 120 y 160 escamas. 5.
4. Línea lateral con escamas que destacan claramente del resto. Las aletas pectorales al replegarse sobre los flancos del cuerpo alcanzan el ano y casi llegan a los primeros radios de la anal. La línea de máximo número de escamas posee entre 100 a 120 ó 170 escamas. 6.
5. Visera rostral poco desarrollada, con espinas pequeñas y romas (figura 10). Espina escapular no llega hasta el primer tercio de las pectorales. Escama cicloidea (figura 11). La línea máxima de escamas se encuentra formada por 123 escamas y la altura máxima del cuerpo se encuentra contenida de 5,5 a 6 veces en la longitud total. *Trigla lucerna*.
5. Visera rostral desarrollada (figura 12) con una serie de espinas que sobresalen bastante. Espina escapular llega hasta la mitad de la aleta pectoral. Escama ctenoidea (figura 13). La línea máxima de escamas se encuentra formada por 155 escamas. La altura máxima del cuerpo se encuentra contenida de 4,5 a 5 veces en la longitud total. *Trigla lyra*.
6. Escamas de línea lateral sin quillas ni espinas transversales (figuras 14 y 15). La línea máxima de escamas se encuentra formada de 105 a 120 escamas. 7 .
6. Escamas de línea lateral (figura 16) de forma romboidal con una quilla transversal al cuerpo (figura 17). La línea máxima de escamas se encuentra formada por 170 escamas. *Eutrigla gurnardus*.

- 7 Radio II de la primera aleta dorsal es más corto que la longitud cefálica (figura 18). Escamas de la línea lateral (figura 19) desarrolladas verticalmente. Perfil cóncavo. La longitud cefálica ocupa el 24% de la longitud total.
..... *Trigla (Aspitrigla) cuculus*.
7. Radio II de la primera aleta dorsal es más largo que la longitud cefálica (figura 20). Escamas de la línea lateral (figura 21) desarrolladas ovalmente. Perfil convexo. La longitud cefálica ocupa el 21 % de la longitud total.
..... *Trigla (Aspitrigla) cuculus*.

NOMBRES VULGARES DE LOS TRÍGLIDOS ESPAÑOLES

Dada la gran semejanza que tienen la mayoría de los tríglidos entre sí, sobre todo para las personas no habituadas a la observación de los peces, muchos de los nombres vulgares se aplican indistintamente a varias especies. Se exceptúa *Peristedion cataphactum*, al que se suele conocer como armado y armao en las regiones de habla castellana y armat en Levante, Cataluña y Baleares, con algunas variaciones gráficas o fonéticas de estos términos. Las otras especies reciben con más frecuencia en las distintas regiones los nombres vulgares que damos a continuación:

Vascongadas.—Putxana, arraigorri, arraimbalza, neskazarra.

Santander.—Perlón, cuco.

Asturias.—Cuco, cudillo, escacho.

Galicia.—Berete, borracho, bebo, rubio.

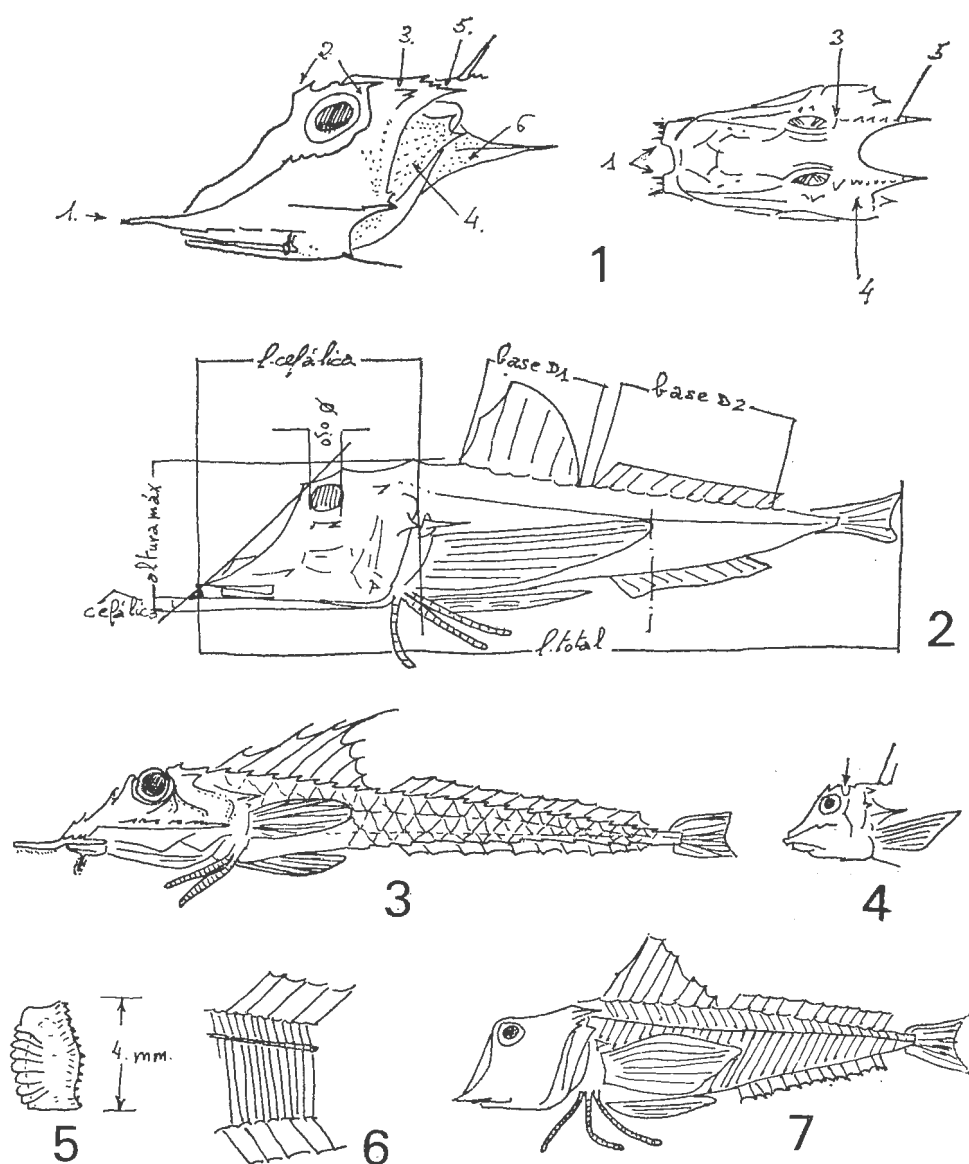
Andalucía.—Bejel, perlón, cabete, borracho, garneo, rubio, chirnola.

Levante.—Refet, lluern, juliola, garhen, bired, tonto, paula, cabet.

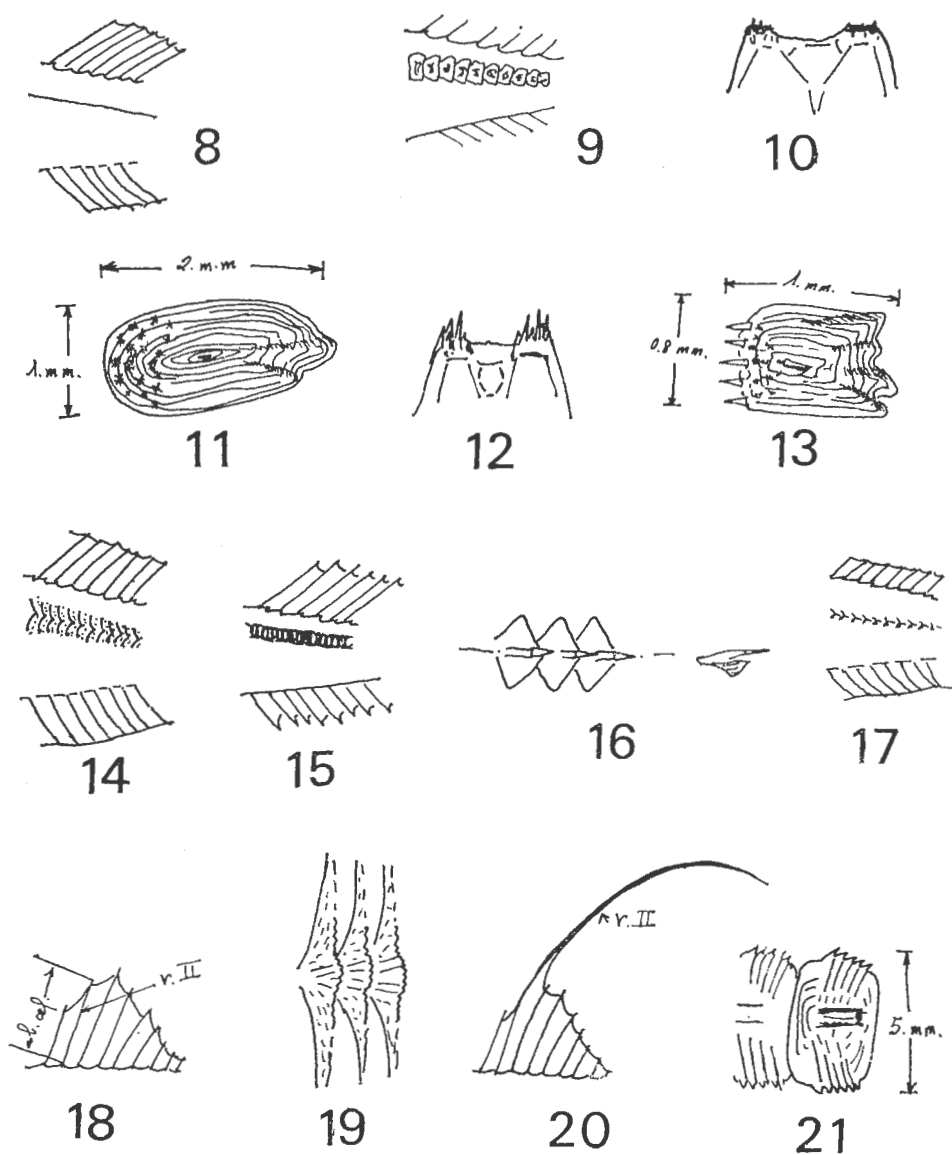
Cataluña.—Lluerna, rafet, bired, peona, garneu, cabet.

Baleares.—Lluerna, rafet, bired, peona, garneu, cabet.

Canarias.—Arete, bajel.



Iconografía para la familia Triglidae (Triglidos).—1, Vista lateral y dorsal de la cabeza.—2, Principales medidas estudiadas.—3, Esquema de *Peristedion cataphractum*.—4, Escotadura nuchal de *Lepidotrigla cavillone*.—5, Escama de *Lepidotrigla cavillone*.—6, Flanco de *Trigla (Trigloporus) lastovitza*.—7, Esquema de *Trigla (Trigloporus) lastovitza*.



Iconografía para la familia Triglidae (Tríglidos).—8, Línea lateral no destacable.—9, Línea lateral de escamas diferenciadas.—10, Visera rostral poco desarrollada (*Trigla lucerna*).—11, Escama cicloidea de *Trigla lucerna*.—12, Visera rostral con espinas (*Trigla lyra*).—13, Escama ctenoidea de *Trigla lyra*.—14, Flanco de *Trigla (Aspitrigla) cuculus*.—15, Flanco de *Trigla (Aspitrigla) obscura*.—16, Escamas de la línea lateral de *Eutrigla gurnardus*.—17, Flanco de *Eutrigla gurnardus*.—18, Primera aleta dorsal de *Trigla (Aspitrigla) cuculus*.—19, Escamas de la línea lateral en *Trigla (Asp.) cuculus*.—20, Primera aleta dorsal de *Trigla (Aspitrigla) obscura*.—21, Escamas de la línea lateral en *Trigla (Asp.) obscura*.

LA FAMILIA SYNGNATHIDAE (SINGNATIDOS)

Los singnátidos, como todas las especies pertenecientes al orden Syngnathiformes, poseen el rostro prolongado formando un tubo estrecho y largo que acaba en una pequeña boca generalmente sin dientes, por lo cual su alimentación se realiza por succión. Dentro de este orden encontramos en la zona del Atlántico nordeste y Mediterráneo, además de las quince especies de la familia Syngnathidae, de las cuales sólo ocho habitan las aguas marinas españolas, una serie de especies pertenecientes a las familias Aulostomidae (sólo en Madeira) y Macrorhamphosidae (en el Mediterráneo).

En las especies de la familia Syngnathidae, los opérculos se sueldan a los laterales del cuerpo por medio de una fina membrana, dejando únicamente una abertura superior valvulada, de tal forma que se da un mejor rendimiento a la técnica de succión. Las branquias también se encuentran modificadas, adoptando formas de flecos y penachos. El cuerpo posee un recubrimiento de placas que le dan una sección poligonal; dichas placas forman anillos cuyo número es característico de cada especie. Las aletas suelen ser pequeñas, todas de radios blandos y en algunos casos van desapareciendo hasta quedar únicamente la aleta dorsal; todas, todas estas especies son ápodas, es decir, no poseen aletas ventrales o abdominales.

Los caracteres biométricos estudiados en las diferentes especies, se pueden ver en la figura 1.

Los machos llevan la puesta, bien en una bolsa incubatriz (géneros *Syngnathus* e *Hippocampus*) o bien adheridos a la región ventral (géneros *Entelurus* y *Nerophis*). Son especies bentónicas y algunas pelágicas, relacionadas generalmente con la zona litoral y los fondos de algas, donde tratan de mimetizarse.

