

ANUARIO
DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS

JUAN DE LA COSA



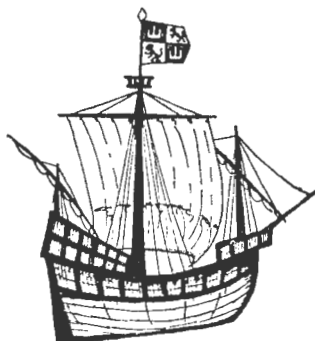
Vol. IV

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA
DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

ANUARIO
DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

ANUARIO
DEL
INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA



Vol. IV

DIPUTACION REGIONAL DE CANTABRIA

1981 - 1982

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 del Cantábrico. San Martín de Bajar, s/n. Santander.
Teléf. (942) 27 94 62.

Depósito legal: SA. 106.—1984

I. S. B. N.: 84-505-0141-5

Artes Gráficas Bedia. Africa, 5. Santander, 1984

INDICE

CONTRIBUCION AL ESTUDIO DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL MAR CANTABRICO (1475-1492).	
Betsabé Caunedo del Potro	9- 54
LA LLEGADA A SANTANDER DE LOS RESTOS DE LA GRAN ARMADA PARA LA JORNADA DE INGLATERRA Y SUS REPERCUSIONES (1588).	
Manuel Gracia Rivas	55- 84
NOMBRES COSTEROS Y TRAGEDIAS MARITIMAS (1618-1860) DEL PUEBLO DE AJO.	
Luis de Escallada González	85-100
SEMBLANZA DEL GENERAL DON FRANCISCO DIAZ-PIMIENTA RODRIGUEZ (1594-1652), FUNDADOR DEL REAL ASTILLERO DE GUARNIZO.	
N. Mercapide	101-115
LA PERDIDA DEL PRIMER «CANTABRIA».	
Rafael G. Echegaray	117-131
SANTOÑA, DURANTE TRES DIAS, BASE MILITAR DE HIDROS.	
Emilio Herrera Alonso	133-146
CAMPAÑA DE INVESTIGACION PESQUERA A BORDO DEL BUQUE OCEANOGRAFICO BRITANICO «G. A. REAY».	
Orestes Cendrero	147-167
CLAVES PARA LA IDENTIFICACION DE LAS ESPECIES DE ALGUNAS FAMILIAS DE PECES DEL LITORAL SANTANDERINO (GOBIIDAE, CHAPARRUDOS).	
Gerardo García-Castrillo Riesgo	169-184

MARCADO DE JOVENES ATUNES ROJOS (*THUNNUS THYNNUS*) EN EL GOLFO DE VIZCAYA Y SU RELACION CON LA SITUACION DE LOS ESTUDIOS ACTUALES DE LA ESPECIE EN EL OCEANO ATLANTICO NORTE.

José L. Cort 185-191

SISTEMA DE RECIRCULACION PARA ACUARIOS DE AGUA MARINA.

F. Sánchez 193-204

DOCUMENTACION Y VARIA:

VARIOS DOCUMENTOS INEDITOS SOBRE BUQUES CORSARIOS DE SANTANDER (1793-1807).

José Luis Maruri Gregorisch 207-239

RECUERDOS DE UN VIAJE.

A. Vial 241-248

NOTAS SOBRE LA DEFENSA DE LA JURISDICCION MARITIMA EXCLUSIVA POR LAS CUATRO VILLAS DE LA COSTA. UN EPISODIO DEL SIGLO XV.

José Luis Casado Soto 249-259

CRONICA DE LOS AÑOS 1981 Y 1982 261-264

CONTRIBUCION AL ESTUDIO DEL TRANSPORTE MARITIMO
EN EL MAR CANTABRICO (1475-1492)

BETSABÉ CAUNEDO DEL POTRO

Las notas que ofrecemos en estas páginas forman parte de la tesis doctoral presentada en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Madrid, dedicada al estudio de los Mercaderes y Comercio en el Golfo de Vizcaya durante la primera mitad del reinado de los Reyes Católicos,¹ basada fundamentalmente en el Archivo General de Simancas (A. G. S.), en una documentación judicial que nos proporciona información por la vía indirecta de los litigios y reclamaciones, con las limitaciones y dificultad que esto entraña; no contamos con datos sobre la contratación normal y pacífica, sobre detalles cotidianos de las operaciones mercantiles, ya que nuestros documentos nos ofrecen, casi con exclusividad, ocasiones en que el tráfico mercantil es interrumpido por la violación de contratos, robos, piratería... De estas mismas limitaciones adolece el presente artículo, que no pretende más que presentar modestamente una serie de datos concretos, salpicados en nuestra documentación, sobre una actividad tan arriesgada e importante para la economía castellana como fue en aquella época el transporte marítimo. Debo insistir, pues, en el carácter parcial y concreto de los datos, referidos a un momento histórico determinado, remitiendo a los estudios generales sobre el tema, las obras ya clásicas de Guiard, Fernández Duro, Ciriaguin Gaiztarro, y a la más moderna, excelente y completísima aportación de Jacques Bernard, que aunque circunscrita a Burdeos, rebasa los límites de esta ciudad, para cubrir toda la ruta del Canal.²

¹ Fueron tres los puntos concretos en los que se centró mi tesis doctoral leída el 29 de julio de 1981: Elenco de mercaderes castellanos que trafican en la Ruta del Canal, auténticos protagonistas del mismo; Incidencias que le afectan: robos, cartas de marca y represalia, seguros...; Algunas características del transporte que lo hacen posible. La mayor parte de la documentación no publicada a la que hago referencia en este artículo, se transcribió íntegra en la tesis.

² GUIARD LARRAURI, T., *La industria naval vizcaína*, Bilbao, 1968. FERNÁNDEZ DURO, C. *La marina de Castilla*, Madrid, 1891. CIRIAQUIN GAIZTARRO, M. *Los puertos marítimos vascongados*, San Sebastián, 1951, y BERNARD, J., *Naviers et Gens de Mer a Bordeaux (vers 1400-1550)*, París, 1968.

Tipo de embarcación

Debemos comenzar refiriéndonos a los tipos de embarcaciones protagonistas del transporte marítimo en ésta, nuestra ruta del Golfo de Vizcaya y Canal de la Mancha.

Tal y como podemos apreciar en el cuadro que incluimos al final del presente artículo, el navío que más se utiliza en estas aguas es la nao, embarcación de cubierta con velas y sin remos.³ Sus proporciones y capacidad estarían determinados por los defectos de espacio y fondo de las ensenadas de la costa, la falta de abras y por las condiciones de los puertos donde tenían su trato comercial principal: Nantes, Brujas... Su capacidad se medía en toneles, pudiendo establecer una equivalencia aproximada del tonel bajo medieval a la tonelada actual.⁴

La capacidad habitual de una nao dedicada al comercio giraría en estos años en torno a los 200 toneles, capacidad media de las naos que aparecen en nuestra relación. Conocemos el tonelaje de 20, de éstas, 2 tienen capacidad menor a los 100 toneles, 13 se sitúan entre los 100 y 200 toneles, 4 entre los 200 y 300, y solamente una supera los 300 toneles.⁵ Se trataría de la capacidad

³ GUIARD, *La industria naval...*, pág. 51. Recoge las definiciones de Fernández Duro en *Disquisiciones náuticas sobre las embarcaciones fabricadas en el s. XV*. Bernard, J. *Naviers...*, págs. 271-83, nos define la nao, mostrándonos su evolución a lo largo de los siglos XIV y XV.

⁴ Es ésta la equivalencia que ofrece BERNARD, J. en *Les Naviers...*, pág. 232. Esta, más actualizada, difiere de la que nos presentaba Guiard, 10 toneles de Vizcaya, 12 toneladas actuales en la industria naval..., pág. 48, recogiendo la afirmación de Escalante «En nuestra España hemos usado y usamos deste nonbre de toneladas, el qual modo de hablar y medir se nos quedó de los mareantes vizcaínos, de ciertos toneles que en su tierra y en sus naos antiguamente acostunbraban a cargar, y así dellos se dan a entender por toneles, y nosotros en nuestra navegación por tonelada; pero no es todo una mesma cosa ni medida, porque diez toneles de Vizcaya son doce toneladas nuestras y así va de decir una a lo otro veinte por ciento».

⁵ Esta capacidad coincide con la de otras naos que no hemos recogido en el cuadro, por no conocer de ellas más que su tonelaje, por ejem., de las que hace referencia en la merced de Antonio Pérez de Olaizola, vecino de Villanueva de Oyarzum, para que él y sus descendientes puedan llevar en su escudo ciertas armas que recuerden la hazaña que realizó frente a las costas de Normandía, con una nao de 250 t. armada a su costa, para seguir a unos esterlines que habían causado perjuicios a nuestros compatriotas tomándoles 3 naos, una de Ondárroa, de 250 t.; otra de Laredo, de 260 t., y una tercera de Plencia, de 80 t., A. G. S., *Sello*, 1492, IX, 12.

efectiva del cargamento, ya que esta noción más comercial que naval, era la que habitualmente se tenía en cuenta por los armadores, transportistas y mercaderes de la época.⁶

A finales del siglo, 10 noviembre 1495, los Reyes Católicos, fomentando la vocación marinera de sus súbditos, y la gran construcción naval, señalan una prima anual de 100 mrs. por tonel a todos los navíos cuya capacidad superasen los 600 t., dándose también preferencia en la carga.⁷

Parece que los mercaderes burgaleses no se mostraron conformes con estas disposiciones reales. Ellos seguían estimando como tonelaje ideal de una nao dedicada al comercio en la Ruta del Canal los 200-300 toneles, según nos relata un texto de la época,⁸ en el que exigían preferencia de carga para las embarcaciones de este tamaño sobre las de carga superior, puesto que les ofrecían una serie de ventajas: mayor rapidez en la carga y descarga, disminución del tiempo de escala en cada uno de los puertos del recorrido, menores dificultades en las maniobras de entrada en los puertos flamencos, mayor facilidad en su defensa y en la contratación de seguros.⁹

Las naves de un tonelaje superior se dedicarían al servicio real. En la titulada escuadra de Vizcaya concertada por la reina para continuar los descubrimientos de Colón, en 1493, en el asiento con Iñigo de Artieta, se mencionan: una carabela de Iñigo de Artieta de 1.000 toneles, una nao de Martín Pérez de

⁶ En este aspecto insiste J. Bernard, así como en la dificultad, en ocasiones, de evaluar la capacidad exacta sobre todo para una nave recién construida. *Les naviers...*, págs. 221-7.

⁷ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *La España de los Reyes Católicos (1475-1516)*, pág. 75, T. XVII de la Historia de España dirigida por D. Ramón Menéndez Pidal, Madrid, 1968.

Iñigo de Artieta, vecino de Lequeitio, solicita acogerse a estos privilegios —que se libre por adelantado el acostamiento prometido— para finalizar la construcción de una nao de 900 t. que estaba construyendo en la villa de Lequeitio, A. G. S. *Mercedes y Privilegios*, leg. 39, fol. 21.

⁸ A. G. S. *Diversos de Castilla*, leg. 40, fol. 36 n.º 1926. El texto es de principios del siglo XVI. Cita: GONZÁLEZ, N., *Burgos, ciudad marginal de Castilla*, pág. 140, Burgos, 1958.

⁹ A. G. S. *Diversos de Castilla*, leg. 40, fol. 36, n.º 1926. «Aun para pelear haran mas dos naos de trezientos toneles que una de seiscientos, y se governan mayor»... «e ya que se quieren asegurar de los peligros de la mar, puedanlo hacer con facilidad, porque en veinte naos hallan personas que huelguen de correr el riesgo por ellos, cada uno una cantidad moderada por nao, y si fuese una nao muy grande que tomase la carga a dos o tres menores no se podrian asegurar en ello por no haber quien pudiese correr tanta cantidad, y se vendrian a navegar sin asegurarse, y ponerse en peligro de perder sus haciendas y credits»...

Fagaza de 405 t., una nao de Juan Pérez de Loyola de 220 t., otra de Antonio Pérez de Laizola de 205 t..., y en la preparación de la flota para el viaje de la princesa doña Juana a Flandes, se registran naves de un tonelaje medio de 260 t.¹⁰

Hay un predominio total de naves vizcaínas y guipuzcoanas navegando en la ruta del Canal, y de naves bilbaínas y lequeitianas frente a las de otras ciudades y villas. Las 54 embarcaciones de las que tenemos datos referentes al puerto que corresponden,¹¹ se reparten así:

LOCALIDAD	CANTIDAD	PORCENTAJE %
Bilbao	17	31,48
Lequeitio	10	18,51
Deva	6	11,11
Laredo	5	9,25
Zumaya	3	5,51
Fuenterrabía	3	5,51
Motrico	2	3,7
S. Sebastián	2	3,7
S. Vicente de la Barquera	2	3,7
Muros	2	3,7
Portugalete	1	1,8
Avilés	1	1,8

Siguiendo el cuadro que incluimos como resumen de las presentes notas, comprobamos también que todas las embarcaciones de las que tenemos noticias recibieron nombres religiosos, predominando el de Santa María y Santiago, bajo cuya especial protección quedaría la nave desde la ceremonia de su botadura.¹²

La nao domina como hemos visto en la Ruta del Canal; a su lado encontramos otro tipo de embarcaciones: la carabela, que aunque no puede competir con ella en estas aguas, destaca considerablemente sobre las otras naves: carracas, pinazas y fustas, cuya presencia sería puramente ocasional.¹³ De las 88 embarcaciones recogidas en el cuadro, corresponden:

¹⁰ GUIARD, *La industria naval...*, pág. 49.