La familia se encuentra formada por cuatro géneros y quince especies en la zona del Atlántico nordeste y Mediterráneo, que figuran en la siguiente relación:

FAMILIA SYNGNATHIDAE

Género *Syngnathus* (Artedi) Linneo 1758

Syst. Nat., ed. X; tipo *Syngnathus acus* Linneo, por designación de Jordan 1917.

Syngnathus abaster Risso 1826

Hist. Nat. Europe mérid.; 182 (Nice)

En la zona litoral, estuarios y aguas dulces del Mediterráneo y bahías del Mar Negro.

Syngnathus acus Linneo 1758

Syst. Nat., ed. X; 337 p.

En la costa Atlántica-este, desde Noruega a las Islas Feroes (donde es escaso), hasta las costas de Marruecos y las Azores. Mediterráneo, Egeo y Adriático.

Syngnathus phlegon Risso 1826

Hist. Nat. Europe mérid.; 3: 181 p. (Nice).

Especie pelágica, pero ocasionalmente se la encuentra en las costas. Solamente en el Mediterráneo.

Syngnathus rostellatus Nilsson 1855

Skand. Faun. Fisk.; 687 p.

Aguas sublitorales del Norte de Europa, en playas de arena; desde las costas del sur de Noruega al Cantábrico, incluido el oeste del Báltico.

Syngnathus schmidtii Popov 1928

Ann. Mus. sool. Ac. Sci.; Leningrad; 28: 391 p.

Especie pelágica. Habitante del Mar Negro y de Azov, únicamente.

Syngnathus taenionotus Canestrini 1871

Atti R. Ist. Veneto; 3: 16 p. (Nice)

En las playas del Mar Adriático.

Syngnathus tenuirostris Ratke 1837

Mem. Acad. Sci. St. Petersburg; 3: 313 p.

En las playas del Adriático, Mar Negro, donde es común; se cita en algunas localidades del Mediterráneo.

Syngnathus variegatus Pallas 1811

Zoogr. rosso-asiat.; 3: (t): 119 p. (Cost. Crimean)

En la zona costera del Mar Negro y de Azov.

Syngnathus typhle Linneo 1758

Syst. Nat., ed. X: 336 p.

En las zonas costeras (litorales) de Europa, generalmente asociado a *Zoostera* o *Posidonia*; en el Atlántico, desde el norte de Noruega al sur de Africa norte (Marruecos). En el Mediterráneo y bahías del Mar Negro.

Género *Entelurus* Dumèril 1870
Hist. Nat. Poisson; tipo *Syngnathus aequoreus* Linneo.

Entelurus aequoreus (Linneo 1758)

Syst. Nat., ed. X: 337 p.

Especie oceánica y en las aguas costeras, cerca de las algas. En el Atlántico norte, desde Islandia y costas noruegas, hasta el sur de las Azores. Ausente en el Mediterráneo y Mar Negro.

Género *Nerophis* Rafinesque 1810
Indice Ictio. Siciliana; tipo *Nerophis maculata* Rafinesque 1810.

Nerophis lumbriciformis (Jenyns 1835)

Man. Brit. verte. animals; 448 p.

Sintipo Mus. Zool. Cambridge Uni. England.

Especie litoral y sublitoral. En las costas del Atlántico, desde el nordeste de Europa al sur de Portugal.

Nerophis maculatus Rafinesque 1810

Ind. Ict. Sic.; 57 p. (figura 4)

Especie costera (litoral). En las costas del Mediterráneo y Portugal.

Nerophis ophidion (Linneo 1758)

Syst. Nat. ed. X: 337 p.

Presente en las aguas costeras del norte de Europa desde el sur de Noruega, al norte de Africa. También en el Mediterráneo y Mar Negro.

Género *Hippocampus* Rafinesque 1810
Caratt. Gen. Spe. Sic.; tipo *Syngnathus hippocampus* Linneo.

Hippocampus hippocampus (Linneo 1758)

Syst. Nat., ed. X: 338 p.

En las aguas de las playas del Mediterráneo y Atlántico este, desde el Golfo de Vizcaya hasta las Canarias.

Hippocampus ramulosus Leach 1814

Zool. Miscell., t. 1: 105 p.; tipo en BMNH

En aguas del Mar Negro, Mediterráneo, incluido el Egeo y Atlántico este, desde el sur del Mar del Norte y costas de Irlanda, hasta el sur de las islas Madeira y Canarias.

CLAVES PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LAS ESPECIES PRESENTES
EN LAS AGUAS MARINAS ESPAÑOLAS

1. Cuerpo anguiliforme, estrecho, largo y rectilíneo. 3
1. Cuerpo alargado, con forma de caballo de ajedrez. 2
2. Rostro alargado, generalmente recto (figura 2r), cuya longitud es más de un tercio de la cefálica; el diámetro del ojo es menor que la mitad de la longitud cefálica. *Hippocampus ramulosus*.
2. Rostro corto y cóncavo (figura 2c), cuya longitud es menor o justo un tercio de la longitud cefálica; el diámetro del ojo es mayor que la mitad de la longitud rostral. *Hippocampus hippocampus*.
3. Dos aletas pectorales, aleta anal rudimentaria y la caudal patente (figura 3s), cola no prensil; machos con bolsa incubatriz (Gen. *Syngnathus*). 4
3. Sin aletas pectorales, la aleta caudal y anal (figs. 3e y n) cuando existen son rudimentarias, machos sin bolsa incubatriz; cola prensil. 8
4. Rostro de sección redondeada. Anillo escapular se encuentra completo (figura 4c) por la zona ventral, estando la placa impar unida a las laterales. La longitud cefálica se encuentra comprendida entre el 11 % y el 15 % de la longitud total. 5
4. Rostro de sección comprimida (figura 4). Anillo escapular se encuentra incompleto (figura 4i) por la zona ventral. La longitud cefálica está comprendida entre el 16 y 18 % de la longitud total.
..... *Syngnathus typhle*.
5. Con crestas denticuladas longitudinales en la línea media de las placas corporales. Poseen crestas interorbitales y nucales (figura 5). La bolsa incubatriz del macho se sitúa sobre 32 a 38 anillos. El % de anillos preanales es de 22 a 25 de los anillos totales. La longitud preanal ocupa el 22,4 % como media de la longitud total. *Syngnathus phlegon*
5. Sin crestas longitudinales denticuladas en la línea media de las placas corporales. La bolsa incubatriz de los machos ocupa de 15 a 25 anillos. El % de anillos preanales es de 27 a 32 de los totales. La longitud preanal ocupa del 26 al 29,5 % de la longitud total. 6

6. Rostro delgado y cilíndrico (figura 6); aleta caudal con el borde posterior en ángulo (figura 6 a). El % de los anillos dorsales es de 24 a 25 de los anillos totales. *Syngnathus rostellatus*
6. Rostro tubiforme pero comprimido; aleta caudal de borde libre redondeado (figura 6 r). El % de los anillos dorsales es de 27 a 30 (28,8 de media) de los anillos totales. 7
7. Rostro sin una cresta dorsal (figura 7). La aleta dorsal posee de 32 a 40 radios (36 como media) y la anal con 4 radios. El cuerpo posee 19 anillos preanales (27,2 %) y 40 postanales (58,4 %). La bolsa incubatriz del macho ocupa de 19 a 24 anillos. *Syngnathus acus*
7. Rostro con una cresta dorsal (figura 7). La aleta dorsal posee de 23 a 34 radios (28 como media) y la anal con 2 radios. El cuerpo posee 16 anillos preanales (27,5 %) y 35 postanales (60 %). La bolsa incubatriz del macho ocupa de 16 a 21 anillos. *Syngnathus abaster*
8. La aleta caudal es rudimentaria (figura 3 e), como un pincel. El poro anal (figura 8) se sitúa en una vertical dentro del último cuarto de la aleta dorsal. *Entelurus aequoreus*
8. Sin aleta caudal (figura 3 n) ni anal. El poro anal (figura 8) se sitúa en una vertical dentro de la primera mitad de la aleta dorsal. (Gén *Nerophis*). 9
9. Rostro que recuerda al género *Syngnathus*, algo comprimido y con el perfil rectilíneo, con una cresta longitudinal (figura 9). El % de la longitud preanal ocupa del 38 al 41 de la total, y el % de la longitud postanal ocupa del 53 al 56 % de la total. *Nerophis ophidion*
9. Rostro tubiforme, dirigido hacia arriba formando una curvatura sin crestas longitudinales. El % de la longitud preanal ocupa del 33 al 36 % de la total y la longitud postanal de 65 a 67,5 % de la total. La aleta dorsal posee de 24 a 30 radios. 10
10. Tubo bucal aguzado y ligeramente cóncavo (figura 10). La aleta dorsal ocupa 3 anillos preanales y 5 postanales. La longitud cefálica ocupa el 5,3 % de la total, como media, y se encuentra contenida 6,5 veces en la longitud preanal. *Nerophis maculatus*

10. Tubo bucal rechoncho y curvado hacia arriba (figura 10). La aleta dorsal ocupa 2 anillos preanales y 5 postanales. La longitud cefálica ocupa el 8 % de la total, como media, y se encuentra contenida cerca de 4,3 veces en la longitud preanal. *Nerophis lumbriciformis*

NOMBRES VULGARES DE LOS SIGNÁTIDOS ESPAÑOLES

Entelurus aequoreus.—Culebra (en Castilla).

Nerophis lumbriciformis.—Aguja (en Castilla); serpeta (en Cataluña).

Nerophis ophidion.—Alfiler (en Andalucía y Castilla); serpeta (en Cataluña).

Nerophis maculatus.—Aguja (en Castilla); serpetó (en Baleares).

Hippocampus ramulosus.—Caballito de mar (en Andalucía y Castilla); cabaliño (en Galicia); caball mari, cavall mari, caballet (Baleares, Cataluña y Golfo de Valencia).

Hippocampus hippocampus.—Caballito de mar y caballito marino (Andalucía, Castilla y playas africanas); caball, caball de mar, caball mari, caballet de la mar (Baleares, Cataluña y Golfo de Valencia).

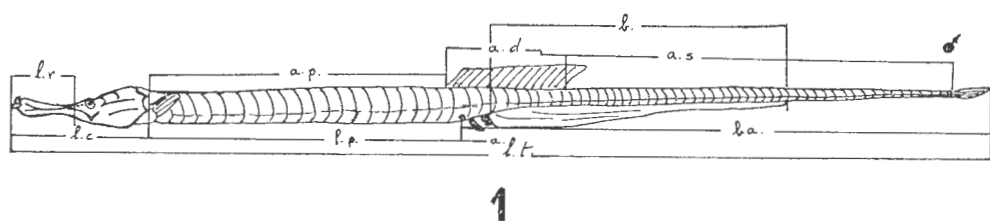
Syngnathus typhle.—Aguja, mula (Andalucía y Castilla); agulla, serp, ahulla, serp d'en costa (Cataluña y Golfo de Valencia); peix bada, serp de mar (Baleares).

Syngnathus acus.—Aguja, mula (Andalucía, Castilla y playas africanas); agulla, bruja, serp (Cataluña y Golfo de Valencia).

Syngnathus abaster.—Aguja de río (Castilla); agulla, serp (Cataluña y Golfo de Valencia).

Syngnathus rostellatus.—Aguja de alta mar (Castilla); agulla, serp (Cataluña); serp, serpetí (Baleares).

Syngnathus phlegon.—Aguja, aguja espinosa (Castilla).



1



2r



2c



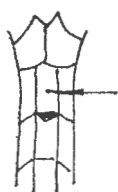
3s



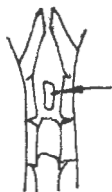
3e



3n



4c



4i

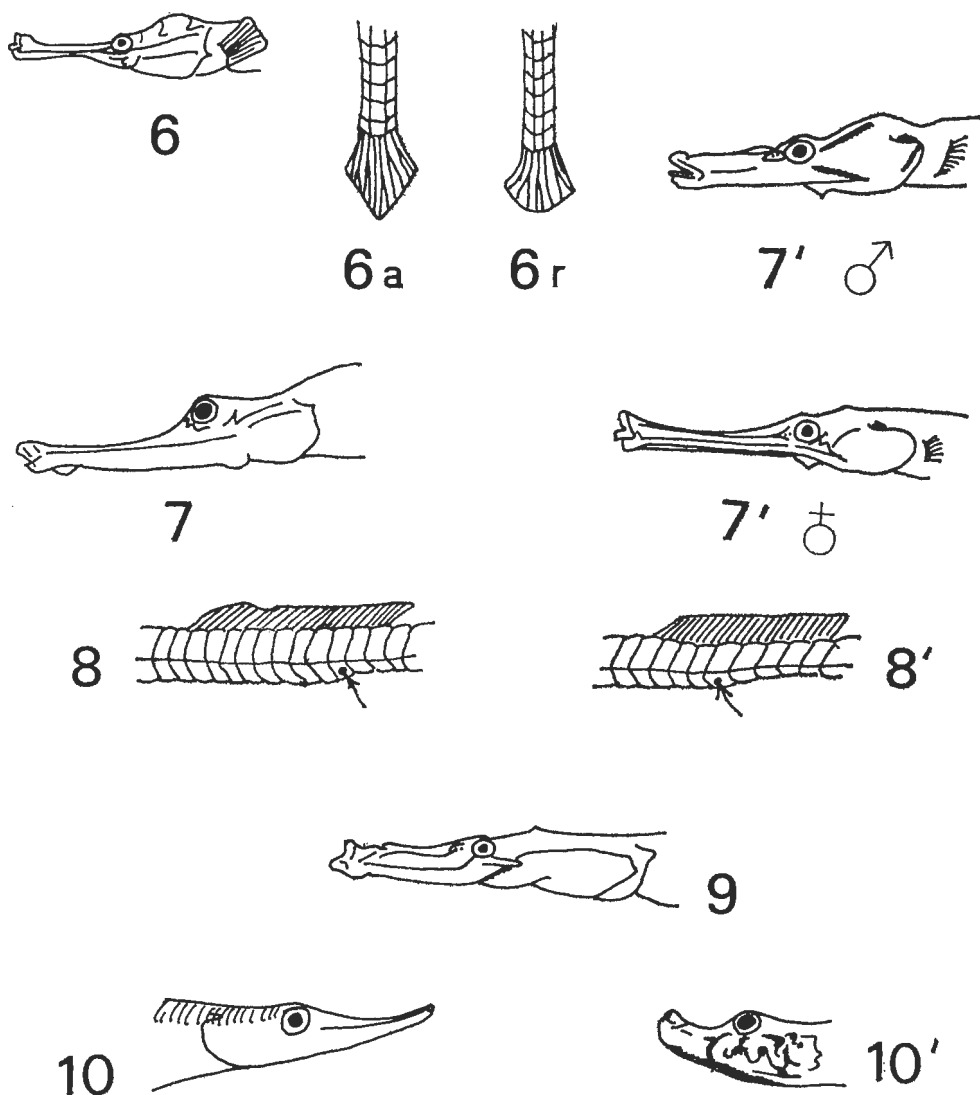


4'



5

Iconografía para la familia Syngnathidae (Singnátidos).—1, Principales medidas realizadas. 2r, Cabeza de *Hippocampus ramulosus*.—2c, Cabeza de *Hippocampus hippocampus*.—3s, Aleta caudal del Género *Syngnathus*.—3e, Aleta caudal rudimentaria (gen. *Entelurus*). 3n, Aleta caudal nula (gen. *Nerophis*).—4c, Anillo escapular completo.—4i, Anillo escapular incompleto (*Syngnathus typhle*).—4', Cabeza de *Syngnathus typhle*.—5, Cabeza de *Syngnathus phlegon*.



Iconografía para la familia Syngnathidae (Singnátidos).—6, Cabeza de *Syngnathus rostellatus*.—6a, Aleta caudal con borde posterior en ángulo (*Syngnathus rostellatus*).—6r, Aleta caudal con borde posterior redondeado.—7, Cabeza de *Syngnathus acus*.—7', Cabeza de *Syngnathus abaster*.—8, Situación del poro anal (*Entelurus aequoreus*).—8', Situación del poro anal en Gén. *Nerophis*.—9, Cabeza de *Nerophis ophidion*.—10, Cabeza de *Nerophis maculatus*.—10', Cabeza de *Nerophis lumbriciformis*.

BIBLIOGRAFIA UTIL

- ALBURQUERQUE, R. M., 1954-56. Peixes de Portugal e ilhas adjacentes. Chaves para a sua determinação. *Port. Acta. biol., ser. B*: 1167.
- BEN-TUVIA, A., 1971. Revised list of the Mediterranean fishes of Israel. *Israel J. Zool.*, 20: 1-38.
- BUEN, F. DE, 1935. Fauna ictiológica. Catálogo de los peces ibéricos de la planicie continental, aguas dulces y pelágicas. *Notas y Resúm. Inst. Esp. Oceanogr.*, núms. 88 y 89.
- EALES, N. B., 1928. *The littoral fauna of the Great Britain*. Cambridge University Press, Londres.
- FRASER Y BRUNNER, 1938. Notes on the classification of certain British fishes. *Ann. Nat. Hist.*, ser. 11, n.º 11. Londres.
- LEWIS, J. R., 1976. *The ecology of rocky shores*. Hodder and Stoughton. Londres.
- LOZANO CABO, F., 1963. Nomenclatura ictiológica. Nombres científicos y vulgares de los peces españoles. *Trab. Inst. Esp. Oceanogr.*, 31: 1-271.
- LOZANO CABO, F.; O. RODRÍGUEZ MARTÍN y P. ARTE GRATACOS, 1965. *Nomenclatura oficial española de los animales marinos de interés pesquero*, Subsecretaría de la Marina Mercante. Madrid.
- LOZANO Y REY, L., 1947. Ictiología ibérica. Tomo 2.º. Peces Ganoideos y Fisóstomos. *Mem. Real Acad. Cienc. E., F., N., Serie Cienc. Nat.*, Mem. IX, Madrid.
- 1952. Ictiología ibérica. Tomo 3.º. Peces Fisoclistos. Subserie torácicos. Primera parte. Ordenes Bericiformes, Zeiformes, Perciformes, Escorpeniformes y Balistiformes. *Mem. Real Acad. Cienc. E., F., N., Serie Cienc. Nat.* Mem. XIV, Madrid.
- LUTHER, W. y K. FIEDLER, 1968. *Peces y demás fauna marina de las costas del Mediterráneo*. Editorial Pulide, Barcelona.
- MONTIRO, R., 1955. Estudos sobre a biologia da família Triglidae. I. *Trigla cuculus* L. da regiao de Branguls (França). *Rev. Fac. Cienc. Lisboa*, 1958.
- MUUS, B. J. y P. DAHLSTRÖM, 1971. *Guía de los peces de mar*. Editorial Omega, Barcelona.
- PERRIER, R., 1971. *La faune de la France*. Librairie Delagrave, París.
- WHEELER, A., 1969. *The fishes of the British Isles and Northwest Europe*. Editorial Macmillan, Londres.
- WILSON, D. P., 1951. *Life of the shore and shallow seas*. Nicholson and Watson, Londres.

BREVE HISTORIA DEL LABORATORIO
OCEANOGRAFICO DE SANTANDER

ORESTES CENDRERO

El 17 de marzo de 1978 uno de los viejos anhelos y de las eternas reivindicaciones de la ciudad de Santander se hacía realidad: el Subsecretario de la Marina Mercante, don Carlos Barreda, inauguraba oficialmente el edificio que en el futuro iba a albergar al Laboratorio del Instituto Español de Oceanografía.

Mucho se ha dicho y escrito sobre la necesidad de que las viejas instalaciones de la zona de Gamazo diesen paso a otras más acordes con los tiempos que corren y con las crecientes necesidades de las cada vez más complejas tareas que en ellas desarrollaba un equipo científico que desde hace tiempo había rebasado con creces la capacidad del espacio físico del glorioso casetón de la dársena de Molnedo, teniendo que repartirse en otros varios locales, todos ellos incómodos, inadecuados e insuficientes.

El Laboratorio fue fundado por el sabio naturalista montañés don Augusto González de Linares, natural del Valle de Cabuérniga. En 1886 se publicó en la Gaceta de Madrid el Real Decreto que disponía el establecimiento de una estación o laboratorio de biología marina, sin determinar dónde habría de instalarse. Los informes y estudios de González de Linares fueron decisivos para que fuera Santander el lugar elegido. A pesar de que ya se había fundado sobre el papel y elegido su emplazamiento, hasta 1889 no se puso de verdad en marcha el Laboratorio, que recibió el nombre de *Estación Marítima de Zoología y Botánica Experimentales*. El lector interesado en conocer qué sucedió durante los tres años que transcurrieron desde que la Estación apareció en forma de Real Decreto hasta que se materializó en hechos reales puede satisfacer su curiosidad consul-

tando el documentadísimo trabajo de Benito Madariaga sobre González de Linares¹.

Bien modestos fueron los comienzos del Laboratorio: colecciones, libros, material óptico, etc. se alojaron en la casa de huéspedes de don Pedro González en la calle de Méndez Núñez 12, cuyo comedor sirvió provisionalmente de gabinete de trabajo. La Estación nacía marcada con el signo de la provisionalidad, condición que iba a durar nada menos que ¡ochenta y nueve años!

En efecto, desde la casa de don Pedro González y tras un período cuya duración no conocemos con certeza, el Laboratorio ocupó sucesivamente locales en el paseo del Obelisco (Hotel de la Institución), en la casa de Concepción Abad cerca de la Segunda Playa del Sardinero, en la de don Antonio Fernández Castañeda, también en el Sardinero y en la de doña María Labat, en el Sardinero igualmente. Este último traslado tuvo lugar en 1903, es decir, catorce años después de la entrada en servicio del Laboratorio. Hemos dicho último traslado, y hemos dicho mal, ya que en 1904, año en que falleció González Linares, la Estación pasa a ocupar varias plantas de la finca número 19 de la calle de Castelar.

No había terminado con esto la peregrinación de nuestro centro de investigación marina. En 1907 las fuerzas vivas de la ciudad de Santander, encarnadas en la comisión de festejos del ramo del comercio y el Ayuntamiento, con la colaboración de subvenciones del Estado, lograron reunir 14.000 pesetas para construir el pabellón de la dársena de Molnedo que albergó a la exposición de biología marina y al Laboratorio de la Estación de Zoología y Botánica experimentales, «La Biología», como pronto fue bautizada por la *vox populi*. Esta nueva instalación representaba una notable mejora sobre todas las precedentes pero, una vez más, se trataba de una solución provisional. Poco sospechaba el entonces director del Laboratorio, don José Rioja, que ésta provisionalidad iba a durar setenta y un años, posiblemente una de las más largas que conoce institución alguna. Y, ya que mencionamos a don José Rioja, justo es resaltar aquí la labor capital que desempeñó para asegurar la supervivencia del Laboratorio, que en sus primeros tiempos estuvo amenazado de desaparición varias veces por razones de tipo político y económico. Basta decir que estas últimas llevaron a que Rioja tuviera que empeñar los microscopios y aportar su propio sueldo para evitar el hundimiento total de la Estación y cuanto representaba. Si González de Linares fue el fundador, con justicia puede decirse que Rioja fue el segundo padre de nuestro Laboratorio.

¹ MADARIAGA, B., *Augusto González de Linares y el estudio del mar. Ensayo crítico y biográfico de un naturalista*. Institución Cultural de Cantabria, Santander, 1972.



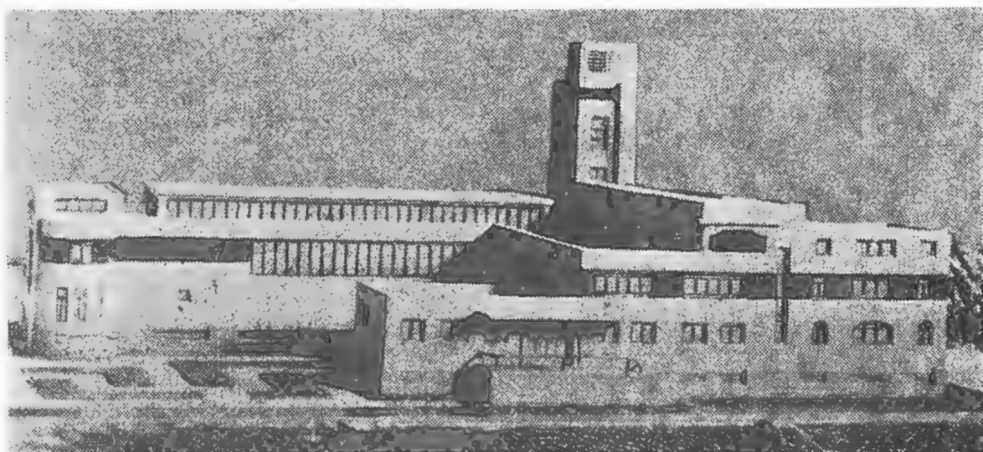
Edificio de la primitiva Estación de Biología Marina.



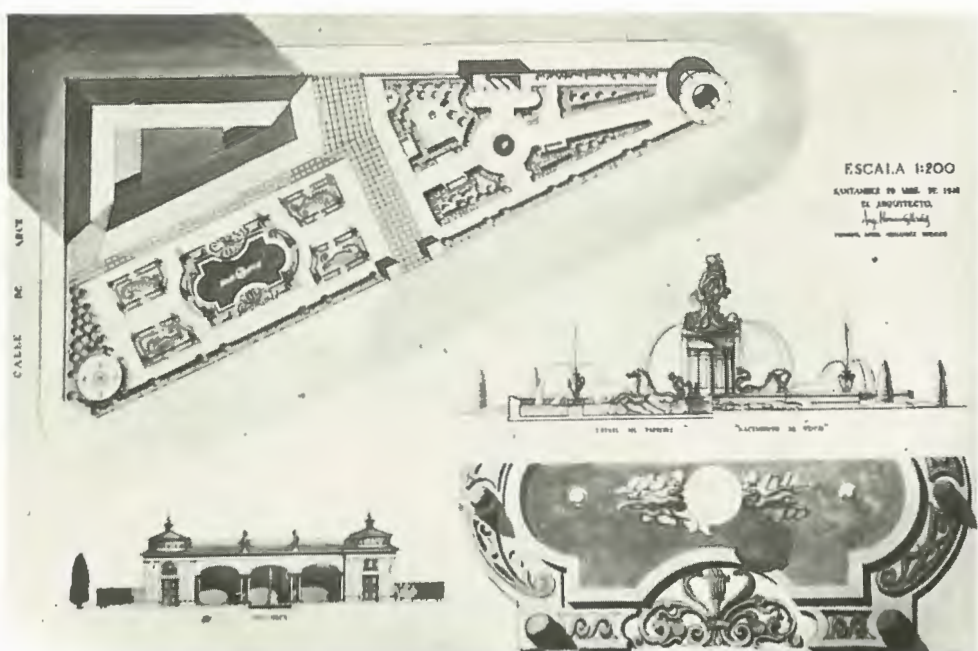
Edificio en Castelar 19, donde
estuvo la Estación de Biología
Marina. 1904.