¹¹ Seguimos el cuadro que incluimos al final de estas notas.

¹² Descrita por GUIARD, *La industria naval...*, págs. 41-2.

¹³ Para ilustrar algunas de sus características técnicas, evolución de las mismas y sus distintos usos, remitimos fundamentalmente a la obra de BERNARD, J., *Les naviers...*, págs. 261-71.

TIPO	CANTIDAD	PORCENTAJE %
Naos	69	78,4
Carabelas	15	17
Carracas	2	2,2
Fustas	1	1,1
Pinazas	1	1,1

Precios

Nada, apenas, podemos decir sobre el precio de las embarcaciones en estos años, dada la imprecisión, en este aspecto, de los documentos con los que contamos. Nos suelen ofrecer el precio unido al de mercancías y fletes; o bien se nos fija el precio de la embarcación sin especificar su capacidad, lo que no nos resulta demasiado indicativo. Solamente en una ocasión, parece que nos acercamos a lo que podría ser el precio de una nao al contar con un dato que nos pone en relación 3 variables claves que influyen en el precio, tipo: nao, capacidad: 200 toneles, y año: 1485. En virtud de éste, podemos fijar el precio de una nao de 200 toneles en 1485 en torno a los 400.000 mrs. Este dato proviene de la reclamación que Pedro Spanoche, mercader genovés, presenta contra Miguel de Sasiola, con el que comparte la propiedad de una nao de 200 toneles, por la rendición de cuentas de los beneficios que ésta había reportado. Pedro Spanoche entregó para la adquisición de la nao 500 florines de oro (132.500 maravedíes),¹⁴ que le granjeaban la propiedad de la tercera parte de la nao.¹⁵

La aceptación de este dato como seguro y fiable, nos permitiría fijar el precio de una nao en 2.000 mrs./tonel. En otra reclamación del mismo tipo que Pedro Spanoche, en la misma fecha, presenta a sus socios copropietarios, Hnos. Oje de Laredo, se da el precio de 480.000 mrs. a una nave de capacidad superior a los 200 toneles.¹⁶ Según el valor anteriormente establecido, la capacidad de la embarcación giraría en torno a los 240 toneles.

¹⁴ Seguimos en esta equivalencia el valor de las distintas monedas en mrs. que nos ofrece LADERO, M. A., en su obra, *La Hacienda Real de Castilla en el s. XV*, La Laguna, 1973, pág. 42.

¹⁵ A. G. S., *Sello*, 1489, I, 272. Según esta cantidad, el precio total de la embarcación sería de 395.500 mrs. en 1485. Creemos que se trataría del precio de la nao, lista para hacerse a la mar.

¹⁶ A. G. S., *Sello*, 1489, I, 271. Spanoche había entregado 120.000 mrs. para adquirir la propiedad de una cuarta parte de la nao.

No podemos, en absoluto, fijar el precio de una nao a partir de un solo dato, ya que aunque contamos con otros precios de naos,¹⁷ éstos no aparecen relacionados con una capacidad determinada, pero sí dar un valor aproximado que nos acerque al precio de las embarcaciones en el último tercio del siglo XV.

Propietarios

Al hablar de los propietarios de embarcaciones nos tendríamos que referir a un grupo o clase rica, que posee la totalidad de un barco, en algunos casos pequeñas flotillas, y que hace sus negocios con lo que los mercaderes le abonan por el transporte y por los beneficios que obtiene de las cargas consignadas a su propio nombre, ya que él mismo es también mercader. Pero en esta época en la que se está produciendo la transición de transportista a mercader no es ésta la figura habitual, sino la del propietario que como marino experimentado navega al frente de su embarcación contratando sus navíos y servicios, que es también mercader, ya que aprovecha sus viajes para incluir cargas de mercancías a su propio nombre, y su estancia en puertos extranjeros para actuar como agentes o factores o concertar sus propios negocios, y con cierta frecuencia, cuando considera que cuenta con ciertas facilidades para el abordaje como pirata.

La figura del transportista-mercader-pirata se repite con frecuencia en los hombres de los puertos del Norte, pero existen entre ellos diferencias sustanciales: frente a la potencialidad marinera de Vizcaya y Guipúzcoa, seguida por la de las Cuatro Villas de la Mar, entre las que destacaría Laredo; Asturias y Galicia, tierras atrasadas en el aspecto económico, luchan en estos años por superar los signos de una economía de subsistencia, cerrada, de marcado carácter señorial, participando en el tráfico mercantil atlántico, a través de sus puertos principales, Avilés y La Coruña, que los proyectan hacia la Ruta del Canal. En ella ciertamente desempeñan un papel muy modesto, insignificante, en rela-

¹⁷ 675.000 mrs., precio de una nao de la que la cuarta parte correspondía a Francisco Palomares, mercader valenciano, tras la entrega a P. Sánchez de Aloque, vecino de Deva, de 600 ducados (225.000 mrs. para su adquisición). A. G. S., *Sello*, 1490, XII, 118.

750.000 mrs., precio en el que los herederos de Martín Pérez de Fagaza venden una nao a los Reyes. A. G. S., *Sello*, C. y S. Reales, C. y D. de los R. C., leg. 6, fol. 572.

300.000 mrs., 800 doblas (292.000 mrs.), precio por el que Juan de Arbolancha compró una nao al asturiano Diego de Valdés. A. G. S., *Sello*, 1483, VII, 51.

250.000 mrs., precio que Martín Ochoa de Larrea da a una nao que le habían robado. A. G. S., *Sello*, 1484, VI, 61.

ción con sus vecinos los vascos, pero sumamente importante para sus respectivas regiones.¹⁸

En Vizcaya y Guipúzcoa participan de estas empresas marítimas comerciales tanto los grandes linajes, interesados en no dejar escapar de sus manos el control de esta rentable fuente de riqueza, como los pequeños comerciantes y modestos armadores, que encuentran precisamente en el ejercicio de esta actividad, una rápida vía de ascenso en la escala social, llegando a integrar las filas de la oligarquía ciudadana, que consolidándose va a ocupar una posición rectora en la vida política y económica de su ciudad.¹⁹ La aparición de «mareantes» y armadores en la composición de los concejos de villas eminentemente marineras, como Bilbao, Lequeitio, Portugalete, Ondárroa, ha sido señalada por Guiard²⁰ para finales del siglo XV y siglo XVI. Detrás de su persona y actividad quedaría la trastienda de una población rural que había evolucionado hacia estas nuevas ocupaciones.²¹

La actividad de cada uno de estos dos grupos en la Ruta del Canal queda atestiguada en este momento con multitud de ejemplos.²² Elegimos como muestra

¹⁸ Sobre el puerto de Avilés y su actividad destacan las obras de PRIETO BANCÉS, R., *El abasto de Oviedo en el siglo XIV y sus problemas. Homenaje a Don Ramón Carande*, t. II, Madrid, 1936, págs. 351-79. RUIZ DE LA PEÑA, J. I., El comercio ovetense en la Edad Media. *Archivium*, 1966, págs. 339-384. URÍA RÍU, J., Oviedo y Avilés en el comercio atlántico en la Edad Media, *Bol. Inst. Estudios Asturianos*, año XXI, 1962, págs. 199-250, y BENITO RUANO, E., El desarrollo urbano en Asturias en la Edad Media. *Anales de Faculté des Letters et Sciences Humaines au Nice*, n. 9 y 10, 1969, págs. 29-45. Artículo reproducido en el *B. Inst. Estudios Asturianos*, año XXIV, 1970, págs. 169-180. En relación con este mismo tema cabe destacar la importancia de la sal en la transformación económica de la región Asturiana, que ha sido puesta de manifiesto por J. I. RUIZ DE LA PEÑA e I. GONZÁLEZ GARCÍA, Economía salinera en la Asturias Bajo Medieval. *Asturiensia Medievalia*, I.

¹⁹ El caso de una oligarquía local que detenta el poder económico y político de su ciudad, que mantiene un control sobre la administración concejil al monopolizar los resortes políticos municipales, lo he constatado más claramente en el caso de los grandes mercaderes burgaleses del período, para lo que remito a mi tesis doctoral. Pero existen entre ambos grupos un cierto paralelismo y similitudes.

²⁰ GUIARD. *La industria naval...*, págs. 56-8, para los años finales del siglo XV; para el siglo XVI, pág. 69.

²¹ G. CORTÁZAR, El fortalecimiento de la burguesía como grupo social dirigente de la sociedad vascongada a lo largo de los siglos XIV y XV. *II Simposio sobre Historia del Señorío de Vizcaya*, Bilbao, 1975, pág. 312. Presenta al armador y marinero de 1480 como heredero del campesino vascongado de 1220.

²² Véase lista de propietarios que incluimos al final del artículo. Para detalles sobre la actividad comercial y marinera, remito a mi tesis doctoral, ya que una exposición detallada de la misma alargaría notablemente este artículo, desbordando su propósito.

de la misma la ejercida por la familia Sasiola y la de Pedro de Bilbao por considerarla significativa, y a sus protagonistas, representantes de su grupo.

Merecen los Sasiola, vecinos de Deva, una mención especial, pues además de participar de las características vistas como comunes: mercaderes, propietarios de embarcaciones que ellos mismos comandan con frecuencia, acciones en el mar de dudosa licitud; uno de sus miembros, Jofre Ibáñez de Sasiola actúa en estrecha colaboración con la corona, de ahí su especial mención, es un activo embajador de los Reyes Católicos que visita todos los países de la Ruta del Canal,²³ pero especialmente Inglaterra, donde aparece íntimamente relacionado con la creación y organización de la colonia mercantil radicada en Londres.²⁴ Indudablemente la elección de Sasiola como embajador resultó excelente; contaba con una ayuda excepcional para sus misiones diplomáticas: conocía las interioridades, problemas y exigencias del mercado exterior, y cuando defendía y procuraba unas condiciones más favorables para su desarrollo, estaba defendiendo, sí los intereses de la corona, también los de todos los interesados en ese mercado: mercaderes, transportistas... entre los que él mismo se encontraba; él personalmente tenía intereses particulares que defender en cada misión. Directamente lo va a hacer cuando acude a Borgoña tras la rebelión de las ciudades de Brujas, Gante e Ipres, junto con Juan de Fonseca, arcediano de Avila, y Alvaro de Arrones, con la misión de ofrecer colaboración al emperador Federico III en la tarea de libertar a Maximiliano, y negociar el doble matrimonio entre los príncipes castellanos y flamencos ya propuestos. Debían plantear también el problema de marcas con los alemanes, y probablemente un reajuste de las relaciones con sus puertos.²⁵ Y en este aspecto era donde Sasiola tenía intereses particulares que defender: una nao de 180 toneles, propiedad de su padre y de la que era patrón su hermano Miguel, que cargada de vino y otras mercancías navegaba de Burdeos a Londres, fue asaltada por piratas de Lübeck, ocasionándole daños por valor de 8.000 coronas de oro (2.616.000 mrs.). Trataron además de deshacerse de posibles testigos, abandonando a la tripulación en una isla sin ninguna existencia.²⁶

²³ Embajada a Bretaña, SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel la Católica*, I, pág. 158. Embajada a Flandes, *idem, ibidem*, II, pág. 171.

²⁴ SUÁREZ, *Pol. inter.*, I, pág. 87. Formalizada en los últimos años del siglo XV como continuación de la de Brujas. Dos mercaderes burgaleses: Pardo y Salamanca, con sólidos intereses comerciales en la Ruta del Canal, se constituyeron en firmes puntales de la misma.

²⁵ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Pol. Inter.*, II, pág. 171.

²⁶ A. G. S., *Sello*, 1488, II, 253, pub. SUÁREZ, *Pol. inter.*, II, págs. 432-4.