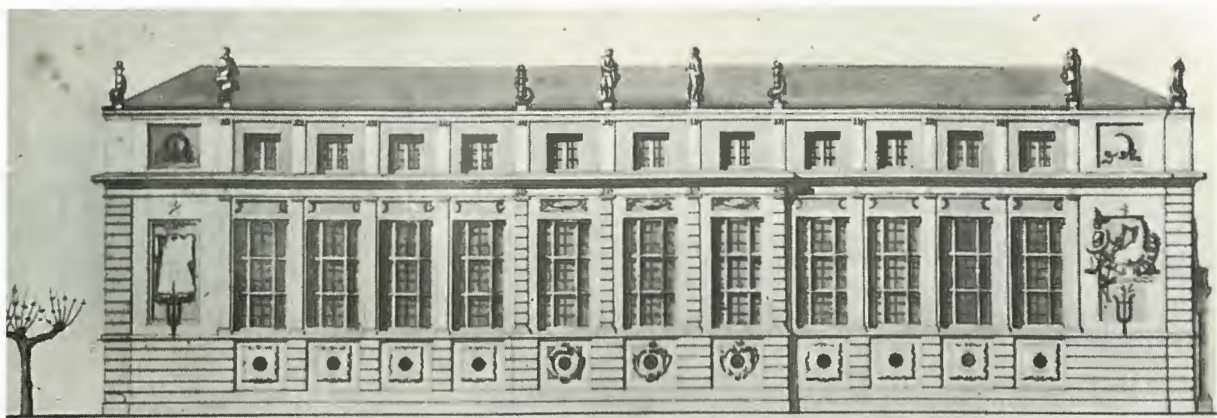
En primer término el Pabellón en la dársena de Molnedo, que desde 1907 y durante 71 años, ha albergado a la Estación de Biología Marítima de Santander.



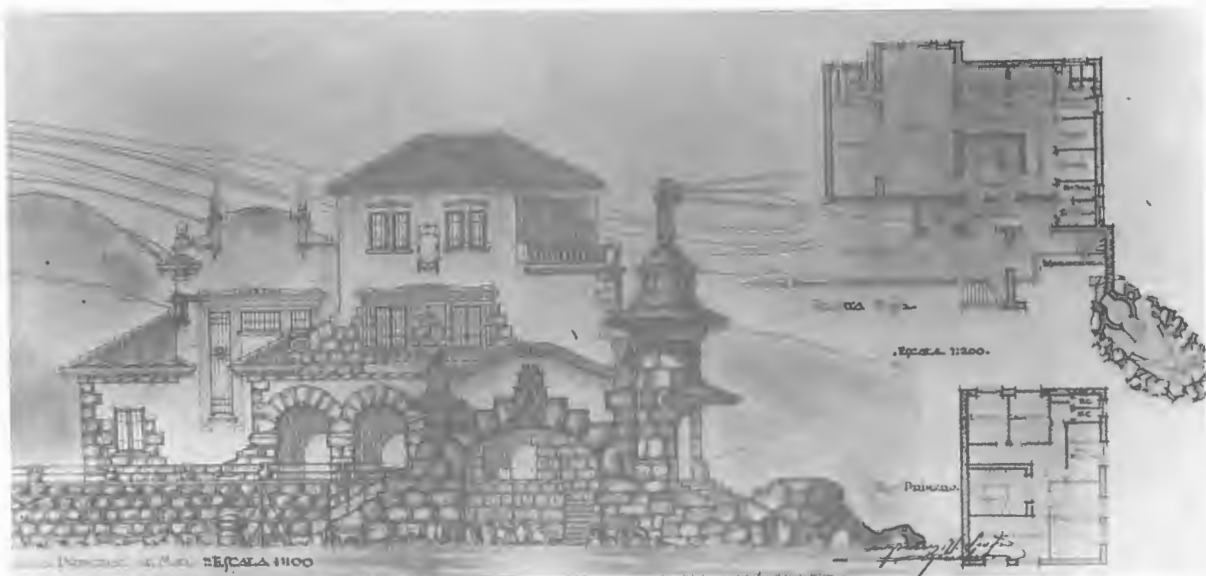
Maqueta del proyecto de Biología Marina. Arquitecto D. Ramón Lavín del Noval. 1935.



Proyecto del Palacio del Mar, por el Arquitecto D. Angel Hernández Morales. 1946.



Proyecto del Palacio del Mar. Frente orientado al mediodía.



Anteproyecto de Estación de Biología en Santander, del Arquitecto D. Deogracias. M. Lastra.



Proyecto de Museo y Acuario de Biología Marina, original del Arquitecto D. Juan José Resines, 1956.

Estos avatares parece que concluyeron al fundarse en 1914 el Instituto Español de Oceanografía, al cual se incorporó el Laboratorio santanderino no sin discusión, pues había quien defendía que se mantuviera adscrito al Museo Nacional de Ciencias Naturales, al que pertenecía desde 1901.

En los setenta y un años transcurridos desde que se construyó el pabellón de Molnedo hasta hoy, ríos de tinta se han gastado (y perdónesenos la socorrida expresión) en la solicitud de unas instalaciones dignas de la importancia científica de la Estación. Tal vez convenga recordar que por ella pasaron, entre otras personalidades, el príncipe Alberto I de Mónaco, que donó una colección completa de sus obras oceanográficas a la biblioteca del Laboratorio, y el profesor danés Schmidt, que viajaba a bordo del buque «Dana», y que igualmente donó una colección de sus principales trabajos al Laboratorio.

La adscripción de nuestro Laboratorio al Instituto Español de Oceanografía aseguró su supervivencia, pero no mejoró su condición. Desde 1907 existen ya testimonios escritos que abogan por una instalación definitiva y honrosa para «La Biología». Tal vez destaque el de Gustavo Morales² y, cómo no, el de don Marcelino Menéndez y Pelayo, siempre ardiente defensor de la obra de su coterráneo González de Linares.

Que sepamos, la polémica sobre el edificio del Laboratorio saltó a las páginas de la prensa diaria local hace cuarenta y nueve años. En efecto, en «El Cantábrico», de 12 de diciembre de 1929, podemos leer:

LA ESTACIÓN DE BIOLOGÍA MARINA Y EL ACUARIO

«Mientras que San Sebastián, por ejemplo, presenta a la curiosidad de los forasteros un magnífico acuario, construido recientemente en la falda del Igeldo, Santander continúa mostrando a propios y extraños el acuario que todos conocemos, instalado en Puertochico desde hace varios años, y que deja bastante que desear, sobre todo para una ciudad de la importancia de Santander.

Otra cosa igual ocurre con la Estación de Biología, establecida por el sabio don Augusto Linares de un modo precario, y que actualmente arrastra una vida análoga en languidez, como si estas cosas del mar no preocupasen a ninguno. La Estación de Santander ha proporcionado en los últimos años notables colecciones a distintos Institutos y colegios particulares, y ha enviado al extranjero el

² GUSTAVO MORALES, *La Montaña (Añoranzas)*. Editorial Pueyo, Madrid, 1919.

producto de sus investigaciones científicas, que merecen la máxima consideración de los sabios embargados por estudios tan difíciles y necesarios.

Hasta ahora, todos los directores³ que han solicitado de las fuerzas vivas de la ciudad apoyo para renovar la Estación y el Acuario, han fracasado ruidosamente. Pero el señor Alaejos ha sabido tocar la fibra sensible de algunas fuerzas de las llamadas vivas, y ayer tarde se celebró en el despacho de la Alcaldía una reunión, a la que concurrieron los señores presidentes de la Junta de Obras del Puerto y Cámara de Comercio, director de la citada Estación de Biología, Jefe de Obras Públicas y representante de la Diputación provincial. Estos señores fueron presididos por el Alcalde, conviniendo todos en la necesidad que tiene Santander de mejorar ambos organismos, dotándolos en debida forma, para que en lugar de ser, como ahora, un motivo de abandono por parte de la ciudad, sea en adelante un motivo de orgullo. El señor Alaejos confirmó que en el año último han visitado el Acuario más de 35.000 personas, cantidad que se duplicaría si el referido Acuario estuviera bien dotado de comodidades, pudiendo ser hasta un negocio su instalación, si se tiene en cuenta la predilección que tiene el público por ver estos arcanos del mundo submarino, que allí están puestos a la vista del espectador en forma interesante e instructiva.

Los reunidos tomaron, en principio, el acuerdo de nombrar un Consorcio, que se encargará de llevar a cabo un empréstito, que suscribiría la ciudad, como lo ha hecho con la Aduana.

Entre los reunidos había excelentes impresiones, que celebraríamos ver confirmadas por la realidad.»

Cuando se escribía esto las tan poco favorablemente calificadas instalaciones de la Estación de Biología y el Acuario llevaban ya veintidós años de existencia, desde que se trasladaron allí tras abandonar su primer emplazamiento en una vieja caseta en el Sardinero, donde se habían cobijado durante otros cuatro lustros largos.

No tuvieron mucho éxito, como es notorio, las gestiones del Consorcio nombrado y tenemos la sospecha que este organismo murió nada más nacer, ya que otro suelto del mismo diario citado, aparecido en su número correspondiente al 14 de mayo de 1930, insiste en que «... todavía Santander no se ha decidido a realizar un esfuerzo y a instalar ese centro biológico en las debidas condiciones. (.....) no se hace nada eficaz para construirle, para convertir en realidad ese proyecto.

³ Estos directores habían sido sucesivamente D. Augusto González de Linares y D. José Rioja. (N. del A.).

(.....) Empiece Santander, si quiere —que probablemente no querrá—, por pedir al Estado que subvencione la construcción del Acuario (.....).»

Existen varias referencias más al mismo tema, con machacona frecuencia, en los distintos periódicos locales hasta 1935. A partir de este año, los trágicos acontecimientos en que España se vio envuelta relegaron totalmente las cuestiones que pudiéramos calificar de académicas. En la documentación que hemos podido consultar nos encontramos con las alusiones más o menos extensas a la necesidad de renovar el Acuario y la Estación de Biología Marina que citamos a continuación: «El Cantábrico» de 19 de abril de 1931, «La Voz de Cantabria» de 9 de julio de 1932 y de 21 de julio del mismo año, «El Cantábrico» de 22 de julio de 1932, «El Diario Montañés» de 3 de marzo de 1933 (carta publicada por la Sociedad de Amigos del Sardinero), «El Cantábrico» de 7 de septiembre de 1934, «El Diario Montañés» de 12 del mismo mes, «El Cantábrico» de 5 de abril de 1935 (en el mismo artículo se habla de otro viejo y no conseguido anhelo de la ciudad de Santander: la estación de autobuses), «La Voz de Cantabria» de 17 del mismo y «El Cantábrico» de 8 de diciembre de 1935. En el artículo aparecido en «La Voz de Cantabria» el 17 de abril de 1935 figuran una ilustración del proyecto que ya tenía listo el arquitecto don Ramón Lavín del Noval y una frase que confirma nuestra sospecha de que el Consorcio nacido en 1929 no hizo nada más que morir al nacer; en efecto, en este artículo se sugiere que «para lograr tal fin podría formarse un patronato que estuviese integrado por personas representativas de la ciudad y que se dedicara con ardor y competencia a realizar los proyectos del señor Alaejos, obtener subvenciones del Estado, la Diputación (...) y el Municipio». El proyecto del señor Lavín es el primero de los que sucesivamente han ido viendo la luz del día, aunque no hayan llegado a salir de los planos.

No tenemos noticia, en nuestra apresurada consulta de los textos que se han ocupado del tema, de que haya nuevas referencias al tema hasta casi once años después del último artículo de «El Cantábrico» que hemos mencionado. Fueron los difíciles años de la guerra civil española, la guerra mundial y la postguerra, tiempos en que el país no estaba en condiciones ni el paisanaje de humor para ocuparse de otra cosa que no fuera la dura búsqueda del puchero diario. Pero el proyecto del añorado edificio de la Estación de Biología Marina renace de las cenizas cual una nueva ave fénix. Y renace con grandes pretensiones, nada menos que con el impresionante nombre de Palacio del Mar. «Alerta» del 15 de mayo de 1946, con gran alarde tipográfico, anuncia que Santander tendrá su Palacio del Mar, situado en lo que se llamó la plaza de las Cachavas (hoy dedicada a aparcamiento de automóviles propiedad de la Junta del Puerto) y presupuestado en la entonces exorbitante cifra de 1.800.000 pesetas. El proyecto, abandonado

el de Lavín del Noval, era de don Angel Hernández Morales, arquitecto de la Diputación. Este mismo periódico anuncia nueve días más tarde, el 24 de mayo, que el Ayuntamiento había tomado el acuerdo de ceder al Instituto Oceanográfico el solar situado entre las calles de Castilla y Calderón de la Barca (la plaza de las Cachavas) para construir allí el edificio. Parecía que todo iba por buen camino. Vana ilusión, pues el «quien corresponda» de turno volvió a archivar el expediente.

Como el hombre tiene una acusada tendencia a olvidar su historia y sus errores, característica ésta que es bastante más marcada en la parte del planeta en que nos ha tocado vivir, alguien decide que la solución del problema planteado por la carencia de un edificio digno de la tradición científica de la Estación de Biología Marina lo resolverá un patronato, sin acordarse de lo que pasó con el Consorcio de 1929 ni de la frase napoleónica de que, cuando quería que un asunto no se resolviera, nombraba una comisión. Este patronato se constituye en marzo de 1958 y está compuesto por las autoridades locales y las jerarquías del Instituto Español de Oceanografía, además del director del Laboratorio santanderino, que era desde 1936 don Juan Cuesta Urcelay. El patronato, presidido por el gobernador civil de la provincia, echa mano de un nuevo proyecto preparado por el arquitecto don Juan José Resines. Muchas y muy firmes promesas de ayuda recibió este patronato en su también efímera existencia (o al menos efímera existencia eficaz), ya que «El Diario Montañés» de 3 de diciembre de 1958, tras un título a cinco columnas en el que asegura: «El nuevo museo oceanográfico va a construirse en San Martín. Cuesta seis millones de pesetas, y hay concedidos un millón del Ministerio de Marina y quinientas mil de la Cámara de Comercio», escribe jubilosamente: «¡Ahora va de veras! (...). En marzo se constituyó el Patronato, y se han hecho las gestiones. Que han dado un feliz resultado parcialmente, faltando de solucionar la aportación del Ayuntamiento y la Diputación Provincial, ambas entidades en trance de ultimar sus respectivos presupuestos».

Muy graves atenciones debieron distraer al Ayuntamiento y a la Diputación, así como a sus arcas, pues nuestra curiosidad nos lleva a comprobar que el 7 de febrero de 1962 «Alerta» denuncia: «La mejor estación oceanográfica de España no se puede enseñar», y da cuenta del existente proyecto del señor Resines, de los seis millones del presupuesto que, inexplicablemente, llevaba cuatro años sin modificarse y de que ahora ya es posible construir el edificio en terrenos de relleno en San Martín.

Algo positivo ha salido de todo esto, sin embargo. La Junta del Puerto se comprometió en firme a rellenar los terrenos del antiguo dique de «La Fenómeno» y a cedérselos al Oceanográfico para cuando dispusiese de fondos con

que comenzar las obras. Este organismo, a través de la persona del que durante tantos años fue su director, don Jesús González, recientemente fallecido, ha mantenido su compromiso durante años y años, a pesar de las serias dudas que siempre ha habido sobre la posibilidad de que el proyecto cristalizara algún día y de las fuertes presiones que ha recibido para destinar los terrenos a otros usos. Sean para él las primeras palabras de agradecimiento que han de aparecer a lo largo de estas líneas. Por supuesto se ha de callar que el Patronato no ha hecho nada en estos cuatro años transcurridos desde su fundación, y mucho nos tememos que se haya extinguido sin más, a pesar de que su creación tuvo eco hasta el otro lado del Atlántico («Diario de la Marina», La Habana, 6 de febrero de 1959). Pensamos que el golpe definitivo para el Patronato fue el traslado de don Juan Cuesta Urcelay, director del Laboratorio y Museo Oceanográfico, que el año 1961 marchó a Madrid al haber sido designado Subdirector General del Instituto Español de Oceanografía. Don Juan Cuesta fue una persona que luchó incansablemente por lograr lo que nunca llegaría a ver: un edificio digno para su querido Laboratorio.

Su sucesor en el cargo, don Francisco Ramos Fernández, con quien nos une una buena y vieja amistad, recogió la antorcha dejada por el señor Cuesta, pero con la misma fortuna. Todas sus gestiones a diferentes niveles se estrellaron en los «quien corresponda» de cada ocasión. No vamos a relacionar, por no pecar de prolijos, las numerosísimas alusiones al asunto que han ido apareciendo en los periódicos santanderinos a partir de la última mencionada. «El Diario Montañés», «Alerta» y la edición montañesa de «La Gaceta del Norte» de Bilbao han roto tantas lanzas en apoyo de este proyecto que con sus astillas se podría hacer, y permítasenos que sigamos con metáforas y frases hechas, una enorme pira.

Cuando parecía que ya nuestros males no tendrían solución, que el viejo pabellón de la dársena de Molnedo iba a albergar por los siglos de los siglos sus importantes colecciones que nunca más podrían exhibirse públicamente, pues el estado del edificio impedía la admisión de visitantes, y cuando los funcionarios del Laboratorio se habían resignado casi a terminar allí sus días, surgió un hecho que fue decisivo, a pesar de su aparente intrascendencia, para la consecución del tan largamente deseado edificio.

Estábamos en la primera mitad de 1971. Los señores Cuesta Urcelay y Ramos Fernández, últimos defensores del proyecto ya no figuraban entre el personal del Instituto Español de Oceanografía, el primero por jubilación en 1967 (fallecería tres años más tarde) y el segundo por hallarse en situación de excedencia voluntaria desde 1968. Ocupaba la Subdirección del Instituto D. Miguel Oliver Massuti y la dirección del Laboratorio de Santander la menos cualificada de las personas que han ocupado el cargo: el que esto escribe. Una visita acci-

dental del señor Oliver a nuestra ciudad fue el inicio del proceso que nos ha llevado a la culminación de nuestros deseos. Puesto que la esperanza es lo último que se pierde, nosotros la teníamos depositada en la colaboración del entonces presidente de la Diputación provincial, don Rafael González Echegaray, cuyo amor desmedido a todas las cuestiones relacionadas con la mar podría ser, a buen seguro, un firme puntal para nuestras ilusiones. No conocíamos entonces personalmente al señor González Echegaray, que andando el tiempo ha llegado a honrarnos con su amistad personal, y utilizamos los buenos oficios de su amigo y también amigo y compañero nuestro, don Benito Madariaga, para concertar una entrevista de los señores Oliver y González Echegaray que tratara del ya obsesionante tema. Esta entrevista fue la primera piedra. Sucesivas entrevistas a lo largo de 1971, ya a nivel de director del Instituto (entonces don Dámaso Berenguer Elizalde) y de presidente de la Diputación cristalizaron en un acuerdo de cooperación entre ambos organismos para llevar a cabo el proyecto. En el acuerdo cada uno de ellos se comprometía a sufragar el cincuenta por ciento del costo de las obras. Los planos de los nuevos edificios fueron confeccionados por don Angel Hernández Morales, arquitecto de la Diputación que, como se ha dicho más atrás, ya preparó otro proyecto en 1946, y don Vicente Roig Forné, que había realizado los planos de los Laboratorios Oceanográficos de Palma de Mallorca y la Coruña. El convenio fue firmado en mayo de 1972. El nuevo conjunto arquitectónico se alzaría en los terrenos de San Martín rellenados por la Junta del Puerto y mantenidos para este fin contra viento y marea.

Aún habrían de transcurrir, con todo, más de tres años para que se iniciaran las obras y durante ellos el proyecto estuvo amenazado de muerte varias veces. Las diferentes subastas para su adjudicación iban quedando desiertas, no estaban previstas cláusulas de revisión de precios, los presupuestos primitivos se iban quedando cortos...; una de las personas claves para el éxito de la gestión, don Rafael González Echegaray, había cesado en su cargo y don Dámaso Berenguer había fallecido. Por fortuna, los dos habían dejado su puesto en buenas manos. Don Modesto Piñeiro Ceballos y don José María Turnay Turnay se hicieron cargo desde la Diputación y el Instituto Oceanográfico, respectivamente, de esta molesta herencia y, cuando lo más fácil habría sido darle un nuevo y tal vez definitivo carpetazo, no desmayaron para sacarla a flote. Finalmente, el 20 de septiembre de 1975, comenzó la excavación de los cimientos y dos años y medio más tarde se inauguraba el conjunto de Laboratorio Oceanográfico y Museo Marítimo de Santander. Un sueño largamente acariciado se hacía realidad.

Deseo terminar estas mal hilvanadas líneas rindiendo un tributo de gratitud a todas las personas, mencionadas expresamente en el texto o no, que han mantenido viva la llama de esta vieja reivindicación y han contribuido directa o indi-

rectamente al feliz fin de la historia. La relación sería larga y tediosa, por lo que la omito. No quiero dejar de referirme, sin embargo, a los juristas del Instituto Español de Oceanografía y de la Diputación santanderina, que con tanto interés y eficacia prepararon el marco legal del acuerdo que hizo posible la cooperación de las dos entidades para realizar esta obra, así como al último presidente de la Corporación provincial, don Leandro Valle González-Torre, cuyos entusiasmo y dedicación han permitido rematar dignamente la obra. A todos, gracias.

DOCUMENTACION Y VARIA

RESTOS ARQUEOLOGICOS EN LA PENINSULA DE LA MAGDALENA

AQUILES VIAL

En el «Diario Montañés», de fecha 14 de febrero de 1948, se hace referencia al descubrimiento en la playa de La Magdalena, con motivo de retirarse —accidentalmente—, gran cantidad de arena, de los vestigios de una antigua construcción de obras de fábrica, pilotes y maderas, poniendo de manifiesto que se trata de un antiguo astillero o varadero de naves de época desconocida.

El Presidente del Centro de Estudios Montañeses, D. Fernando Barreda, aprovechando la marea baja, visitó el emplazamiento de los restos antes citados, manifestando resultaba prematuro hacer afirmaciones, mientras no se efectuase un detenido estudio de estas gradas.

También manifestó el Sr. Barreda, que la tendencia de los constructores navales ha sido siempre hacer los astilleros en el fondo de las radas, bahías, calas o ensenadas, como lugares abrigados y más sensibles a los efectos de las mareas. El hecho de haber elegido la playa de La Magdalena para emplazamiento de estas gradas, puede ser debido a que fue utilizada por los primeros pobladores o también por alguna raza invasora, que no juzgó prudente adentrarse demasiado.

En el mes de abril de 1967, tuvo lugar una marea de gran coeficiente que se repite de muy tarde en tarde, conocida vulgarmente como la «marea del siglo». Aprovechando esta circunstancia y en bajamar, mi compañera del Centro de Estudios Montañeses, Carmen G. Echegaray, hizo unas fotografías en la península de La Magdalena, en las que se ven claramente los soportes de madera —según me dijo casi fosilizada—, apoyos de piedra cubiertos de elementos marinos y gran cantidad de piedras de gran tamaño, algunas trabajadas.

Por su aspecto y forma de colocación pudieran haber pertenecido a un muelle o pantalán, y dada la presumible antigüedad y proximidad a la grada o varadero descubiertos en La Magdalena en 1948, pudieran ser restos del muelle de servicio de dicho varadero en donde se efectuasen cargas y descargas por los que Fernando Barreda supone «primeros pobladores» o alguna raza invasora que no juzgó prudente adentrarse demasiado.

He tenido referencias que «hombres ranas» han extraído del fondo del mar, muy próximo a la península de La Magdalena, diferentes tipos de ánforas, que no he visto ni sé su paradero, pero mi compañero del Centro de Estudios Montañeses, Arturo Arredondo, me dijo las vio, me explicó su forma e hizo algunos dibujos de ellas. Unas parecían romanas, pero otras más antiguas, y recordaban las encontradas en el Mediterráneo en las proximidades de Cartago.

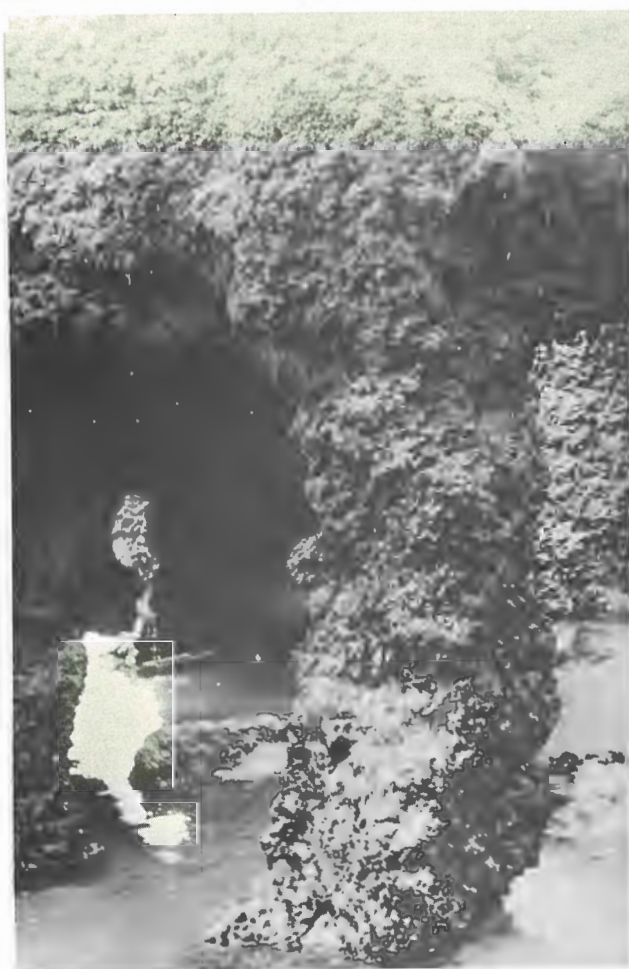
Aunque con todo lo anteriormente citado no hay elementos suficientes para asegurar se trata de restos fenicios, parece lógico que en la península de La Magdalena haya existido una base fenicia. La razón de ello es que, habiendo sido Bares —cuyo puerto fenicio existe actualmente— una estación de los barcos que se dirigían a Bretaña en busca de estaño, y que estas factorías o puertos, además de hacer operaciones mercantiles de cambio, hacían también aprovisionamientos y las empleaban como base de reparaciones, no era posible que no contaran con más base que ésta hasta el final de sus navegaciones hacia el Este, y la península de La Magdalena reúne condiciones naturales muy importantes para ser una de estas bases.

Como los fenicios no conquistaban el territorio que estaba próximo a estas bases y se limitaban a una protección en las proximidades de ellas, desde las cuales hacían el comercio con los naturales del país, buscando siempre que sus barcos tuviesen libre la salida y nunca tenían los fondeaderos o bases en el interior de ríos o bahías.

La península de La Magdalena tiene todas estas condiciones, fácil acceso, terreno apropiado para establecer la factoría, agua potable, fácil de defender de un ataque del interior —por la estrechez de su istmo— y por la facilidad de hacerse a la mar de los barcos que estuviesen en ella.

Por otra parte, la distancia de Bares a La Magdalena, es muy indicada para el establecimiento de esta base, pues si hoy nos parece estar cerca una de otra, hay que tener en cuenta que las embarcaciones fenicias navegaban a remo o con un pequeño aparejo que no ceñía o ceñía muy poco, así que la navegación de una base a otra, les llevaba suficiente tiempo para necesitar entrar en esta base o factoría.