Sus desvelos diplomáticos, además de las ventajas que como a todo mercader y propietario le podían proporcionar, le serían reconocidos por los monarcas: el 8 de septiembre de 1483, Sasiola fue armado caballero solemnemente por el monarca inglés.²⁷ Los Reyes Católicos le concederán privilegios de juro en atención a sus servicios y a los gastos que éstos le hubiesen ocasionado. El 27 de febrero de 1484, 8.000 mrs., 6.000 situados en las alcabalas de la villa de Zumaya y 2.000 mrs. en las de Santa Cruz de Cestona,²⁸ que debían compensarle por sus servicios en Inglaterra y 15.000 mrs. de por vida, 3.000 mrs. en las alcabalas de Zumaya, 4.000 mrs. en las de Cestona y 8.000 en las de Azcoitia por su embajada ante el Rey de Romanos.²⁹

A pesar de los esfuerzos de Sasiola por hacer desaparecer las trabas que impidiesen un normal desarrollo y decaimiento del comercio anglo castellano, él mismo va a ser acusado por Sancho García de la Obra, vecino de Laredo, de haber provocado con su robo a irlandeses, valorado en 1.308.000 mrs., represalias de éstos en su persona cuando en 1486 viaja a Irlanda con una nao de su propiedad. En su demanda contra Jofre de Sasiola y sus compañeros, Sancho G. de la Obra, explica detenidamente las peripecias de su viaje,³⁰ añadiendo a los daños ocasionados por las represalias irlandesas, el robo de que fue objeto en su tierra durante el tiempo que permaneció preso en Irlanda.³¹ En la solicitud de justicia, G. de la Obra insiste en la necesidad de la intervención real en el caso, ya que la posición de Sasiola y sus compañeros en la provincia «son hombres poderosos», dificultaría que allí se procediese contra ellos.

²⁷ SUÁREZ, *Pol. inter.*, II, pág. 85.

²⁸ A. G. S., *M. y P.*, leg. 106, fol. 42. Confirmación de este privilegio con fecha 9 de febrero de 1500.

²⁹ A. G. S., *M. y P.*, leg. 106, fol. 42.

³⁰ A. G. S., *Sello*, 1487, VIII, 350. Pub. SUÁREZ, *Pol. inter.*, II, págs. 417-9. Expone cómo hacía un año había viajado a Irlanda, señorío inglés, con mercancías. Entre las villas de «Yoella y Guicola» fue atacado por un navío de la ciudad de Torca, armada con 60 hombres, que lo llevaron prisionero a esta ciudad, manteniéndole en este estado seis meses, hasta que abonó por su rescate 300 coronas (98.100 mrs.). Le explicaron que esta acción se debía al robo del navío cargado de mercancías que ciertos guipuzcoanos, entre ellos Sasiola, habían cometido en costas inglesas, a pesar de la alianza firmada con Inglaterra. Los irlandeses, conocedores de su inocencia, le dieron poder para cobrarse su rescate en los verdaderos culpables. Hecha la oportuna averiguación se supo que los culpables eran Jofre de Sasiola, Juan Ochoa de Licon, Aguirre y S. Juan de la Peña, por lo que G. de la Obra solicita justicia contra ellos y el abono de los gastos a él ocasionados. Los Reyes así lo disponen.

³¹ A. G. S., *Sello*, 1487, IX, 72.

El conocimiento de los Sasiola del mercado inglés, y su prestigio en este ámbito, los convertirá en intermediarios de los conflictos que se planteen entre mercaderes de ambos países. Jofre y su hijo Miguel son elegidos como depositarios de 15 piezas de paño inglés, valoradas en 350 coronas (114.450 mrs.) propiedad de los mercaderes ingleses John Payn y John George, y que habían sido represados por Pedro Ochoa de Iribe en virtud de una carta de marca contra ingleses, ya que se había planteado pleito ante el Consejo sobre la legitimidad de la presa,³² pleito que se va a complicar, ya que antes de que se dictase sentencia en el mismo, se produce la muerte repentina de John George en Medina del Campo y la desaparición de sus escrituras y obligaciones. Las extrañas circunstancias que rodearon su muerte, llevan a su socio, que teme que haya sido víctima de envenenamiento, a solicitar un esclarecimiento de los hechos cuatro años después de que éstos se produjesen.³³ El pleito seguido por los herederos de George, continúa su curso, encomendándose el 17 de junio de 1480, su solución definitiva al licenciado de Padilla,³⁴ después de que hubiese estado sometido a éste y al Dr. de Villalón, quien hubo de ser excluido por encontrarse ausente de la corte.³⁵ Parece que la solución definitiva del mismo la daría el monarca inglés, ordenando que de los derechos aduaneros que abonasen los guipuzcoanos se pagase a Payn y a los herederos de George una tercera parte de sus pérdidas.³⁶

Miguel de Sasiola, además de actuar como maestro en las embarcaciones de su padre, ostenta él mismo la condición de propietario y maestro de sus propias naos. Comparte con Pedro Spanoche, mercader genovés, residente en Sevilla, la propiedad de una nao de 200 t. de la que un tercio corresponde al genovés, y en la que él mismo suele viajar como maestro. Después de tres años de actividad de la nao, Spanoche solicita una rendición de cuentas y reparto de beneficios que él cifra en 4.000 ducados (1.500.000 mrs.), de los que le corresponderían 500.000 mrs.³⁷

³² A.G.S., *Sello*, 1480, V, 223. El depósito de estos paños se traspasará de los Sasiola a Juan de Irarrazábal y Juan Yáñez, mercaderes, vecinos de Zumaya, dada la desconfianza hacia ellos mostrada por Iribe.

³³ A.G.S., *Sello*, 1480, V, 249. Se ordena a los alcaldes y corregidores de Medina del Campo que efectúen esta investigación, y una vez concluida se la entreguen a John Payn para que la presente ante el Consejo.

³⁴ A.G.S., *Sello*, 1480, VI, 107.

³⁵ A.G.S., *Sello*, 1480, VI, 252.

³⁶ CHILDS, W. *Anglo-Castilian trade in the Midle Ages*, pág. 162.

³⁷ A.G.S., *Sello*, 1488, IV, 65. Varios meses después el genovés insistirá en esta demanda que no había sido atendida. A.G.S., *Sello*, 1489, I, 272.

A otros miembros de la familia: Fernando y Juan de Sasiola los encontramos inmersos en la misma actividad del comercio en la Ruta del Canal. Fernando de Sasiola denuncia el robo de una nao de 130 toneles de su propiedad, comandada por su hijo Juan en los primeros meses de 1484 en el puerto de Grando, Bretaña, en donde hubo de refugiarse a causa del mal tiempo. Mientras esperaba condiciones más propicias para hacerse a la mar, Juan de Sasiola fue invitado a conversar en la nao del capitán de armada de Ysac Tolia Torticaban; no temiendo ninguna provocación, dadas las buenas relaciones existentes entre los dos estados, acepta la invitación y visita la nao bretona. Una vez en ella, fue hecho prisionero, robándole después la nao y mercancías por valor de 2.000 coronas (654.000 mrs.), amenazándoles de muerte tras requerir justicia al duque de Bretaña.³⁸

Anteriormente a esta prisión en Bretaña, el joven Juan de Sasiola había sido acusado del robo de una nao y mercancías por Santiago de Neva y Santiago Ríos, bretones, vecinos de Saint-Malo, maestre y mercader de la nao *Florentina*, matriculada también en la localidad de Saint-Malo.³⁹

Si seguimos la trayectoria de Pedro de Bilbao, vemos que puede tratarse de un maestre de naos, que trabajando como tal, y aprovechando las posibilidades que su oficio le ofrecía para participar en los beneficios del gran comercio internacional, consiguió reunir cierto capital que le posibilitaron la compra de una embarcación, con la que, dedicado a su misma actividad, lograría una respetable hacienda,⁴⁰ según se desprende de las declaraciones de los testigos por él convocados en el pleito que trató ante el Consejo contra Ochoa de Salazar, preboste de Portugalete, y miembro de la poderosa familia oñacina, a quien acusa de adulterio con su esposa, María Capitillo, durante uno de sus viajes a Flandes, alargado con motivo de haber sido hecho prisionero por franceses.⁴¹

³⁸ A. G. S., *Sello*, 1484, V, 47. Carta al duque de Bretaña rogándole la devolución de lo robado y pago de costes. Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, II, pág. 288-9.

³⁹ Esta acusación motivará pleito ante el Consejo. A. G. S., *Sello*, 1475, I, 104.

⁴⁰ A. G. S., *Consejo Real*, leg. 93, fol. I y II. Los testigos en sus declaraciones explican cómo su nao «que avia auido la dicha nao con una ventura que dios le dio», le proporciona buenos beneficios, «que agora yendo a Flandes a ganado e gana hacienda con una nao suya». En la misma acusación de adulterio acusa a su esposa de haber llevado bienes de su casa, cuya descripción nos muestra cierta calidad de vida, «bienes muebles de atavio de casa e camas e ropas de vestir asi de lienço como de paño e çiertas taças de plata e ducados e castellanos e doblas e florines»...

⁴¹ A. G. S., *Consejo Real*, leg. 93, fols. I y II. Se sigue el pleito ante el Consejo por las dudas de P. de Bilbao de alcanzar justicia en Portugalete, dada la condición de preboste de Ochoa de Salazar y la influencia de su familia en la villa. Se encuentran también testimonios de testigos para este caso en A. G. S., *C. de Castilla, Personas*, leg. 3, alf.

Las primeras noticias que de él poseemos nos lo presentan como maestre de una nao de armada que los reyes habían dispuesto para guarda de una que viajaba a Canarias, atacando a Juan de Mele, bretón, en la costa portuguesa, y robándole una nao de su propiedad cargada de paños, lienzos, candelabros de latón... y otras mercancías y artillería cuyo valor podía ascender a 2.000 coronas de oro (640.000 mrs.), a pesar del seguro real con que contaba el bretón y la amistad que reinaba con Bretaña.⁴²

P. de Bilbao se verá obligado a aceptar su culpabilidad, pero cuando el bretón le requiere las mercancías robadas, retrasó su devolución, insistiendo en que antes le debía dar fianzas, en el reino de Castilla, que ni él ni otra persona en su nombre le volvería a demandar las mercancías tomadas.⁴³

También como maestre de una nao procedente del puerto de Bilbao llega a la Esclusa en 1486 con una carga de aceite.⁴⁴ A Flandes se dirigía en verano de 1494 con una nao ya de su propiedad, de 210 toneles cargada de fruta: higos y pasas. Durante la travesía fue atacado por el pirata francés M. Mazmenda, a quien acusa, además de robo, de malos tratos.⁴⁵ Las declaraciones de los testigos que presenta para confirmar la veracidad de su ataque y robo, nos ofrecen detalles importantes, como el precio de los fletes: 4,5 ó 5 coronas (1.471-1.635 mrs.), sueldos de los marineros: 4 ó 6 coronas (1.308-1.962 mrs.), y precio que los higos podían alcanzar en Flandes: 6 ó 7 sueldos un odre.⁴⁶

Aunque quizá fuese Flandes el país con el que le unía intereses comerciales más fuertes,⁴⁷ no descuidaría el mercado inglés. Actúa en Castilla como representante del inglés Martinete Ache; en su nombre solicita a los alcaldes de la Hermandad Vieja de Talavera que devuelvan al inglés lo robado por los hermanos de Juan de Arbolancha, importante propietario de naos y mercader bilbaíno.⁴⁸

⁴² A. G. S., *Sello*, 1478, VIII, 43. Pub. Suárez, *Pol. Inter.*, I, págs. 378-9.

⁴³ A. G. S., *Sello*, 1478, XI, 52. Juan de Mele protesta por esta exigencia; al ser extranjero no disponía de personas que le hiciesen tal fianza. Acude a los reyes solicitando la devolución de lo robado, que es lo que se ordena a P. de Bilbao.

⁴⁴ FINOT, J., *Etude Historique sur les relations commerciales entre la Flandre et L'Espagne au Moyen Age*, págs. 217-22. Cita: G. CORTÁZAR, *Vizcaya en el s. XV*, pág. 219.

⁴⁵ A. G. S., *C. Castilla, Personas*, leg. 4. Además de robar la nao y mercancías, robó también a los marineros, «e los echo en tierra tomándoles como forçados»...

⁴⁶ A. G. S., *C. Castilla, Personas*, leg. 4. «Según los tiempos»...

⁴⁷ En las declaraciones de testigos del pleito por adulterio se hace mención únicamente a viajes a Flandes «que agora yendo a Flandes a ganado e gana hacienda»... «yo oviese andado con mi caravela fuera desta villa e de todos estos reinos en las partes de Flandes»... A. G. S., *C. Castilla, Personas*, leg. 4, alf.

⁴⁸ A. G. S., *Sello*, 1494, IV, 472.

Probablemente fuese pariente de Sancho de Bilbao, a quien el 29 de noviembre de 1489, en Windsor, el monarca inglés le concede licencia para comerciar en Inglaterra.⁴⁹

No sabemos si se trataría del mismo Sancho de Bilbao sobre el que en 1483 pesaba una orden de emplazamiento y confiscación de bienes, por encontrarse implicado en el robo cometido contra Diego Fernández, nao cargada, valorada en 420.000 mrs. que se dirigía a Canarias y Madeira.⁵⁰ Esta misma acusación pesaba sobre Juan de Bilbao, hijo de Martín Yáñez de Bilbao.⁵¹

Hemos detallado las figuras de la familia Sasiola y de Pedro de Bilbao, en calidad de representantes de las grandes familias y medianos armadores de las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, como botón de muestra de la actividad desempeñada por los distintos propietarios en la ruta del Canal en el momento que nos ocupa. Poseemos noticias de muchos más. Una exposición detallada de su actividad alargaría notablemente este artículo, desbordando sus propósitos al insistir en noticias similares. Prescindimos de ella, pero incluimos al final del mismo una lista de los propietarios que hemos encontrado en este período navegando en nuestra ruta.⁵² Todos participan de unas características comunes anteriormente expuestas. Esta uniformidad no excluye cierta diversidad, pues mientras unos acentúan su actividad de mercader especializándose en la comercialización de un producto determinado, generalmente el hierro vasco, caso de Ochoa de Iribe, o actuando como agentes y factores de los acaudalados mercaderes de otros puntos de dentro y fuera de nuestras fronteras como Iñiguez de Bermeo, otros prefieren insistir en el clásico papel de transportistas, poniéndose al servicio de la actividad comercial o al de la corona en sus diferentes empresas del período, bélicas: guerra con Francia, armada contra el turco; de exploración, expediciones a Canarias o a la Mina de Oro; flotas que deben acompañar a las infantas castellanas al país en el que deben contraer matrimonio... empresas en las que nos encontramos repetidamente los nombres de Juan de Arbolancha, Tristán de Leguizamó, Arteaga, Ochoa de Elguera, Alos de Amilibia, Iñigo de Artieta...

El protagonismo de vizcaínos y guipuzcoanos en el oficio de la mar está compartido con el de los vecinos de las Cuatro Villas, entre las que destaca,

⁴⁹ *Calendar...* I, pág. 26, n.º 39. Cita: G. CORTÁZAR, *VIZCAYA...*, pág. 326.

⁵⁰ A. G. S., *Sello*, 1483, X, 214 y 33.

⁵¹ A. G. S., *Sello*, 1483, X, 214 y 33.

⁵² Debo insistir de nuevo en la parcialidad de los datos, ya que provienen de una doc. judicial por la vía indirecta de los litigios y reclamaciones, conservados en el A. G. S., fundamentalmente el R. G. *Sello*.

en esta época, por una mayor actividad en relación con el comercio exterior, Laredo. Algunos de sus vecinos participan de las características comunes a muchos de los hombres del norte relacionados con el comercio exterior: mercader, transportista, marino experimentado y pirata, de entre todos ellos elegimos a Fernando Hoyo, en virtud de las numerosas noticias que de él conservamos gracias a la concesión a su favor de una carta y represalia contra flamencos por valor de 17.600 ducados de oro (6.600.000 mrs.), que le llevará a entablar distintos pleitos por su ejecución, y al final de su vida, al ofrecimiento hecho por la ciudad de Burgos de un cargo de regidor en la misma, si renuncia para siempre a su represalia, intentando neutralizar los efectos negativos que la carta tenía para sus intereses comerciales.

Antes de que se le concediese esta carta contra flamencos, gracias a la que se nos han conservado multitud de noticias sobre su persona, Fernando de Hoyo y el preboste de Rentería son emplazados a petición de ciertos mercaderes genoveses, que les acusan de haberles robado unas naos que conducían a Berbería cargadas de ropa y otras mercancías valoradas en 7.000 ducados de oro (2.625.000 maravedíes).⁵³

F. Hoyo es propietario de la nao *Santa Catalina*. No sabemos de su capacidad más que superaba los 380 toneles. Esta nao es la que sufrirá el robo por el que se le concedió la carta de marca. F. Hoyo relata así los acontecimientos: en marzo de 1489 cargó en la ciudad de Lisboa, en su nao *Santa Catalina*, 380 toneles de aceite, vino, sal, corcho, cera, naranjas, pieles y otras mercancías, cuyo valor ascendía a 11.600 ducados de oro (4.350.000 mrs.), que debía llevar a Zelanda para el Rey de Romanos. Se negó a descargar las mercancías en Flandes, cumpliendo así una orden real que prohibía a sus súbditos llevar vituallas al condado por encontrarse en rebeldía contra el Rey de Romanos. Ante esta negativa salieron contra él miembros del condado, y empujándole hacia el puerto de la Esclusa le robaron su nao, mercancías y 100 piezas de oro. Calcula el valor de la nao y flete en 4.000 ducados (1.500.000 mrs.). Intentó en vano recuperar sus bienes, ya que no se le administró justicia,⁵⁴ de ahí la solicitud y concesión de una carta de marca por valor de 17.600 ducados de oro (6.600.000 mrs.) y la orden de ayuda a Hoyo en la ejecución de la misma.⁵⁵ Al

⁵³ A. G. S., *Sello*, 1489, III, 430. Les atacaron a pesar del seguro real sobre sus embarcaciones, de no haber mercancías vedadas en la carga, y de haber abonado los derechos correspondientes a la corona.

⁵⁴ A. G. S., *Sello*, 1492, I, 20 Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, III, págs. 269-72.

⁵⁵ A. G. S., *Sello*, 1492, I, 20 Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, III, págs. 269-72. La carta de marca puede ser efectiva en cualquier vecino del condado de Flandes.

final del año de concesión de la carta, 1492, se dispone que todos los mercaderes flamencos que gozasen de cartas de seguro declarasen quiénes estaban comprendidos en él, dada la petición de Hoyo que explica que no puede hacer efectiva su represalia, ya que todos los mercaderes flamencos que actúan en este país se declaran bajo seguro real, lo que impide la ejecución en sus bienes. Estos habían presentado un seguro concedido en 1475 en el que citaba a varios mercaderes, pero no a sus factores, a quienes el seguro se hacía extensivo, de ahí que todos los flamencos aleguen estar comprendidos en él.⁵⁶

En los primeros años parece que la corona sí se muestra interesada en que se haga efectiva la carta. La situación cambiará, pues en marzo de 1494 los monarcas anulan la marca ordenando a Hoyo que no utilice su carta.⁵⁷ Puede deberse este cambio a la solicitud de anulación de la misma presentada por la Universidad de Mercaderes de Burgos, explicando, en un interesante documento que entorpece la buena marcha de sus negocios en este país.⁵⁸ Insisten también en que el robo contra Hoyo se había cometido en una situación bélica.

Con anterioridad a la solicitud de la Universidad burgalesa, Hoyo había iniciado la ejecución de su carta, dando lugar a diferentes pleitos, uno de ellos con el mercader flamenco Corniles Deque, otro con la ciudad burgalesa, con la que llegaría al asombroso acuerdo arriba mencionado. El pleito con Deque⁵⁹ se entabló por la solicitud de embargo que Hoyo presentó sobre 18,5 cargas de mercería y 3 roldanas de bramante propiedad de Deque, y la protesta de éste; la represalia no debía afectarle, pues contaba con un seguro personal de los Reyes Católicos, y se acogía también al general ferial, ya que las mercancías embargadas eran conducidas por su factor Juan de Ipres a la feria de Medina del Campo. Solicitaba, por tanto, el desembargo y devolución de fianzas. A estas acusaciones responde Hoyo con indiferencia: las mercancías podían ser repre-

⁵⁶ A. G. S., *Sello*, 1492, s. d., 160.

⁵⁷ A. G. S., *Sello*, 1494, V, 348. Esta anulación no debió cumplirse, ya que todavía en 1512, Hoyo sigue insistiendo en su ejecución.

⁵⁸ A. M. BURGOS, *Sec. Histórica*, fol. 4822. 18 marzo 1494. Los burgaleses explican que en virtud de la carta «las justicias a vuestros pedimientos an tomado sus vienes e azienda de algunas personas naturales del dicho condado de Flandes, los quales dis que yendo quexosos e dapnificados al dicho condado de Flandes toman alla los vienes y prenden las personas asi dellos como de otros algunos nuestros subditos e naturales que en el dicho condado estan e a el fueren a tratar en lo qual diz que ellos reçibirian mucho agravio e dapno»... Más adelante continúa que si no se anula la carta «a los dichos mercaderes, tratantes, nuestros subditos, no les conbenia tratar ni traer sus asyendas en la dicha tierra de Flandes»...

⁵⁹ A. G. S., *C. Castilla, Personas*, leg. 13 alf.

sadas porque C. Deque las había comprado para sus compañeros en Brujas. A la vez solicita que se delegue la autoridad real sobre este pleito en el corregidor de Laredo, lo que suscitaría serias protestas por parte de Deque, remarcando la importante posición de Hoyo en Laredo, y la imposibilidad de que allí la justicia fuese imparcial. Vuelve a solicitar el desembargo y nulidad de fianzas, insistiendo en los mismos principios y mostrando su prisa en conseguir la libertad de las mercancías que quiere llevar a la feria de Villalón, para resarcirse de la pérdida de 70.000 mrs. que le había supuesto el que no acudiese a Medina. Después de haberse recogido el testimonio de testigos,⁶⁰ ambos pleiteantes deciden sustituir el pleito por un acuerdo nombrando a Fernando García del Hoyo, vecino de Valladolid, tío de Fernando y huésped de C. Deque, juez comisario para resolver sus diferencias y conducir el pleito que, ya bastante avanzado, seguían ante el Consejo. El documento explicativo del texto, presentación y testimonio de testigos, nos ofrece datos interesantes sobre la actividad comercial: operaciones de cambio: compra en Castilla de mercancías que se pagarán en Amberes y Brujas como práctica habitual y rutinaria, funciones de los factores, además de la defensa de los intereses comerciales de su principal, los representan legalmente, existencia de compañías con socios de distinta nacionalidad.

El 6 de febrero de 1493 firman el acuerdo, F. Hoyo, juez comisario, diputado por ambas partes, da por libre las mercancías de Deque, quien se compromete a cambio a pagar a Hoyo 100 castellanos de oro. También anunciará las mercancías que de flamencos lleguen a estos reinos, para que Hoyo pueda hacer efectiva su carta. Este, por su parte, se compromete a no cobrar más de 10 mrs. por cada corona de oro del valor de las mercancías citadas. Si no lo cumple así, caerá en la pena de 1.000 doblas de oro (365.000 mrs.) que se imponen de multa por ruptura del compromiso. Si Deque encubre bienes de algunas personas que estuviesen obligadas a declarar, será él quien tenga que pagar 10 mrs. por cada dobla y 1.000 doblas por ruptura del compromiso.⁶¹ Después de llegar a este acuerdo se lo comunican al rey, solicitando que se devuelvan a Corniles Deque las fianzas que le habían tomado cuando el embargo.⁶²

Después de que los mercaderes burgaleses, a través de su Universidad, solicitasen la anulación de la carta, F. Hoyo, que quiere hacerla efectiva, entablará pleito con ellos: Hoyo presentó su carta ante el alcalde de Burgos, Alonso

⁶⁰ A. G. S., C. Castilla, *Personas*, leg. 13 alf.

⁶¹ A. G. S., C. Castilla, *Personas*, leg. 13 alf.

⁶² A. G. S., C. Castilla, *Personas*, leg. 13 alf. Bartolomé Ruiz de Castañeda da fe de que los pleiteantes habían llegado a un acuerdo el 6 de febrero de 1493.

de Villanueva, y solicitó su cumplimiento, alegando que en poder de Juan Rodríguez de Haro, mercader burgalés, se encontraban 4 fardelos de paño velarte negro con sus cuartos, propiedad de Juan de Sedano, vecino de Brujas, que en virtud de su carta podían pertenecerle.⁶³ El remate de estos paños en F. Hoyo suscitó una seria polémica y pleitos con la Universidad de Mercaderes, que hizo suyo el caso.⁶⁴

Después de este pleito, el 5 de agosto de 1512, veinte años después de la concesión de la carta, se llega a un acuerdo con la ciudad de Burgos, sobre el modo de hacerla efectiva, en equivalencia de la misma, se le ofrece un oficio de regidor que interesa a Hoyo para uno de sus hijos que piensa establecerse en la ciudad.⁶⁵ El asentar a alguno de sus miembros en Burgos, plaza clave en el comercio nacional e internacional, constituía una ambición común entre los hombres del norte dedicados a la actividad comercial, ya que las gestiones directas en esa ciudad contribuirían al enriquecimiento del negocio familiar. En estos mismos años, otro miembro de otra importante familia de Laredo, los Escalante, aparece asentado en Burgos. Se trata de Pedro de Escalante, con intereses en Bretaña, asociado al mercader Uria Florin, vecino de Nantes, «su compañero en ciertas mercaderías». Quizá esta unión se limitase a un negocio concreto, del que nosotros tenemos constancia documental es del envío de vino al ducado de Bretaña.⁶⁶ Sirviendo a los intereses de sus parientes, utilizarían un transporte de Laredo, villa en la que en estos momentos García, Fernando y Juan de Escalante ocupan un lugar preeminente entre los participantes del negocio mercantil.

Creo que es importante destacar esta unión entre Pedro de Escalante y Uria Florin, pues su compañía no corresponde a la imagen habitual de compañía mercantil burgalesa que en este momento unía empresarialmente a miembros de la misma familia: padres, hijos, yernos, sobrinos... lo que no resultó difícil, ya que en esta época los mercaderes burgaleses formaban una serie arquitrabada de linajes, tras sus enlaces matrimoniales, consumados, casi con exclusividad, entre vástagos de familias de mercaderes. La relación familiar daría cohesión a la empresa mercantil, en las que el beneficio de la misma era el primero y fundamental objetivo al que se supeditaban los lazos familiares.