Por todo lo expuesto, creemos que de poder hacerse excavaciones importantes en la playa de La Magdalena en el lugar donde se encontraron los restos del varadero, seguramente se encontrarían más restos de la factoría, como ocurrió en la playa de Bares, en las proximidades del muelle hoy existente —donde se encontró el varadero de piedra completo— y de hacerse reconocimientos submarinos se podrían hallar ánforas y anclas fenicias —como las encontradas en el Mediterráneo— y algún otro elemento, cosa muy difícil, pues de existir, estarán enterrados a gran profundidad.



Restos arqueológicos descubiertos
por la bajamar, en abril de 1967,
en la playa de La Magdalena,
Santander.

DOS MUJERES EN LA ARMADA ESPAÑOLA A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII

JOSÉ LUIS CASADO SOTO

A finales del año 1739, una chiquilla de once años, llamada Ignacia Josefa de Hornoas y López, natural de Castro Urdiales y huérfana de padre, era desterrada por la justicia de su villa natal. Aunque desconocemos los motivos, es probable que se tratara de alguna falta al honor.

Por aquel entonces, Castro Urdiales compartía con el resto de las Cuatro Villas de la Costa de Cantabria: Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera, la depresión económica que se precipitara con la crisis del siglo XVI. Desde aquella centuria, el comercio marítimo de la Cornisa Cantábrica con la Europa Atlántica había disminuido considerablemente debido a múltiples razones. Entre ellas cabe destacar las siguientes: polarización del tráfico en Sevilla y Cádiz, únicos puertos que disfrutaban del monopolio americano; las sucesivas guerras con Francia, Inglaterra y Flandes, con la consiguiente proliferación del corso y el progresivo control extranjero del transporte marítimo; y a nivel más local, la dependencia de las Cuatro Villas del quebrado Consulado de Burgos, imposibilitadas de competir con el puerto de Bilbao, que, dotado de Consulado propio y gozando de las enormes ventajas fiscales que le proporcionaba su pertenencia al Señorío de Vizcaya, acaparaba la mayor parte del comercio que restaba.

Ante tal panorama no puede extrañar que Castro Urdiales, la más cercana a Vizcaya de las Cuatro Villas, que a la sazón contaba solamente con unos mil habitantes, pretendiera integrarse en el Señorío para gozar de sus privilegios.

La misma atracción debió sentir Ignacia Josefa, ya que hacia Bilbao dirigió sus pasos tras el destierro. Allí compró ropa de hombre y sentó plaza de grumete en la Armada Real bajo el nombre de José Carlos de Mendoza. En seguida fue

transportada a Santander, donde la embarcaron en el navío de 66 cañones «San Carlos», construido en el Astillero de Guarnizo quince años antes¹.

De Santander partió el «San Carlos» para Cádiz en compañía de los también navíos «Real Felipe», «Santa Ana», «Santa Teresa» y «El Príncipe».

Después de un año de permanencia en Cádiz, y tras realizar servicios de transporte militar, fue incorporada Ignacia al «Real Felipe» con el destino de grumete mayor².

Con nuestra adolescente de trece años, zarpó el «Real Felipe» rumbo a Tolón como capitana de una escuadra de doce navíos. En aquella plaza había de permanecer durante casi dos años, por culpa del bloqueo que los ingleses impusieron a la escuadra española, con el fin de privar al ejército de Italia de comunicaciones con la Península, así como de recursos y abastecimientos.

Durante aquella forzada estancia en Tolón, descubrió Ignacia que no era la única mujer entre aquel tropel de hombres, ya que «con ocasión de dormir juntos», reconoció que su compañero Pedro Berdejo, a la sazón gaviero mayor, también pertenecía a su sexo. En las lógicas confidencias que siguieron pudo enterarse Ignacia de que Pedro se llamaba en realidad Teresa del Río, era natural de Orduña y llevaba ya seis años al servicio del Rey en la mar.

Merced al primer *Pacto de Familia*, acudió en auxilio de la escuadra española otra francesa compuesta por dieciséis navíos de línea y tres fragatas.

El 20 de febrero de 1744 salió de Tolón la escuadra mixta; delante y en el centro la sección francesa, la española en la retaguardia. Después que pasaron por delante de las islas Hyères, donde fondeaba la escuadra inglesa, salió ésta en su persecución, consiguiendo la vanguardia y el centro inglés alcanzar a la retaguardia española hacia el medio día del día 22, logrando separarla de sus aliados.

Contaban los ingleses con treinta y dos navíos de línea, es decir, cuatro más que la escuadra hispano-francesa, desproporción que aumentaba enormemente si consideramos que mientras los aliados sólo tenían dos navíos de tres puentes, sus enemigos disponían de trece, con 474 cañones de más.

¹ Se trataba del segundo «San Carlos». Ambos fueron construidos en Guarnizo por Arzueta. El primero sólo duró dos años (1716-1718), ya que fue rendido por Gastañeta sin haber disparado un solo cañón. El segundo se botó en 1724, siendo incendiado en 1741 a la entrada de Boca-Chica, en Cartagena de Indias, en el momento en que los enemigos intentaban forzarla, perteneciendo a la escuadra de Blas de Lezo.

² El «Real Felipe» fue construido por Autran en Guarnizo y botado en 1732. Contaba con 114 cañones y su acción naval más importante fue la batalla del Cabo Sicié, en 1744, donde fue la capitana de la sección española en la combinada hispano-francesa. Sufrió mucho daño. Fue desguazado en Cartagena en 1750.

La acción del inglés se concentró sobre la capitana española, el «Real Felipe», donde bregaban Ignacia y Teresa. El ataque de cinco navíos le dejó pronto sin vergas ni velas, completamente desmantelado, no sin que a su vez lograra infringir grandes daños a dos de ellos y de menor cuantía a los otros tres. Volvieron a la carga los ingleses con dos navíos de 70 cañones que convoyaban un brulote con la intención de abrasar al «Real Felipe» aprovechando que se encontraba sin movimiento ni gobierno. Le defendió por la popa un navío francés al tiempo que echaba al agua su falua la Capitana, falua que, con esfuerzo y mucho riesgo, abordó al incendiario, consiguiendo atravesarle y ponerle al alcance de los tiros del «Real Felipe» que lo echó a pique cuando sólo quedaban pocas brazas para el contacto. Los demás navíos también se defendieron con denuedo, siendo el resultado la ruptura del bloqueo y el abastecimiento del ejército de Italia, aunque el precio fue caro: seiscientos ocho bajas, un navío incendiado antes de que fuera apresado y cinco con grandes daños. El inglés resultó con cuatro navíos destrozados y cuatrocientas bajas.

En esta batalla fue herida dos veces Ignacia Josefa y hecha prisionera por los ingleses, con otros muchos marineros, que posteriormente rescataron los franceses. Una vez en Cartagena, descubrieron su identidad al curarle las heridas, por lo que fue licenciada una vez restablecida, no obstante lo cual se respetó su deseo de seguir figurando con el nombre masculino en los papeles, lo que no deja de ser sorprendente para aquella época.

Junto a su amiga Teresa del Río, que se licenció con ella, fue a Barcelona, donde embarcaron en un mercante que las llevó a Gijón, para enrolarse posteriormente en un barco dedicado al contrabando de armas con destino a Escocia. No consiguieron su objetivo, ya que fueron apresados por varios barcos ingleses después de tres días de combate. Después de sufrir dos meses de encarcelamiento en un castillo inglés, lograron ser canjeadas junto con sus compañeros y devueltas a San Sebastián. Una vez allí decidieron volver a enrolarse en la Armada Real, por lo que se encaminaron hacia El Ferrol por la ruta de la costa. Al pasar por Laredo alguien debió reconocer la condición de Ignacia, ya que hasta el Corregidor de las Cuatro Villas llegó «noticia que en esta villa (Laredo) andaba una persona forastera y se decía ser mujer, aunque disfrazada y vestida de hombre, sin saberse donde fuese ni la causa de haber venido a ella», por lo que, aquel mismo día, 3 de enero de 1746, mandó «poner dicha persona en la cárcel», comisionando un regidor de la villa que le hiciera el interrogatorio pertinente para establecer responsabilidades. Este documento, cuyo original se halla en el Archivo del Museo Marítimo de Cantabria, es el que a continuación transcribimos.

DECLARACION

En la cárcel pública de esta villa de Laredo, a cuatro días del mes de enero de mil setecientos cuarenta y seis años, el señor don Francisco Antonio Vélez Cachupin y Orcasitas, en aceptación y cumplimiento de la comisión que se le confiere por el auto que antecede, en testimonio de mí el escribano, habiendo encontrado en esta dicha cárcel a una persona presa, vestida en forma de hombre marinero, de la cual su merced tomó y recibió juramento por Dios Nuestro Señor y una señal de Cruz en forma de derecho:

Y le hizo en debida forma, ofreció decir verdad de lo que supiere y le fuere preguntado.

Y siéndole de qué sexo es, cómo se llama, dónde es natural, qué edad, oficio y estado tiene, y si sabe la causa de su prisión:

Dijo que es mujer y se llama Ignacia Josefa de Hornoas y López, que es natural de la villa de Castro de Urdiales, hija legítima de Francisco de Hornoas y María López, y que es de edad de dieciocho años poco más o menos.

Y visto por su merced ser menor de veinticinco años, mandó que la referida nombre incontinentemente curador ad litem, para con su asistencia tomarle la declaración. Y la referida nombró por su curador a Domingo de la Riva Rada, vecino de esta villa, quien pareció ante su merced y mí el escribano y aceptó dicho oficio, y con su asistencia se le volvió a recibir juramento por Dios Nuestro Señor y una señal de Cruz, y le hizo en debida forma, y se le volvió a preguntar si es hombre o mujer, cómo se llama, dónde es natural, qué edad y oficio tiene, y si sabe la causa de su prisión:

Dijo, con asistencia de su curador, ser mujer y llamarse Ignacia Josefa de Hornoas López, hija legítima de Francisco de Hornoas, difunto, y María López, vecinos de la villa de Castro de Urdiales, del muy noble y siempre señorío de Vizcaya³; y ser de edad de dieciocho años poco más o menos; y que su oficio,

³ Previo pago de 1.400.000 reales de vellón, consintió Felipe V en la integración de Castro en Vizcaya, que nunca llegó a realizarse. Efectivamente aunque Castro Urdiales perteneció *de derecho* al Señorío durante veintinueve años (entre el 8 de abril de 1739 y el 6 de diciembre de 1741, la primera vez; y entre el 19 de febrero de 1745 y el 13 de julio de 1763, por segunda y última vez), jamás se sentaron en las Juntas de Guernica sus diputados. a causa de la radical oposición de la Diputación de Vizcaya y de las propias Juntas Generales de Guernica, que en las dos ocasiones dejaron en suspenso los decretos y reales órdenes de integración con recursos interpuestos inmediatamente a su publicación. Esta beligerante repulsa por parte de los vizcaínos fue la causa de que nunca Castro perteneciera al Señorío *de hecho*.

ECHEVARRÍA, en sus *Recuerdos Históricos Castreños* (Santander, 1899, pág. 215), resume así aquella oposición: "Dura, tenaz, implacable, fue la guerra que el Señorío de Vizcaya, con

hace seis años poco más o menos, que ha sido servir a Su Majestad en sus Reales Armadas por marinero, vestida como lo está de hombre; y que no sabe la causa de su prisión, por no haber dado motivo a ella.

Preguntósele diga y confiese en dónde tomó traje y vestido de hombre, el motivo y causa que tuvo para ello, y en qué navíos ha navegado, quiénes han comandado las escuadras, en qué funciones, reencuentros de guerra, se ha hallado y en qué puertos y provincias ha arribado:

Dijo que con el motivo de haber salido, hace siete años poco más o menos, desterrada por la justicia de la villa de Castro, se fue a la villa de Bilbao, en donde compró calzones, chalecos, camisas, sombrero y todo lo demás de vestido de hombre, el que se vistió, y pasó del lugar de Algorta, en donde a la sazón había recluta de marineros, y sentó plaza de grumete, ajustando aquella campaña en treinta pesos, los que no recibió, y sí a cuenta alguna poca de ropa para su vestido, y le hizo papel de obligación de la restante cantidad Manuel del Valle, mayordomo contador que corría con la lista de marineros. Y se embarcó en el navío de transporte que los condujo a la villa de Santander, en donde, el año de mil setecientos y cuarenta, según le parece, la embarcaron con otros muchos marineros, y por uno de los grumetes, en el real navío nombrado «San Carlos», su capitán don Joaquín de la Sota y teniente don Antonio de Cuadra. Y, habiendo salido dicho navío en compañía de los nombrados «Santa Ana», «Santa Teresa», «El Príncipe» y «La Real», fueron arribar al real arsenal de la Abadía de Cádiz, en donde se mantuvo la escuadra ocho meses poco más o menos, y como estaba vestida en traje de marinero, a las horas que lo permitían los jefes de la escuadra, la que declara con los demás marineros se paseaba en la ciudad de Cádiz y sus arrabales. Y de dicho puerto, la que declara, en el referido navío «San Carlos» con el de «Santa Teresa», pasaron al presidio de Ceuta, donde cargaron de pólvora que condujeron a Cartagena de Levante, y de allí, hecha la entrega de pólvora, se volvieron a dicha ciudad de Cádiz a incorporarse con los demás navíos; y a la que declara destinaron por grumete mayor a la Capitana Real, su

Bilbao a la cabeza, hizo a nuestra villa... No omitieron los vizcaínos medio alguno para lograr el empeño". Y efectivamente, lo lograron.