⁶³ A. G. S., *C. Castilla, Personas*, leg. 13, alf.

⁶⁴ A. G. S., *Sello*, 1494, X, 306 y 519.

⁶⁵ A. G. S., *C. Castilla, Personas*, leg. 13, alf. Lo que se le concedió fue una «espetativa para el primer regimiento que vacare en Burgos».

⁶⁶ A. G. S., *Sello*, 1490, II, 215.

En Asturias y Galicia, solamente individualidades, como Gómez Arias, mercader de Avilés, Vasco de Vega, vecino de Muros, o el coruñés Diego de Soto, participan en el comercio internacional, no superando el resto de sus convecinos dedicados a esta misma actividad, los ámbitos regionales.

Propiedad compartida de las naves. Sistema de partes

Además de la existencia de únicos propietarios de embarcaciones, era frecuente, dado el alto coste y los graves riesgos que acechaban a los viajes por mar, el sistema de partes, propiedad de un navío compartida por varios socios,⁶⁷ que aportan capital para la construcción y equipamiento de la embarcación, y que esperaban, por tanto, un beneficio de la actividad de la nave en relación con el capital invertido en la misma. Con este sistema de partes, era posible distribuir el dinero entre varias embarcaciones y evitar que el naufragio equivaliese a la ruina. Era también la única forma en que muchos hombres del Cantábrico podían acceder a la propiedad de una embarcación.

En esta forma de asociación es muy frecuente encontrar como copropietarios a mercaderes del interior y a hombres del norte, transportistas, marinos experimentados, que se ponen al frente de la embarcación, y en la que introducirán cargas a su propio nombre. Pedro Spanoche, genovés, residente en Valencia, nos ofrece un caso típico de un mercader que invierte capital en distintas embarcaciones. Con Miguel de Sasiola, vecino de Monreal de Deva, contrató la propiedad de una nao de 200 toneles de la que habría de corresponderle la tercera parte, en virtud de su entrega de 500 florines de oro (132.500 mrs.) para su adquisición.⁶⁸ Quedaba también estipulado que de los beneficios que la nao produjera le correspondería la tercera parte,⁶⁹ como era ya práctica habitual.

En el mismo año contrató con los hermanos Oje, vecinos de Laredo, la posesión de una cuarta parte de una nao con carga superior a los 200 toneles, después de una entrega de 120.000 mrs. para la construcción y aparejo de la

⁶⁷ El barco era objeto de contrato. Cada navío podía dividirse en partes adquiridas individualmente.

⁶⁸ A. G. S., *Sello*, 1489, I, 272, «que para la costa de la terçia parte della le dyese quinyentos florines de oro...».

⁶⁹ A. G. S., *Sello*, 1489, I, 272, «que de todo lo que en la dicha nao se ganase le acudiesen a el o a quien su poder oviere con la terçera parte».

misma.⁷⁰ En ambos casos, tres años después del contrato, denuncia el incumplimiento del mismo, reclamando los beneficios que como copropietario le correspondían. Gracias a estas reclamaciones conocemos en éste y otros casos la propiedad de naos compartida. Una vez más es la documentación judicial la que proporciona nuestras noticias.

Los Lerma, importante familia burgalesa dedicada al negocio del comercio internacional, comparten la propiedad de la nao *Sta. María la Candelaria*. A Alonso de Lerma le corresponde un tercio de ésta, el resto a Francisco de Artieta, vecino de Távira de Durango, que era además su maestro. Entre ambos surgirán desacuerdos en el momento del reparto de beneficios de la nao, que se hacen patentes cuando Martín de Arocena, criado de Alonso de Lerma, hizo embargar la nao en la ciudad de La Coruña, puerto al que se había dirigido para evitar un accidente, cargada de alumbre italiano.⁷¹

Otros ejemplos del mismo tipo de unión: mercader, transportista, nos muestra a Francisco Palomares, mercader valenciano, poseyendo la cuarta parte de una nao, cuya propiedad comparte con Pedro Sánchez de Aloque, vecino de Deva, tras la entrega a éste de 600 ducados de oro (225.000 mrs.) como su aportación para la adquisición de la misma.⁷² Y al también valenciano Pablo Mercado, compartiendo con Pedro Jiménez, vecino de Bilbao, la propiedad de una nao de la que el bilbaíno era maestro.⁷³

Otras veces, la propiedad de la nave la comparten transportistas de las provincias del Norte, quienes contrataban, de este modo, además de sus conocimientos náuticos y experiencia marinera, su propia embarcación, en la que también incluirían como práctica habitual la carga de sus propias mercancías. Juan de Urueña, Diego de Villaviciosa y Juan Ferrero, vecinos de San Vicente de la Barquera, mercaderes y transportistas, denuncian el robo de una nao cuya propiedad compartían, y de la que era maestro Juan de Urueña cuando se encon-

⁷⁰ A. G. S., *Sello*, 1489, I, 271, «diesen çiento e veynte mill maravedis para ayuda de faser una nao e para el quarto della e que todas las gananças que con la dicha nao se diesen le acudiesen con quarta parte a el o a quien su poder oviere...».

⁷¹ A. G. S., *Sello*, 1491, XI, 133, «embarco de dicha çibdad vieja que es de nuestro muy santo padre».

⁷² A. G. S., *Sello*, 1490, XII, 118. Francisco Palomares denunciará a su socio Aloque y a sus familiares de haberle robado, precisamente con la nao cuya propiedad ambos compartían, la carga de 467 sacas de lana fina, merina, sal, y otra nao que él había fletado en Valencia.

⁷³ A. G. S., *Sello*, 1488, I, 139. Como maestro engañará a su socio, incumpliendo un contrato de flete: no realiza con la nao de ambos el transporte de 100 toneladas de dátiles a Flandes como se le había encomendado.

traba cargada con una valiosa carga: aceite, vino..., en el puerto inglés de Camba.⁷⁴

Los mercaderes asturianos Gómez Arias y Alfonso Gómez, vecinos de Avilés, comparten la propiedad de un navío; Gómez Arias no confiaba en la fidelidad de su socio, que ya en una ocasión se había apoderado del navío anclado en la ría avilesina, y solicita que se guarde sentencia sobre su propiedad.⁷⁵

Algunos de los seguros expedidos en estos años benefician conjuntamente a tres o cuatro maestros de un mismo navío, puede tratarse de copropietarios, aunque no lo sepamos con certeza. Antón, Pedro y Domingo Gorostiaga, Juan Pérez Gorostiaga y Nicolás de Ortega, vecinos de Guetaria, maestros de nao y mercaderes, consiguen un seguro de los Reyes Católicos en 1486.⁷⁶ A Ochoa Martín, Juan Martín y Domingo de Vidua se lo concede el monarca inglés.⁷⁷

Los ejemplos vistos nos muestran como práctica habitual la división de un barco en tres o cuatro partes. Aunque éstos son datos que nos proporcionan la vía indirecta de los litigios y reclamaciones, pensamos que ésta era la división en partes más frecuente. Heers nos relata como caso excepcional la división de 24 partes en dos barcos españoles.⁷⁸

Propietarios no vinculados a la navegación, accedían por el sistema de partes a la propiedad de una embarcación. También en algunas ocasiones, mercaderes del interior o miembros de la nobleza ostentan la propiedad total de un navío, participando así de los beneficios que este negocio puede reportar. Alfonso Tamayo, mercader burgalés, envía en su nombre y en el de todos los otros dueños de carabelas, a Luis de Córdoba a la Corte para negociar e impetrar un seguro del rey de Portugal, para ir a la Mina de Oro y a otras zonas de Guinea.⁷⁹ Pedro Ochoa de Iturriaga, maestre de nao, debe efectuar un viaje con una nao propiedad de D. Enrique de Guzmán, Duque de Medinasidonia, por lo que

⁷⁴ A.G.S., *Sello*, 1479, XI, 106. Acusan del mismo a mercaderes de este mismo puerto, y solicitan de los reyes una restitución, ya que en Inglaterra no la habían logrado. Habían contado con una sentencia a su favor del soberano inglés, pero las autoridades locales entorpecían su ejecución. Pub. SUÁREZ, *Pol Inter.*, I, págs. 451-4.

⁷⁵ A.G.S., *Sello*, 1483, XII, 137. Pub. BENITO RUANO, E., Gómez Arias, mercader de Avilés, *Asturiensia Medievalia*, n.º 1, págs. 295-6.

⁷⁶ A.G.S., *Sello*, 1486, III, 101.

⁷⁷ *Calendar...*, pág. 51, n.º 87. Seguro a su favor expedido en Westminster el 28 de noviembre de 1493.

⁷⁸ HEERS, J. *Le commerce des Basques*, pág. 305. Cita, CHILDS, *Anglo...*, pág. 164.

⁷⁹ A.G.S., *Sello*, 1480, III, 390. Algunos de los que se beneficiaron con ellos se niegan a pagarlos cuando se les requiere su importe, de ahí la protesta de Alfonso de Tamayo.

recibe una parte de su carga: atunes.⁸⁰ El Dr. Rodrigo Maldonado de Talavera se verá beneficiado con la propiedad de una nao de la que los R. Católicos le hacen merced en 1484.⁸¹

Destacamos también dentro de los propietarios de excepción, no vinculados al oficio de la navegación, a María Fernández de Medina y a Catalina de Olarzabal, vecinas de Motrico, pues son las dos únicas mujeres que hemos encontrado ostentando la propiedad de una embarcación. No sabemos en virtud de qué derecho, pero puede tratarse de viudas de propietarios que continuaron con el modo de vida de su esposo difunto, práctica no extraña en la época.⁸² Ambas aparecen en un grupo de dueños de nao que zozobraron con mercancías: aceite, especies, sedas, algodón... que están en poder de particulares de Vegel, Canil y Chiclana, a los que se ordenan se las devuelvan cumpliendo la ley de las Cortes de Toledo sobre despojos y naufragios.⁸³

Número de viajes que se realizan en un año

No son muy abundantes las fuentes de información que nos permitan fijar la actividad media anual de una embarcación en esta ruta; se reducen casi exclusivamente a los datos que nos proporciona la rendición de cuentas entre copropietarios de embarcaciones. En virtud de éstas, podríamos fijar en dos el número de viajes que una nao realiza en un año en la Ruta del Canal. Alonso de Lerma e Iñigo de Artieta, cuando tratan de unificar sus criterios para repartir los beneficios obtenidos por la nao *Santa María la Candelaria*, cuya propiedad comparten, manifiestan que en cinco años la nao ha raelizado diez u once viajes.⁸⁴ Otros copropietarios: Miguel de Sasiola y Pedro Spanoche mantienen el mismo criterio.⁸⁵

⁸⁰ A. G. S., *Sello*, 1485, II, 214. El viaje no llegaría a realizarse porque P. Ochoa colocó la nao en un lugar poco propicio que provocó que los atunes se estropearan. Se le reclaman 1.200 coronas (392.400 mrs.) que no acepta pagar, alegando que no había sido su culpa. Se entablará pleito ante el Consejo.

⁸¹ A. G. S., *Sello*, 1478, VII, 58. Pero le prohíben que saque o introduzca en ellas productos vedados por las leyes del reino.

⁸² En el caso de las empresas mercantiles burgalesas no era extraño que tras la muerte del esposo, su vida continuase con el negocio.

⁸³ A. G. S., *Sello*, 1489, VI, 330.

⁸⁴ A. G. S., *Sello*, 1491, XI, 133.

⁸⁵ A. G. S., *Sello*, 1489, I, 271 y 272.

Un testimonio de la época que relata el modo en que deben efectuarse los afletamientos y la importancia de la exportación de lana para los mercaderes de Burgos, y en general para una cierta prosperidad económica el reino, nos confirma este dato de que fuesen dos el número de viajes anuales que una nao realizaba en esta ruta,⁸⁶ concertándose en Burgos durante los meses de marzo y septiembre.⁸⁷

A pesar de estos datos, nos movemos, todavía, en este terreno en la incertidumbre, al no contar con la historia de las naves, con registros de entrada y salida de puertos... o información similar, y al ser numerosas el número de variables que lo pueden afectar. Pensamos que se trataría de viajes «medios», de viajes «completos» en la Ruta del Canal, con las escalas pertinentes en los puertos principales: Nantes, Rochela, Brujas, Londres..., pero también podrían realizarse viajes más cortos y frecuentes entre dos puntos concretos, lo que creemos, sin embargo, menos probable dada su menor rentabilidad y mayor riesgo.

Nos parece razonable este número de viajes: dos o tres al año para cada nave, ya que aunque el tiempo de la travesía no era demasiado largo, el viaje desde el norte de España al oeste de Inglaterra podría hacerse en unos siete días, y a Londres podrían emplearse diez o doce,⁸⁸ tiempo que podía variar con extremada frecuencia dadas unas determinadas condiciones meteorológicas, el tiempo de permanencia en cada puerto para descargar, improductivo para el propietario del barco, que estaría interesado en que fuese el menor posible, solía ser de tres o cuatro semanas.⁸⁹ Dependía bastante del propietario de los productos, si poseía un factor permanente, su desembolso y venta eran rápidos, pero si pertenecían a un mercader con escasos recursos, su estancia se prolongaría. A esto debemos añadir el carácter estacional de los viajes tras la esquila de la lana, y al que se realizase con unas condiciones meteorológicas propicias,

⁸⁶ A. G. S., *Diversos de Castilla*, 40-36. Al referirse a la exportación de lana nos relata «porque como no van sino dos vezes al año llevan gran cantidad della, en que va quasi toda la hacienda de los vezinos de la dicha ciudad». Cita.: GONZÁLEZ, N., *Burgos, ciudad marginal de Castilla*, pág. 140.

⁸⁷ A. G. S., *Diversos de Castilla*, 40-36, «porque los dichos prior y consules hazen sus afletamientos, dos vezes por año, por Março e por Septienbre, en que afletan quince o veynte naos, las mejores que peden hallar de dozientos e trezientos toneles...». La contratación tiene lugar en Burgos, ciudad a la que se desplazarían los maestros.

⁸⁸ GUIARD, *Historia del Consulado de Bilbao*, pág. XXXV. Véase también CHILDS, *Anglo...*, pág. 170.

⁸⁹ CHILDS, *Anglo...*, pág. 170. Revisando relaciones de cuentas inglesas muestra que 5 semanas podía ser normal y que 1 ó 2 días fueron posible.

aunque el tráfico no cese ni en invierno, sí se reduce considerablemente,⁹⁰ lo que disminuye la posibilidad y número de viajes.

Precios de los fletes

Es difícil establecer precios del flete en la Ruta del Canal, puesto que podía haber diferencias sustanciales según las variables que entrasen en juego: estación, alianzas internacionales, peligro de guerra, longitud del viaje... Nos podemos acercar a precios orientativos con suma precaución, dada la insignificancia de los datos. En la reclamación de testigos que presenta Pedro de Bilbao, vecino de Portugalete, para ilustrar el robo del que fue objeto una nao de su propiedad cuando viajaba a Flandes, y del que se acusa a franceses,⁹¹ se da como precio habitual del flete 4,5 ó 5 coronas por tonel (1.471-1.635 mrs./tonel). Sobre estos precios que regirían normalmente influirían las variables arriba mencionadas. Las oscilaciones las explican los testigos, hombres del Norte, conocedores de la profesión con la expresión «según los tiempos».

Beneficios que la actividad reporta

Las diferencias y disputas que los copropietarios de embarcaciones mantienen en el momento de determinar la renta de éstos, nos proporcionan los escasos datos que poseemos sobre los beneficios que la actividad de transportista puede producir. Aunque por tratarse de pleitos y litigios no sean cifras totalmente verídicas —cada parte trataría de ser la beneficiada—, sí nos puede dar una idea aproximada de las ganancias que se podían obtener de una actividad tan arriesgada y aventurera como era entonces el transporte marítimo.

Esta rendición de cuentas nos muestra también la mentalidad «capitalista» de nuestros hombres, a quienes les interesaba saber qué riqueza le ha producido el dinero invertido en el negocio, presentándonos, además, esta inversión y beneficios como único lazo vinculador entre los socios propietarios.

⁹⁰ CHILDS, *Anglo...*, pág. 171. Recoge las siguientes llegadas en invierno: en Bristol en 1478 arriba un navío español en enero, en diciembre de 1479 lo hacen 3 portugueses, en 1480 uno castellano en enero y otro a principios de marzo. Aunque el movimiento sea escaso no se detiene.

⁹¹ A. G. S., *C. Castilla, Personas*, leg. 4 alf.

Francisco Artieta, en las cuentas que presenta a Alonso de Lerma sobre las rentas de la nao *Sta. María la Candelaria*, cuya propiedad ambos compartían, le explica haber realizado en un período de cinco años diez u once viajes, obteniendo un beneficio de 5.000 ducados (1.875.000 mrs.), lo que supondría un beneficio de 500 ducados (187.500 mrs./viaje). Lerma no está de acuerdo; para él la nao había producido unas ganancias de 8.000 ó 10.000 ducados (3.000.000 ó 3.750.000 mrs.).⁹² Indudablemente cada uno de los dos socios exageraría las cantidades, por eso podemos pensar que los beneficios producidos por la nao se acercarían a la cantidad de 7.000 ducados, cantidad media de los que ambos alegaban 2.812.500 mrs.). Partiendo de esta nueva cantidad, podemos cifrar el beneficio anual de esta embarcación en 1.500 ducados (562.500 mrs.) y en 750 ducados (281.250 mrs.) el beneficio obtenido por cada viaje. Estos valores quedarían incompletos, pues nada se nos dice de la capacidad de la nao, variable directamente relacionada con su rendimiento, si no los pudiésemos comparar con algunos obtenidos de otras naos de las que sí conocemos su capacidad. Pedro Spanoche, mercader genovés, residente en Valencia, pide cuentas a Miguel Ibáñez de Sasiola sobre el beneficio obtenido por una nao de 200 toneles, propiedad de ambos. Según sus cálculos, en tres años de actividad había producido un beneficio de más de 4.000 ducados (1.500.000 mrs.),⁹³ lo que supondría una ganancia anual de 1.330 ducados (498.750 mrs.). Suponiendo como hasta ahora que eran dos la media de viajes que una nao realizaba en un año, el beneficio obtenido por viaje giraría en torno a los 665 ducados (249.375 mrs.). El conocer la capacidad de la nave nos permite cifrar el rendimiento obtenido por esta nao en unos 1.250 mrs./tonel, en el caso de que su capacidad fuese aprovechada al máximo. ¿Podríamos aceptar esta cantidad a nivel general? El mismo Pedro Spanoche nos vuelve a dar estas cifras, 4.000 ducados (1.500.000 mrs.) como beneficio conseguido por una nao de 200 toneles en tres años de actividad, en la petición de cuentas a García Oje, vecino de Laredo, con el que también comparte la propiedad de una nao.⁹⁴

Es muy probable que estas cifras no sean totalmente reales, pueden estar exageradas, puesto que se trataba de reclamaciones de las que se espera conseguir el máximo beneficio, pero sí nos pueden dar una idea aproximada, pues tampoco estarían demasiado lejos de la realidad. Se tratan, pues, en estas cantidades de

⁹² A. G. S., *Sello*, 1491, XI, 133.

⁹³ A. G. S., *Sello*, 1488, IV, 65, «la dicha nao ha ganado más de quatro mil ducados de oro».

⁹⁴ A. G. S., *Sello*, 1489, I, 271.

valores aproximados para lo que estimamos el beneficio de un viaje «completo» de ida y vuelta en la ruta del Canal, haciendo las escalas pertinentes en los puertos principales, como podrían ser: Bilbao, Nantes, Rochela, Brujas, Londres. Estos valores medios podrían alterarse con facilidad, dada la multitud de variables que pueden entrar en juego: estación en la que se realiza el viaje, carga transportada, situación exterior, sistema de alianzas, de las que tenemos que prescindir al ser imposible abordarlas.

Partiendo de las cifras medias de 1.200, 1.250 mrs. beneficio/tonel, y de 1.472, 1.635 mrs./tonel, precio del flete, estamos en condiciones de establecer el coste de mantenimiento por tonel en 272-385 mrs.⁹⁵

Indudablemente, el transporte de mercancías era una actividad peligrosa, que entrañaba siempre un riesgo y aventura, riesgo que valía la pena correr; los beneficios obtenidos si la expedición era satisfactoria, vemos que eran importantes. En la mentalidad del hombre del momento, poseer una nao y realizar transportes con ella, era síntoma de riqueza. Si no grandes fortunas, sí podía proporcionar cierto desahogo económico y una vida acomodada.⁹⁶ Si los beneficios se podían multiplicar por varias naos, se podían alcanzar fortunas importantes.

Riesgos

Como método de protección, además de los salvoconductos y seguros reales, con frecuencia violados, se contaba con los convoys de protección que acompañaban a las flotillas que, cargadas de mercancía, fundamentalmente lana, emprendían el viaje estacional hacia Flandes e Inglaterra. Su eficacia es también dudosa; las cortes de 1436 se quejaban de que los capitanes, poco a poco, sacaban sus barcos de la flota una vez que se alejaban de la costa.⁹⁷ Algunos maestros podían llevar el convoy durante la primera parte de su viaje, desprendiéndose después de él; preferirían evitarlo, pues iba a la velocidad del más lento.

⁹⁵ Deberían incluirse entre los gastos: los sueldos de la tripulación, el mantenimiento de ésta y de la nao, los derechos de entrada pagados en puerto...

⁹⁶ Nos basamos en las declaraciones de los testigos presentados en el pleito relatado por Pedro de Bilbao, vecino de Portugalete, que trata ante el consejo contra Ochoa de Salazar, preboste de Portugalete. Los testigos consideran a Pedro de Bilbao como hombre acomodado. A. G. S., *Consejo Real*, leg. 93, fol. I y II.

⁹⁷ *Cortes de los Antiguos Reinos León y Castilla* publicados por la Real Academia de la Historia. Cortes 1436, III, págs. 263-5.

Con o sin convoy, la navegación en grupos de varias embarcaciones resultaba habitual. Eran 15 ó 20 el número de naos que se lanzaban al mar con cada uno de los dos envíos anuales a la Ruta del Canal.⁹⁸ Si de éstas, alguna se retrasaba, las otras navegaban sin ella. Sobre estas naves aisladas —aunque también atacaban a las flotillas, recordemos el ataque que sufrieron cuatro naos fletadas por el mercader burgalés Diego de Soria,⁹⁹ y el de dos naos y dos carabelas que navegaban juntas a Inglaterra¹⁰⁰— se cebaban los piratas y corsarios, quienes tripulando el mismo tipo de embarcación que las de sus víctimas, pero armadas, se lanzaban al abordaje, utilizando hábiles estratagemas, tanto en mar como en tierra. Espectacular debió resultar el robo de 15 naves —constituirían casi la totalidad de la flotilla castellana— con carga burgalesa: vino, aceite, pastel y otras mercancías valoradas en 80.000 coronas (26.160.000 maravedíes) a manos de una flota de armada bretona.¹⁰¹

No vamos a insistir más en este aspecto, la piratería era una práctica habitual en este tiempo, un riesgo más que todo navegante y mercader corría cuando su embarcación dejaba puerto. Son múltiples los ejemplos con que contamos, enumerarlos equivaldría a repetir casi por completo este trabajo, ya que gran parte de los datos provienen precisamente de las denuncias que estos ataques motivaron y del modo de paliarlos.

Si poco podían hacer los hombres para evitar el riesgo de la piratería, nada era posible frente a los riesgos naturales: tormentas, temporales, naufragios..., que se producían con cierta frecuencia y ocasionaban pérdidas importantes tanto en embarcaciones como en hombres. Con cierta regularidad se recogen noticias de siniestros: en 1476, Martín de Fagaza, mercader y maestro de naos, explica que un viento contrario ocasionó graves daños a la nao y la pérdida de una gran parte de sus hombres.¹⁰² En 1484, una nao de Fernando de Sasiola, de la que era maestro su hijo, y otra de la que lo era Pedro Ochoa de Iturriaga, se

⁹⁸ A. G. S., *Diversos de Castilla*, 40, 36, «porque los dichos prior e consules hazen sus afletamientos dos vezes por año, por Março e por Septiembre, en que afletan quince o veynte naos...». Cita: GONZÁLEZ, N. *Burgos, ciudad marginal de Castilla*, pág. 140.

⁹⁹ A. G. S., *Sello*, 1487, VII, 44 Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, II, 411-2. Se dirigían a Inglaterra y Flandes. El ataque provocó la pérdida total de una de ellas y de gran parte de la carga de las otras tres.

¹⁰⁰ La nao *Sta. M.^a*, de la que era maestro el lequeitano Domingo de Amezqueta; la nao *Maria*, de la que lo era Diego de Oto, mercader de La Coruña, y las carabelas *Santiago*, cuyo maestro era Esteban de Ribadeo, vecinos de S. Sebastián. RYMER, *Foedera...*, XI, págs. 672-6. Cita: G. CORTÁZAR, *Vizcaya...*, pág. 237.

¹⁰¹ A. G. S., *Sello*, 1488, IV, 50. Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, II, págs. 446-7.