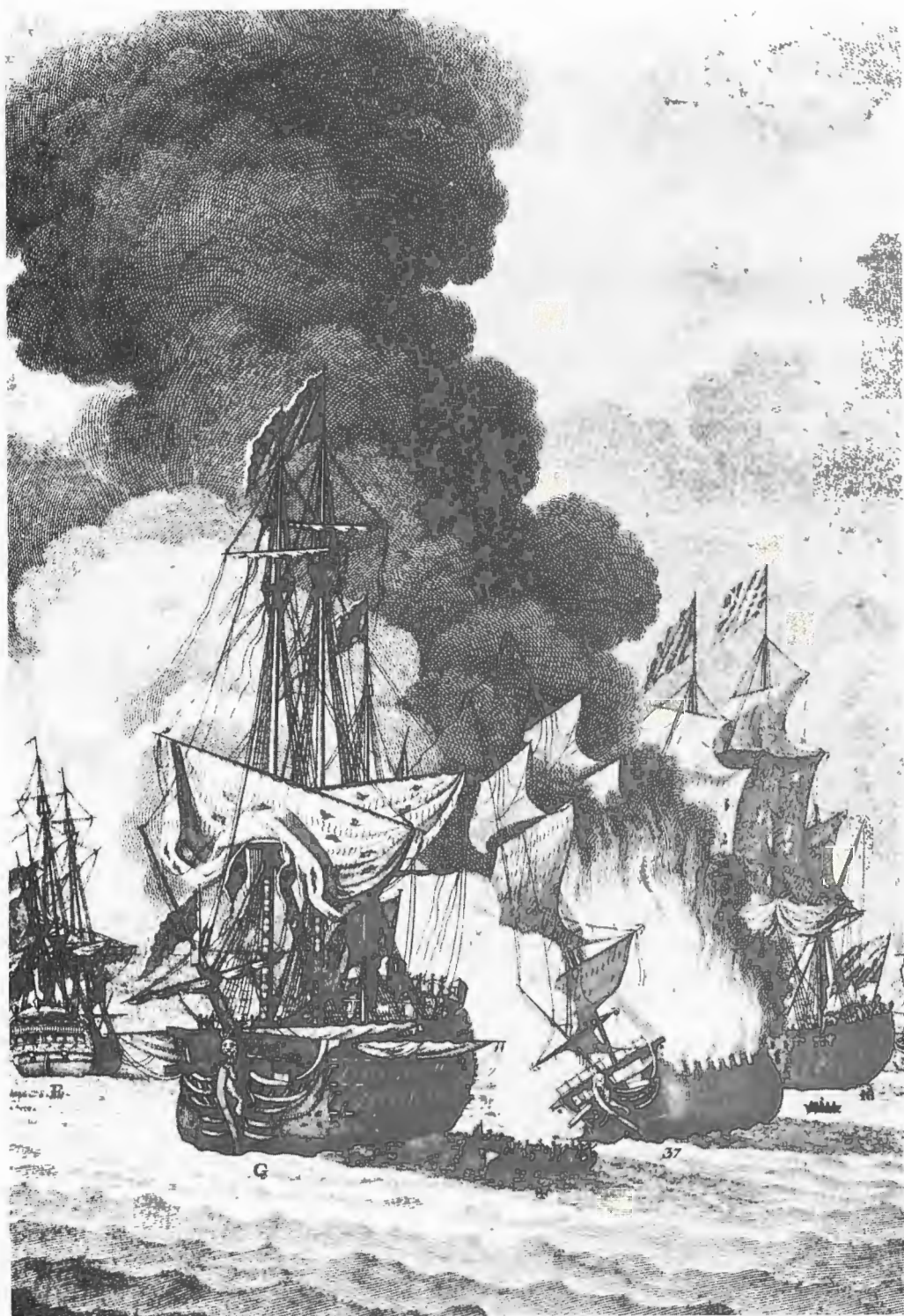
En el Archivo Municipal de Castro Urdiales se conserva un grueso libro, con el número 10 en el lomo, que recoge las incidencias del pleito entre 1738 y 1745. En el Archivo Histórico Provincial de Santander (Sección Laredo, leg. 6, n.º 2) está la real orden de Carlos III de 22 de julio de 1763 por la que se zanjó definitivamente la cuestión reintegrando a Castro el dinero pagado a la Hacienda Real a la vez que lo restituía donde siempre estuvo, en la Hermandad y Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar de Cantabria, que, como es bien sabido, abarcaba todo el litoral de la actual provincia de Santander.

capitán don Juan de Olive, natural de Lequeitio, en la provincia de Guipúzcoa. Y salió la escuadra, compuesta de doce navíos, del puerto de Cádiz, y fueron en derechura a Tolón de Francia, en donde se incorporaron con otra escuadra francesa, compuesta de once navíos, y se mantuvieron dos años poco más o menos dichas dos escuadras en Tolón. Y habiendo salido de dicho puerto, a dos leguas de distancia se encontraron con la Armada de los ingleses, compuesta de cuarenta y dos navíos, en donde hubo una sangrienta batalla que duró tres días con sus noches, y la que declara, como se hallaba en la plaza de grumete mayor, divertida en las maniobras de su cargo, le dieron un balazo de fusil en el muslo derecho, y cayó a el agua, y al tiempo de sacarle de ella, los ingleses le dieron un bayonetazo en el brazo derecho, cuyas cicatrices se manifiestan. Y habiendo los ingleses aprisionado a la que declara, con otros muchos marineros, luego la escuadra de Francia los restauró, y volvieron cada uno de los marineros a los navíos de su destino, como a la declarante a la Capitana Real. Y después de la función habiéndose separado los navíos, la Capitana con otros dos arribó a Cartagena de Levante, en donde, al tiempo de curar las heridas a la declarante, conocieron ser mujer, y después de restablecida y curada le dieron pasaporte y licencia formal para que se retirase del real servicio y acudiese a la villa y corte de Madrid, y le pusieron en el pasaporte, a su súplica, el nombre y apellido de Joseph Carlos de Mendoza y Hornoas que es el mismo que se puso al tiempo que se vistió de hombre, habiéndose alistado por natural de Ribadeo. Y con la licencia y pasaporte que deja dicho se vino a Barcelona y embarcó en un navío francés del transporte cargado de sal, que la condujo al puerto de Gijón, desde donde pasó a La Graña, y se entró en el navío nombrado «La Piscua», su capitán don Joachin de la Sota, y salieron de dicho puerto, la declarante con plaza de grumete, y pasaron al reino de Escocia a conducir armas, y a los seis días que salieron del puerto de La Graña, sin llegar a Escocia, encontraron dos navíos de guerra y dos manuales ingleses, con los que tuvieron tres días de combate, y los aprisionaron y llevaron a Londres, en donde estuvieron en un castillo dos meses. Y desde allí, en el navío cange, condujeron a la declarante y otros marineros a la ciudad de San Sebastián, de donde por la costa, llevaba el rumbo y viaje al puerto del Ferrol, para volverse a embarcar y servir a Su Magestad en sus reales navíos. Y la prendieron en esta villa por no traer el pasaporte, a causa de antes de ayer que se contaron dos del corriente, que se separó de Pedro Berdejo, que así se puso por nombre otra mujer llamada Teresa del Río, natural de la ciudad de Orduña, que hace diez años ha estado sirviendo a Su Magestad con plaza de gaviero mayor, y en compañía de la declarante cuatro años poco más o menos y luego se manifestaron una a otra ser mujeres, con la ocasión de dormir juntas, la cual antes de ayer se quedó en el hospital del valle de Gurie-

zo, porque la declarante le dijo que iba a ver una prima en el valle de Cayón, y que saliese al Puente de Arce, en donde esperaría la una a la otra para seguir su viaje al Ferrol y embarcarse de nuevo al real servicio. Y dicha Teresa lleva los papeles y pasaportes de la declarante y suyos.

Aunque se le hicieron diferentes preguntas y repreguntas, al caso conducentes, a todas dijo que lo declarado, declarado, y lo negado niega, y que lo que deja dicho es la verdad, so cargo del juramento fecho, en que se afirmó y ratificó. No lo firmó porque dijo no saber. Ratificóse en lo dicho habiéndosele vuelto a leer. Firmólo su procurador con su merced y en fe de todo yo el escribano.

Firmado: Francisco Antonio Vélez,
Domingo de la Riva Rada.



Escena de la batalla del Cabo Sicié, o de Tolón, en que aparece el "Real Felipe" atacado por el brulote inglés. En la parte inferior puede apreciarse la chalupa española que evitó el desastre.

(Detalle del grabado de Fernando Selma, 1796, mandado realizar por el Rey).

EXPLOTACION FORESTAL DEL SIGLO XVIII EN LA PROVINCIA DE SANTANDER

NEMESIO MERCAPIDE

Entre la abundante documentación que existe en la Biblioteca Menéndez Pelayo de Santander, independientemente de la que se guarda en cantidad todavía mayor en el Archivo General de Simancas, en torno a los famosos pleitos que sostuvo el asentista D. Juan Fernández de Isla y Alvear con la Administración, Ministerio de Marina, hemos considerado oportuno dar a conocer el que se transcribe a continuación, como demostrativo del concepto que tenía el ilustre trasmerano sobre el ordenamiento de los recursos forestales de nuestra Provincia, especialmente interesado en el tema por ser el principal abastecedor de madera a los tres arsenales navales, mas al astillero de Guarnizo, para la construcción de navíos y fragatas.

El documento se encuentra en la Biblioteca Menéndez Pelayo (Fondos Modernos), sección de manuscritos, n.º 415, fol. 210.

Se trata de una carta con memoria anexa, dirigida por Fernández de Isla al Marqués de Villacastel, titular de las fábricas de Liérganes y La Cavada, saliendo al paso de una nueva «Balería» que este señor solicitó instalar en las inmediaciones de Torrelavega, en deterioro, según el reclamante, de aquella zona de gran riqueza forestal, necesaria para la construcción de navíos.

El documento que se transcribe no se llegó a cursar porque la Administración, antes de recibir el recurso, reconsideró el asunto y denegó, en definitiva, la solicitud del Sr. Marqués de Villacastel.

CARTA DE FERNÁNDEZ DE ISLA AL MARQUÉS DE VILLACASTEL

«Me aseguran que V. S. ha solicitado y obtenido prohibir toda corta de árboles aunque sea para reparar las casas y haciendas de los vecinos particulares a cinco leguas de circunferencia con los ingenios de Liérganes y La Cavada.

Compré la ferrería de la Vega de Argumilla de Cayón, mucho más antigua que los mismos ingenios, y se ha mantenido constantemente hasta mi compra en el año pasado, sin el menor inconveniente por parte de V. S. y solamente los ha tenido desde que es mía y traté de reedificarla para cumplir con mis obligaciones de provisión de herrajes y clavazones a los arsenales del Reino, sin restricción alguna aunque fueran para construcciones totalmente nuevas en todo el Bastón de las Cuatro Villas.

Además, no está demostrado que la ferrería esté dentro del radio de las cinco leguas de la demarcación.

Siempre he tratado de no rozar siquiera los límites de las cinco leguas de su dotación (para salvar las impertinencias y aprensiones de su personal), tanto que hasta D. Jacinto Navarrete me libró el despacho conveniente para por la vía secreta, desvanecer roces y defender la libertad que todos los naturales deseamos apetecer de efectuar plantaciones de arbolado, que cuando Dios da, da para todos.

Todo esto me es muy sensible, pero nada tanto como ver a estos pobres naturales incluidos en las cinco leguas gemir bajo la dura cadena que les pone hoy la nueva Orden que les priva de poder cortar maderas para el arreglo de sus casas, molinos y haciendas como lo han hecho hasta aquí con los propios árboles que plantaron y cuidaron sus padres y mayores, de cuya feliz suerte, pasarán a una infeliz despoblación.

¿A qué viene esa manifiesta y última provocación a unos vasallos tan honrados y leales? ¿No se están pudriendo en los montes las leñas por no consumir tanta los ingenios de Liérganes y La Cavada? ¿No se podrían sostener más de 4 ó 6 ferrerías con sólo los desperdicios de la poca economía y malas podas de los carboneros de Vds.? ¿No podría plantar su casa en Liérganes y Riotuerto y en las inmediaciones de media legua y a lo más de una, árboles sobrados para los dos ingenios y otros seis más si se quisieran montar? Pues, ¿para qué son las viciosas acotaciones del monte de las cinco leguas? ¿Para qué ir a plantar tan lejos privándoles a los vecinos y naturales de llevar a cabo plantaciones de infinidad de árboles en las expresadas zonas? ¿Para qué privar al Rey y al Estado de la

mejor zona maderera, de la más excelente calidad, que tiene soberano alguno para las reales armadas sobre las rías de Santander y Santoña, las mejores de esta costa? ¿Para qué privar al Reino y a los míseros paisanos de las fábricas que podrían subsistir en tan noble distrito y evitar, después de enriquecerlos en una considerable extensión, remesas de dineros de España a Suecia y a otras regiones del extranjero? ¿No han de tener más digno objeto que solos dos ingenios, diez leguas del terreno más fértil y a propósito que tiene la Europa para montes? ¿Por solas dos fábricas de artillería se ha de asolar una provincia tan poblada y sus naturales han de reconocer otro pago que el del Rey? ¿No han dejado y dejan a V. S. disfrutar quietamente de una buena partida de pesos como ganancia líquida al año? ¿Para qué aprisionarlos más? ¿Para qué provocarlos hasta el último apuro sin dejarlos vivir ni respirar?

No es necesario recurrir a tan exorbitantes gracias ni a medios tan irregulares y violentos para prohibir la ferrería de Marrón y las cortas según queda dicho.