¹⁰² A. G. S., *Sello*, 1476, V, 348, Pub. G. CORTÁZAR, *Vizcaya...*, pág. 351.

vieron forzadas a entrar en puerto por causa del mal tiempo.¹⁰³ Vasco de Vega, vecino y regidor de Muros, también expone en 1487 los efectos negativos que un temporal tuvo para su nave.¹⁰⁴ Pedro de Aldai, vecino de Lequeitio, lo hará en 1489,¹⁰⁵ al igual de Fortuño de la Salde, vecino de Elgóibar, María Fernández de Medina, Catalina de Olarzabal, Dinan Martín, Miguel de Bustynando, Martín de Ystibario de Araza, vecinos de Motrico y propietarios de embarcaciones.¹⁰⁶ Noticias similares se repiten en años sucesivos.¹⁰⁷

La frecuencia de las arribadas forzosas, y los atropellos e injusticias que se producían con los restos de los naufragios, obligan a las Cortes de Toledo de 1480 a legislar sobre ello, y se proclama la propiedad que sobre los despojos corresponde a los dueños de embarcación y carga, a la vez que se dispone que no se cobre ningún tipo de derecho a los navíos que en mal estado se vean obligados a entrar en puerto.¹⁰⁸ No siempre se respetaba, y son varios los casos que citan precisamente esta inobservancia de la ley. Mercaderes burgaleses protestan por la actitud del alcalde de Rota con respecto a una nao que cargada de mercancías les enviaban sus factores a Sevilla, y que se perdió cuando ya estaba cerca de su destino. El alcalde de Rota, con su familia, se dirigió al lugar del naufragio para recuperar parte de la carga. Consiguiéndolo, se negó a entregarlo a los burgaleses.¹⁰⁹ Pedro Ochoa de Iturriaga, maestre de la nao *Santa María*, denunciará la actitud de los alcaldes del duque de Medinasidonia con respecto a su nao desbaratada en el puerto de «Santi Petro», en tierra del duque, y pedirá la observancia de la ley de las Cortes de Toledo.¹¹⁰

Para que las pérdidas ocasionadas por una u otra razón no causasen un quebranto total de las haciendas, se concertaban seguros marítimos. Se tratarían, entonces, de contratos privados¹¹¹ adquiriendo oficialidad en el siglo XVI, cuan-

¹⁰³ A. G. S., *Sello*, 1484, V, 47, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, II, págs. 288-9, y A. G. S., *Sello*, 1484, X, 17.

¹⁰⁴ A. G. S., *Sello*, 1487, XII, 192, «e vino un viento contrario e la echo a la costa de que ovo de desbaratarla».

¹⁰⁵ A. G. S., *Sello*, 1489, V, 86, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, III, págs. 149-53.

¹⁰⁶ A. G. S., *Sello*, 1489, II, 330.

¹⁰⁷ A. G. S., *Sello*, 1490, III, 243-245, y A. G. S., *Sello*, 1492, IX, 298.

¹⁰⁸ Cortes de Toledo 1480, petición 78, pág. 151.

¹⁰⁹ A. G. S., *Sello*, 1490, III, 245.

¹¹⁰ A. G. S., *Sello*, 1484, X, 17.

¹¹¹ Como a los otros contratos se les daría legalidad ante los notarios y escribanos de la ciudad. BASAS FERNÁNDEZ, M. Contribución al estudio del seguro marítimo en el siglo XVI, *B. I. F. G.*, n.º 143, 1958, págs. 157-77.

do Burgos se convierte en la capital de seguros, y se regulen a través de las primeras ordenanzas generales del Consulado y Universidad de Mercaderes de Burgos el 21 de julio de 1494, y que a juicio de Coronas González¹¹² inaugura un nuevo período en la historia de la jurisdicción mercantil castellana.

Parece que era también una práctica habitual el concierto de pólizas de seguros en otras plazas de la Ruta del Canal. Alonso de Salamanca, mercader burgalés, declara que entre los daños que le ocasionó el incumplimiento de un contrato de flete por parte de Juan de Landa, vecino de Lequeitio, ocupa un puesto importante el seguro de la ropa de la nao que suponía el 12 por ciento de su valor y que se había concertado en Flandes e Inglaterra.¹¹³ En estos contratos aseguradores flamencos, participarían, sobre todo en un primer momento, italianos, maestros de esta técnica comercial desde fines del siglo XII.¹¹⁴

Tripulación

El maestre destaca como figura principal entre la tripulación. Bajo su responsabilidad recaía el abastecimiento de la embarcación: aparejos, vituallas¹¹⁵ y armas para su defensa¹¹⁶ y la seguridad de la carga hasta entregarla en el lugar y época convenida. Las denuncias a maestres por incumplimiento del contrato de flete, por no haber entregado la mercancía, haberse ausentado con ella y vendido a su propio nombre son frecuentes. Su continua movilidad dificultaba que en sus personas se ejecutasen las sentencias, y de ello se quejan los mercaderes en sus denuncias. Los burgaleses Diego de Castro y Bernardino Pardo denuncian a Martín de Ocaliz, maestre de naos, vecino de Oñate, por no haber entregado unos paños en Sanlúcar de Barrameda, según lo acor-

¹¹² CORONAS GONZÁLEZ, S., *Derecho Mercantil Castellano. Dos estudios históricos*. C. U., León, 1979, pág. 39.

¹¹³ A. G. S., *Sello*, 1488, VIII, 189, Pub. G. CORTÁZAR, *Vizcaya...*, págs. 395-7.

¹¹⁴ Así lo pone de manifiesto CORONAS en su obra *Dos estudios...*, pág. 183.

¹¹⁵ A. G. S., *Sello*, 1490, VII, 210. Los marineros de Lequeitio denuncian a los maestres por el modo en que realizan la distribución de víveres durante la travesía.

¹¹⁶ A. G. S., *Sello*, 1487, V, 162. Se comisiona al lic. Chinchilla, del C. Real, la petición presentada por Lope de Larrinaga, y demás maestres de naos de Bilbao, para que se les permita llevar a esa villa el salitre necesario para la elaboración de pólvora con que abastecer sus naves.

dado, y haberse detenido en Lisboa, donde vendió la mercancía a su propio nombre. Solicitan su castigo, así como el pago del valor de los paños y gastos ocasionados.¹¹⁷

Jacome Doméstico, vecino y regidor del Puerto de Santa María, reclama a Martín de Stroqueza, vecino de Bilbao, maestre de naos, 300.000 mrs. como valor de 296 cahíces de sal, de 12 fanegas, que le había confiado para llevar a Flandes y entregárselo a uno de sus factores. En lugar de cumplir este contrato, se alzó con la mercancía, vendiéndola a su nombre.¹¹⁸ Denuncias de este tipo son frecuentes.

También se acusa a los maestres, en ocasiones, de instigar o ser cómplices de los ataques y robos, que durante la travesía, eran víctimas las embarcaciones, burlando la custodia de las cargas que les habían sido encomendadas. La Universidad de Mercaderes de Burgos presenta una demanda contra Martín Guia, propietario y maestre bilbaíno por un fraude de este tipo. Factores de mercaderes burgaleses cargaron en Londres, en una nao de Martín Guia, de la que él mismo era maestre, paños y otras mercancías consignadas a sus principales. Durante la travesía fue atacada por franceses y llevada al puerto de Un Flor, en donde sacaron los fardes de los mercaderes de Burgos, respetando los de los vecinos de Bilbao y otras partes del reino. No veían ninguna razón para que se hiciese tal diferencia más que el fraude del maestre, piloto y personas que venían en la nao.¹¹⁹

D. Pedro Enríquez, adelantado mayor del reino, acusa en unión de su factor Bautista Pinelo, genovés, a Gonzalo de Via, asturiano, maestre de una nao que habían fletado con destino a Génova, de haber planeado con Juan Ruiz de Irarrazábal y otros que con él iban, asturianos y vizcaínos, el robo de la nao fletada y el reparto de las mercancías.¹²⁰

Para poder contar con alguna garantía en el ejercicio de esa responsabilidad, los maestres que querían cumplir con honradez su trabajo, solicitaban con frecuen-

¹¹⁷ A. G. S., *Sello*, 1490, IX, 193. Martín de Ocaliz, después del fraude, andaba errante por los reinos, sin morada fija, de ahí que se encomiende a los alcaldes de Casa y Corte, y a todos los corregidores y justicias del reino, que donde se encuentre, le obliguen a dar fianzas de que pagará lo robado; si no lo hace así, se le prenderá y se pondrán en sequestación sus bienes.

¹¹⁸ A. G. S., *Sello*, 1489, II, 334. A pesar de haber transcurrido hacía dos años, el robo no había sido restituído, ni se había actuado contra el maestre, que viajaba continuamente.

¹¹⁹ A. G. S., *Sello*, 1491, IX, 207. Cita: G. CORTÁZAR, *Vizcaya...*, pág. 107.

¹²⁰ A. G. S., *Sello*, 1487, VI, 94.

cia seguros reales para las cargas confiadas a su custodia. Son numerosos los ejemplos de este aspecto; como muestra podemos mencionar a Juan Miguélez de Arremendi, maestre de naos, vecino de Rentería, a quien se le concede un seguro y salvaguardia, dada su petición, en la que expone que va a ir al reino de Inglaterra, para traer mercaderes y mercancías de este país, y teme que a éstos o a sus bienes se les pueda causar algún daño en virtud de deudas, marcas y represalias.¹²¹ Otros muchos lo solicitan y también se les concede: Martín García de Licona, vecino de Ondárroa, maestre de la nao *Santiago*,¹²² Juan Ochoa de Elguero, vecino de Bilbao, maestre de la carabela *Barbera*,¹²³ Martín Díez de Mena,¹²⁴ Nicolás de Ortega y Pedro, Antón y Domingo Gorostiaga, vecinos de Guetaria...¹²⁵

Los seguros reales eran burlados con facilidad en la ruta del Canal, donde los ataques piráticos y robos eran frecuentes, y los maestres, haciendo gala de su responsabilidad sobre la carga, presentaban, en ocasiones, las oportunas reclamaciones sobre los robos y ataques de que fueron víctimas, aunque fue habitual, sin embargo, que la presentasen los propietarios de las embarcaciones o cargas. Juan López de Larrea, vecino de Guetaria, maestre de naos, relata que mientras navegaba por mandato del conde de Salinas, capitán de la provincia de Guipúzcoa, fue atacado por bretones, a la altura del puerto de Brístol, quienes saquearon las naves entregándolas más tarde a Colón, capitán del rey de Francia, de quien hubo de rescatarse. Ante la no administración de justicia en Bretaña, se le concedió una carta de marca contra bretones.¹²⁶

Pedro Ochoa, vecino de Monreal de Deva, maestre de la nao *Santiago*, propiedad de Juan Miguélez de Larreta, es quien solicita justicia por el robo de 165 toneles de vino e hierro del que fue víctima tras un ataque inglés.¹²⁷ Juan de Zerauya, maestre lequeitano, contará también con una carta de marca contra bretones, en virtud del robo del que habían sido objeto.¹²⁸

El maestre podía contar con la ayuda de un capitán, encargado del rumbo y seguridad de la embarcación, misión en la que podía ser asesorado por un piloto.

Como hemos visto, algunos maestres eran propietarios, copropietarios o fami-

¹²¹ A. G. S., *Sello*, 1488, VI, 212.

¹²² A. G. S., *Sello*, 1478, IX, 130.

¹²³ A. G. S., *Sello*, 1478, III, 48.

¹²⁴ A. G. S., *Sello*, 1487, I, 42.

¹²⁵ A. G. S., *Sello*, 1486, III, 101.

¹²⁶ A. G. S., *Sello*, 1478, I 139, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, I, págs. 361-3.

¹²⁷ A. G. S., *Sello*, 1475, IV, 445.

¹²⁸ A. G. S., *Sello*, 1488, II, 234.

liares cercanos del propietario, lo que resultaba ventajoso para el mercader, ya que de este modo el propio maestre estaría personalmente interesado en la velocidad del viaje, tranquilidad del mismo...

Era también una práctica habitual el que el maestre fuese mercader, que incluyese cargas a su propio nombre cuando emprendía un viaje comercial, pues aunque éstas fuesen pequeñas, multiplicadas por los muchos puertos que podían tocar, proporcionaría sustanciosos negocios. Son numerosos los ejemplos que poseemos de hombres con estas características, como muestra de su actividad detallamos la de Martín Pérez de Fagaza, remitiendo de nuevo al cuadro que acompañamos al final del trabajo.

Este maestre y mercader bilbaíno navega tanto en la ruta del Canal como en el Mediterráneo, donde lo encontramos involucrado en el robo del que fue víctima el francés Gerardo Martinete en 1479, una vez firmada la paz entre Castilla y Francia. El robo, cuyo valor se calcula en 10.000 florines de oro (2.650.000 mrs.) ocurrió entre Ibiza y Mallorca.¹²⁹ En 1481 se encuentra en Génova; los malos tratos que recibió en esta ciudad durante su estancia y la posterior denegación de justicia por parte de sus autoridades, motivaron que se otorgase a su favor una carta de marca y represalia contra genoveses, de la que había que exceptuarse los residentes en Sevilla y aquellos que contasen con un seguro real. Estas excepciones dificultan su ejecución, ya que todo mercader pretende estar protegido por alguna de ellas, contando con la colaboración en Castilla de algunos concejos y personas.¹³⁰ En marzo de 1490 se dará una sobrecarta de la carta original, ya que no había sido ejecutada, y en julio del mismo año, los reyes se dirigían a Martín Martínez de Areaga, Pedro Geldo, Pedro López de Vitoria, Lope de Cortella y a cualquier maestre o capitán de embarcación, ordenándoles proporcionar ayuda a M. Fagaza para conseguir la ejecución de su carta.¹³¹ Intentando conseguirla, se embarcaron seis cargas de seda propiedad de los genoveses Gaspar y Pedro Grimaldo que se transportaban a la feria de Lyon.¹³² La protesta de éstos alegando privilegios generales de los genoveses en estos reinos, y un salvoconducto personal concedido por los reyes hizo que se diese orden de levantar el embargo, una vez que ambos genoveses diesan fianzas «de estar a derecho» con M. Fagaza.¹³³ Desconocemos si logró hacer efectiva su carta; en la protesta de los Grimaldo por

¹²⁹ A. G. S., *Sello*, 1479, XI, 101, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, I, págs. 456-7.