Más fácil se encuentra la solución y con menos inconvenientes ni perjuicios, con sólo plantar V. S. en Liérganes y Riotuerto una legua de circunferencia lo que bien plantado y administrado, produciría grandes excesos para cuanto ha menester.

Le he de decir que no le extrañe mi honrada decisión de solicitar de S. M. el encargo de la provisión de artillería, balería, etc. en las condiciones y a precios ventajosos que llevo expuestos, los que todavía, si se me apura, pueden reducirles algo más y aun hasta la mitad de los que hoy tienen.»

Real Astillero de Guarnizo, a de abril de 1754

MEMORIA ANEXA A LA CARTA ANTERIOR

Los dueños de las ferrerías de La Montaña a S.R.P. de V.M. dicen:

Ha herido en lo más vivo y puro de su innata lealtad, la noticia de la nueva balería que intenta establecer el Marqués de Villacastel en Torre la Vega, así por el insensible susto de que cunda y se haga general a todo el país la notoria opresión y males con que las anteriores fábricas de Liérganes y La Cavada y sus perniciosas franquicias exclusivas han afligido y afligen a los naturales de la Merindad de Trasmiera y pueblos de las cinco leguas cuyos edificios y montes y por consiguiente sus intereses y patrimonios se hallan absolutamente perdidos y abandonados, como para ver que este solo paso (además de otros perjuicios visibles del Estado) va a acabar de despojar a V. M. del más fértil y copioso tesoro de madera de la mejor calidad para las reales armadas que hay en el Reino y tiene monarca alguno en Europa.

Por eso, animados los suplicantes de su heredado celo hacia el servicio de V. M. y bien de la Corona y sin perder de vista la precisión de abastecerse V. M. de la crecida porción de artillería, balas, palanquetas y demás municiones que necesitan los reales bajeles y plazas de tan vastos dominios cuya importancia ha servido al marqués de Villacastel y a sus causantes de pretexto capcioso para obtener de la piedad de V. M. y de sus gloriosos progenitores las gracias, privilegios y reales cédulas que han sido la principal causa de aquellas funestas consecuencias.

Están dispuestos y prontos a abrazar un medio que contemplan el único no sólo para asegurar a la Patria con mucho exceso ahora y siempre tan interesantes provisiones al más benigno precio que se puede desear, sino también para que respiren los oprimidos y se llene de felicidad una provincia tan amenazada de desdichas, se restablezcan sus arruinadas fábricas y aumenten otras con tanto beneficio del Monarca y de los vasallos, se reparen y crezcan hasta el máximo frondosos montes de que dependan, se aseguren a V. M. cuantos materiales de especial calidad necesiten los reales bajeles y (en una palabra), de cortar de raíz todos los perjuicios insinuados y se implanten en su lugar las mayores ventajas del Estado. Y para que V. M. se persuada de que este pensamiento no es de aquellos arbitrios o proyectos fantásticos que suelen imaginar los especulativos sin posibilidad de ejecución, desde luego se empeñan y obligan los suplicantes a proveer a V. M. de toda la artillería de hierro, balas, palanquetas, metralla y demás municiones de este género que se necesiten para todas sus reales armadas y fortalezas así de Europa y América como de otra cualquiera parte del mundo donde llegue el glorioso imperio de V. M., base de la precisa condición de dejar en plena libertad ahora y

siempre a todos los vasallos de V. M. y poder erigir y edificar ferrerías, martinetes y demás que tengan por conveniente en los sitios que les parecieren o les considere V. M. sin restricción alguna en ello ni coto de las leñas y carbones de los montes, sin más privilegios, cédulas reales o concesiones para usar de ellos en esta parte que los que tenga el particular más desvalido, para que el libre interés de cada uno cuide de la conservación y aumento que abandona el despecho en tiempo de opresión.

Ni quieren los que suplican que pague V. M. más caro este servicio, antes bien añaden a V. M. en cuanto a la artillería el particular de bajar como tasas en cada quintal la mitad del precio que se ha pagado y paga al marqués de Villacastel y su casa, de suerte que si V. M. ha pagado a razón de 60 r. hasta el presente, los suplicantes se contentan con solos 30 y así respectivamente. Y en lo tocante a balería, palanquetas y demás municiones enunciadas, las proveerán a los mismos precios a que se pagan al Marqués de Iturbietta y sus causantes, todo bajo los mismos pactos, condiciones y gravámenes de sus respectivos asientos que tienen aquí por insertos a excepción de la libertad expresada y demás alteraciones que en este pliego se adoptaren con mayor beneficio del público.

Tampoco quieren los suplicantes dejar por este medio (como lo han hecho otros después de disfrutar de los montes) destituido para en lo sucesivo a V. M. y al Estado del importante surtimiento de estas municiones ni causar a Villacastel el daño de arruinarle los ingenios de Liérganes y La Cavada y así aumentan las condiciones de que se les habían de entregar uno y otro edificio con sus oficinas y pertenencias, materiales y pertrechos con sus justos valores que tasarán personas inteligentes y la satisfacción en dinero de contado, con lo que se le evita todo perjuicio, y así aún se obligan a erigir en aquellos sitios y pueblos las demás fábricas precisas para el desempeño de todas estas obligaciones sin colocarlas en Torrelavega ni en otra parte de donde pueda seguirse algún inconveniente en valores de otras leñas que las que se sacaren de los montes de las cinco leguas dejadas en libertad y sin acotamiento como queda insinuado, pues aun tan acabados para reales bajeles como los tienen las podas de los ingenios a pesar de su fertilidad (que es la mayor de todo el país), todavía esperan los suplicantes sacar de ellos, usando de la debida economía y gobierno y dejándolos al fin muy mejorados y restablecidos, sobradísimos carbones para tanto como llevan ofrecido. Y para en adelante, se obligan asimismo a plantar en los términos de Liérganes y Riotuerto 30.000 árboles cada año por espacio de 30 sucesivos y sin interpolación. Con lo que no sólo se desvanece aquel hecho, sino que logra V. M. y la Corona la satisfacción de que al fin de este plazo, se vean surtidos aquellos edificios y los que de nuevo se erijan en aquellos parajes, propios para toda la artillería, balería y demás mu-

niciones que necesite V. M. por muchas que sean, sin necesidad de los demás montes reales, comunes o particulares de que se podrán aprovechar entonces tantas ferrerías como se deseen conocer.

Con cuyos pactos causa de toda la ponderada escasez supuesta de estos materiales sobre que ha fundado hasta aquí principalmente la casa de Villacastel sus mayores ventajas y precios, la ponderación de sus servicios, la opresión de los vecinos y el logro de tantas y tan perjudiciales franquicias y cédulas reales que han sido la ruina del país.

Y aunque no es del interés de los que suplican disminuir el menor ápice el mérito y servicio del marqués de Villacastel y su casa que confiesen muy distinguidos, con todo en el asunto presente no puede la leal ingenuidad de los suplicantes callar a V. M. la crecida recompensa de más de 30.000 pesos que ha gozado únicamente desde que están a su cuidado estas provisiones para que V. M. gradúe por ello el especial servicio de la baja que llevan hecha y asciende a la propia suma, prima tan superior para un vasallo que creemos no concede la magnanimidad de V. M. ni la de su glorioso Padre ni la de los señores Reyes sus predecesores a los mayores conquistadores o generales ni a los ministros más celosos y validos o Jefes de la Real Casa.

Ni vale abultar a V. M. contra un hecho tan cierto lo pasmoso e inmenso de las dificultades y costos de semejante fábrica, de su manutención, el crecido dispendio que trae el hacer subsistir las fábricas, la escasez del material arriba indicado y el costo o ningún interés que dejan, porque esto ha sido en todos los tiempos el secreto mismo de aquella casa con que ha logrado defender por tanto tiempo una pensión de tanta exorbitancia contra el real erario a pesar de la penetración y perspicaces luces de los más advertidos ministros que nunca pudieron traslucir el misterio de esta apariencia sin la precisa mecánica y material práctica de los suplicantes en cuya nativa inclinación al real servicio y a la Patria no cabe defraudar a V. M. y a la pública y segura noticia de que no cuestan más todas estas ponderadas obras, su gobierno y administración que las de una ferrería regular en que se contenta el dueño con la ganancia de 20.000 reales anuales y aún la tiene por grande sin que en esto se experimente la más leve duda cuya ingenua confesión de los suplicantes basan en hechos; en su consecuencia, tan asombrosa suma acredita la inmoderación de Villacastel y su casa que no contenta con tirar para sí un interés de 30.000 pesos en cada año sin más trabajo que el de un dueño de ferrería y corta anticipación de 20 ó 25.000 pesos, aspira todavía a nuevas fábricas y nuevas suvenciones y reales cédulas que le faciliten otro tanto lucro a cuenta del real erario y de acabar de asolar el país sin consentir a ningún otro

vasallo el honor de que su trabajo se repute servicio a S. M. en el corto socorro de los 20.000 reales que anualmente le pudiera dejar el infeliz abandonado edificio de la ferrería.

Y si unos servicios hechos a S. M. con tan desmesurado sueldo y disfrutando para ello cuantas gracias un particular de la real piedad han sido de tanta aceptación en el generoso ánimo de V. M. y de su esclarecido Padre, esperan los suplicantes que la singular de una baja tan subida a favor de la Real Hacienda y las especiales de los demás aditamentos, no han de hallar en la soberana benignidad de V. M. menos apacible y feliz acogida del que merece tan plausible superior empeño con cuya atención SUPLICAN a V. M. se digne admitirles este pliego y en su consecuencia adjudicarles bajo de sus condiciones y pactos la provisión de artillería, balería y demás municiones que necesitase el Estado para el servicio de las reales Armadas y plazas de V. M. a cuyo fin se ofrecen y en ello recibirán especial merced, de V. M.

Carlos III en Decreto de 30-8-1760 firmado en San Ildefonso, anuló otro que se había expedido el 11-6-1755 a favor del Marqués de Villacastel por el que se le concedía el privilegio de suministrador exclusivo de artillería, municiones y otras fabricaciones.

CRONICA DEL AÑO 1978

Don Rafael González Echegaray, director del Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa», recibió el Premio Nacional del Mar 1978, por sus libros *Balleneros Cántabros*, publicado por la Institución Cultural de Cantabria y la Caja de Ahorros de Santander y *La marina mercante y el tráfico marítimo durante la guerra civil*, publicado por la Editorial San Martín. Durante el mismo año, este autor dio a la prensa otro libro de tema marítimo. *Alfonso XIII, un rey y sus barcos*.

El 17 de marzo tuvo lugar la inauguración del nuevo Laboratorio del Instituto Oceanográfico de Santander, por el subsecretario de la Marina Mercante D. Carlos Barrera, acompañado por el director, subdirector y secretario general del Instituto Español de Oceanografía, señores Turnay, Oliver y Tapia, coincidiendo con la celebración del Día Marítimo Mundial.

Durante el mes de abril ocuparon el edificio del Museo marítimo los funcionarios de la Diputación Provincial de Santander, a él destinados, que acometieron el traslado de fondos procedentes del antiguo Museo del Real Astillero de Guarnizo y del Monumento al Indiano. En el mes de noviembre se procedió, a su vez, al traslado urgente de las colecciones de la antigua Biología Marina, dado que el edificio amenazaba ruina. Este edificio, fue sede «provisional» de dicha colección y del Laboratorio Oceanográfico, desde 1907.

D. José Luis Casado dictó una Conferencia en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, el 6 de julio, dentro del ciclo: Temas Montañeses, sobre *Construcción Naval en las Cuatro Villas de la Costa entre los siglos XIII y XVIII*.

En el mes de agosto tuvo lugar la reunión anual del Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa».

El 7 de octubre hizo su entrada en la bahía santanderina la expedición «El hombre y el mar» capitaneada por Vital Alsar, tras más de 150 días de nave-

gación por el Atlántico Norte, procedente de México. Los tripulantes de las tres embarcaciones, «Cantabria», «Quitos Amazonas» y «Ana de Ayala» y la esfera experimental salvavidas, fueron acogidos por una multitud entusiasta que cubría la playa de la Magdalena.

Durante este año se comenzaron los contactos y gestiones con personas interesadas de cara a la constitución de una asociación de Amigos del Museo.

La draga «Loreto» rescató en el mes de octubre del fondo de la bahía una gran ancla Trotman, casi con toda seguridad, la que provocó el naufragio del vapor correo «Cid» en 1873, que ha sido donada por la Junta del Puerto al Museo Marítimo.

A su vez el naviero D. Ignacio Vega Leguina ha donado una espléndida maqueta del carguero «Astillero» y la caña del timón y la bitácora del «Josiña», construido en Canadá en 1919.

La Real Academia de la Historia, en junta celebrada el día 22 de diciembre, nombró a D. José Luis Casado Soto, director del Museo Marítimo, individuo de su seno en la clase de Correspondiente, en Santander, a propuesta de los Académicos de Número, señores D. Julio Caro Baroja, D. Luis Vázquez de Parga y D. José Gella Iturriaga.

El día 8 de junio se presentó, en el Salón de Actos del Museo Marítimo, el primer volumen del *Anuario «Juan de la Cosa»*, con los siguientes trabajos:

	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

	Págs.
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, <i>SARDINA PILCHARDUS</i> (WALB), Y DE LA ANCHOA, <i>ENGRAULIS ENCRASICHOLUS</i> (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.	
<i>Una Virgen de Galeón en Santoña.</i> M. ^a Teresa Sánchez Trujillano	309-314
<i>Plan general que se considera indispensable para solicitar la construcción en el Sardinero del puerto y marinería de Santander. (Segunda mitad del siglo XVIII).</i> Leonardo Gutiérrez Colomer	315-320