¹³⁰ A. G. S., *Sello*, 1490, III, 144, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, III, págs. 183-4.

¹³¹ A. G. S., *Sello*, 1490, IV, VII, 78.

¹³² A. G. S., *Sello*, 1491, IV, 242.

¹³³ A. G. S., *Sello*, 1941, V, 98.

la ejecución en sus cargas de seda, mantienen que Fagaza ya había conseguido con la ejecución de su carta superar los daños que le habían motivado.¹³⁴

En los años de guerra civil realizó un flete para portugueses, temeroso de que algunas personas, no conociendo las características del viaje, atentasen contra él, solicita y se le concede el perdón real.¹³⁵ En su solicitud explica con detalles sus vicisitudes y calamidades, resaltando decisiones que en época de guerra podían resultar «heroicas», como el apresamiento de una nao enemiga y su equipamiento para el servicio de los reyes en la guerra.

En 1497, M. Fagaza ya ha muerto, y sus herederos venden a los reyes su nao *San Nicolás* en el precio de 2.000 ducados (750.000 mrs.).¹³⁶

Tomaban también los maestros parte activa en el comercio, actuando como agentes o representantes de los mercaderes en los distintos puertos, si éstos no contaban con factores permanentes.¹³⁷

Incluso en el caso de que el maestro fuese un simple profesional del mar, que contratase sus conocimientos y servicios a un mercader o propietario de una embarcación, le correspondía según la costumbre guardada en las provincias norteñas una tercera parte del flete.¹³⁸ Otras dos terceras partes correspondían al maestro, marineros y compañía, según se desprende de las protestas de los marineros de Lequeitio por las alteraciones de esta costumbre, y fraude de los maestros en su perjuicio.¹³⁹

Defendiendo sus propios intereses, los marineros lequeitanos denunciarán también el modo en que los maestros eligen escribanos para sus navíos: los buscan fieles a sus personas, aunque no tengan capacidad para el cargo, con el

¹³⁴ A. G. S., *Sello*, 1491, V, 98.

¹³⁵ A. G. S., *Sello*, 1476, V, 348, Pub. G. CORTÁZAR, *Vizcaya...*, pág. 35.

¹³⁶ A. G. S., C. y S. *Reales*, C. y D. de los R. C., leg. 7, fol. 572, 14 febrero 1508, Burgos. Orden de pago a los herederos de Martín Pérez de Fagaza.

¹³⁷ A. G. S., *Sello*, 1493, V, 208. Juan de Larrauri, vecino de Bilbao, denuncia al maestro Sancho de Arbolancha, de no querer abonarle cierto vino que le había entregado para que le vendiese en Flandes.

¹³⁸ A. G. S., *Sello*, 1490, IV, 212, Pub. G. CORTÁZAR, *Vizcaya...*, pág. 425, «los maestros de las naos e caravelas dis que tienen una tercera parte del flete...».

¹³⁹ A. G. S., *Sello*, 1490, IV, 212, Pub. G. CORTÁZAR, *Vizcaya...*, pág. 425, «e el maestro e maryneros e compañía dis que tienen las dos terçias partes del dicho flete...». Cuando los maestros «afletan sus naos», «algunos maestros por alguna suma de dinero que les dan dis que fassen que no suene la carta de afletamiento por toda la suma e sacan en dineros algunas partes para sy e dis que despues a los dichos marineros no les dan la parte que asy han de aver del dicho flete salvo por la suma que paresçe por la dicha carta de afletamiento e no los maravedis que apartadamente ha rescibido e resciben...».

fin de encubrir parte de las mercancías cargadas en la embarcación.¹⁴⁰ Solicitan que la autoridad real ponga fin a estos abusos.

Además de los fraudes para disminuir su participación en los beneficios del flete, los marineros lequeitianos, en estas mismas fechas, abril 1490, denuncian a los maestros por irregularidades en el pago de sus salarios, que solicitan se efectúen de acuerdo con las leyes y ordenanzas de los marineros,¹⁴¹ y en la distribución de las provisiones durante la travesía.¹⁴² Piden la intervención real, ya que las desigualdades de su condición frente a la de propietarios y maestros harían que sus peticiones no fuesen atendidas en la propia villa.¹⁴³

Es significativo que todas estas quejas de los marineros de Lequeitio se presenten en los primeros meses de 1490. Hasta julio de 1488 habían estado en vigor las ordenanzas de la cofradía de San Pedro, que agrupaba a los «mareantes» y pescadores lequeitianos, la mayor parte de los vecinos de la villa, protegiendo sus intereses. Por la validez de estas ordenanzas habían protestado los maestros de naos y carabelas, quienes, representados por Iñigo de Artieta, solicitaron la anulación de las mismas alegando que iban en contra de la justicia real, y acusando a los marineros de constituir ligas y monopolios contra ellos.¹⁴⁴ Realmente maestros y marineros eran dos grupos diferentes, cada uno con sus propios intereses, que, como es lógico, diferían entre sí.

En cuanto al resto de la tripulación que llevarían estas embarcaciones: capitanes, contra maestros, pilotos, marineros, grumetes y pajes,¹⁴⁵ y los «oficia-

¹⁴⁰ A. G. S., *Sello*, 1490, IV, 211, «a fyn de encobrir las mercancías e cargazon que en ellas se cargan dis que nombran e eligen escribanos sus parientes e qriados e tales personas que non guardan en los dichos ofiçios fydelidad e verdad que deven...».

¹⁴¹ A. G. S., *Sello*, 1490, IV, 209, «que los maestros e dueños de naos e carabelas e fustas e otras personas, la soldada que les deven del tiempo que les syrven en las dichas naos, e caravelas en las jornadas que fassen dis que no les quieren pagar trayendolos a pleitos e rebueltas sobre ello fasiendoles faser costas e daños en el cobrar».

¹⁴² A. G. S., *Sello*, 1490, IV, 210, «que los maestros de las naos e caravelas e los marineros por yguales partes meten en los navios las provisiones e vituallas mas nesçerarias para cualquier viajes que fagan e dis que en la distriбуción de las dichas viandas en el comer e gasto dellas no se guarda por los dichos maestros de las dichas naos e pilotos e contra maestros la costumbre antigua e lo que se fa usado e guardado antes dis que se gastan las dichas viandas e mantenimientos non como deven...».

¹⁴³ A. G. S., *Sello*, 1490, IV, 209. Piden intervención real ya que «por ser las tales personas ricas e cabdalosas e ellos pobres no les fassen cunplimiento de justia...».

¹⁴⁴ A. G. S., *Sello*, 1488, VII, 308.

¹⁴⁵ Cuando se nombra a Iñigo de Artieta, capitán general de la armada se enumeran estos cargos como componentes de una tripulación «y otras qualesquier personas que fuesen en qualesquier naos...». A. G. S., *Sello*, 1493, XI, 219.

les de la nao»: carpinteros, barberos, calefactores, toneleros... Nuestros documentos no nos ofrecen datos esclarecedores, puesto que cuando indican el número de marineros de una embarcación, no nos señalan su tonelaje, careciendo, por tanto, el dato de valor.

En la carta de marca que se le concede a Gómez Arias, mercader de Avilés, en virtud del robo que sufrió su nao *Santiago*,¹⁴⁶ se detalla la composición de la tripulación, además del maestre figuran 17 hombres entre marineros, grumetes y pajes, 7 maestrescuelas y 3 hombres que no se especifica su oficio, simplemente su vecindad, por lo que podrían ser sólo copropietarios de la carga, pero no la capacidad de la nao. Se cita a 21 hombres, maestre, capitán, piloto y marineros como componentes de la tripulación de una nao de armada que asaltó una nave de Diego Fernández de Sevilla, cargada en esa ciudad, cuando pacíficamente se dirigía a Canarias y Madeira.¹⁴⁷

Con esta misma barrera tropezamos cuando se trata de establecer la tripulación de las carabelas. En el emplazamiento contra los tripulantes de una carabela que yendo de armada —exigirían más hombres— asaltó la nao de John Mac Intosh, escocés, se nombra a 25 personas, de las cuales se especifica el oficio de tres, un barbero y dos carpinteros, por lo que es probable que el resto fuesen marineros.¹⁴⁸ Nada se nos dice de la capacidad de la carabela. En el mismo caso nos encontramos cuando Juan de Salamanca, capitán de una carabela, solicita que se le actualice una carta de marca y represalia contra franceses concedida por Enrique IV, con la que pretende vengar el robo del que fue víctima en un puerto francés, y de los malos tratos recibidos por él y su tripulación: 25 de sus hombres fueron apresados.¹⁴⁹ En 35 hombres se fija la tripulación de una carabela que atacó en la Rochela una fusta de Guillén Durge, bretón, cargada de paños.¹⁵⁰ Tampoco se nos dice nada de su capacidad.

Para conocer la relación entre las dos variables: tripulación/tonelaje de la embarcación, recurrimos a los datos que como indicativos nos ofrece Childs:¹⁵¹

- Nao de menos de 100 toneles necesitaría menos de 40 hombres
- De 200 toneles necesitaría entre 30 y 50 hombres

¹⁴⁶ A. G. S., *Sello*, 1483, XII, 105, Pub. BENITO RUANO, E., *Gómez Arias...*, páginas 297-99.

¹⁴⁷ A. G. S., *Sello*, 1483, X, 214.

¹⁴⁸ A. G. S., *Sello*, 1483, X, 106, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter*, II, págs. 250-1.

¹⁴⁹ A. G. S., *Sello*, 1478, VI, 92.

¹⁵⁰ A. G. S., *Sello*, 1478, II, 142, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, II, págs. 281-2.

¹⁵¹ CHILDS, *Anglo...*, pág. 166.

— De 300 toneles necesitaría entre 50 y 60 hombres

— De 400 a 500 toneles necesitaría entre 80 y 100 hombres.

Dentro de navíos de igual capacidad habría también diferencias, dependían del número de remeros, mástiles, velas, cuerdas, hombres extras para la defensa, duración del viaje... Ante la imposibilidad de valorar estas oscilaciones, Childs fija la proporción de 1 hombre para 4 ó 6 toneles en los navíos españoles en la ruta del Canal, comparándola con la de un hombre para 12 t. que menciona Dollinger en las naos hanseáticas.¹⁵² La diferencia estriba en que los hanseáticos trabajaban con naves grandes en aguas relativamente pacíficas; los españoles en pequeñas y en el peligroso Canal. De acuerdo con estos datos, el número de hombres que podrían estar empleados en el mar sería muy elevado, lo que nos puede ayudar a entender las afirmaciones de algunas de las villas norteñas, explicando su total dependencia del mar. La villa de Lequeitio, eminentemente marinera, en una solicitud sobre una petición más justa de repartimientos y derramas reales y concejiles, del que se beneficiarían sobre todo los mercaderes, alega que el 80 % de su población —entendemos población activa— son «mareantes», pescadores y marineros.¹⁵³ La situación sería similar en otras villas.

El modo en que se debía efectuar el pago de esta tripulación se regiría por la costumbre, no siempre respetada; la villa de Lequeitio elevará una petición a los monarcas solicitando que se observe, quejándose de la facilidad con que aquélla se quebrantaba.¹⁵⁴ Aunque el pago estuviese estipulado, la juventud de los afectados,¹⁵⁵ facilitaría el fraude. Solamente contamos con un dato referente a lo que podría ser el salario de los marineros¹⁵⁶ en un viaje comercial en la Ruta del Canal. En los primeros años de 1490 se estima entre 4,5-6

¹⁵² CHILDS, *Anglo...*, pág. 166. DOLLINGER, *The German Hansa*, págs. 153-4.

¹⁵³ A. G. S., *Sello*, 1490, III, 29, «que de dies partes las ocho de los veçinos de la dicha villa son marinos e mareantes e pescadores...».

¹⁵⁴ A. G. S., *Sello*, 1490, III, 31.

¹⁵⁵ CHILDS, *Anglo...*, pág. 166. Presenta a 4 castellanos llamados como testigos en la corte de Middelburgo que afirman ser pilotos, dos de ellos tenían 14 años y otros dos 16. Este dato también en FINOT, *Etude historique sur les relations commerciales...*, pág. 204. Ochoa de Arbolancha, a los 22-23 años afirma tener sobrada experiencia en los trabajos del mar. A. G. S., *C. Castilla, Personas*, leg. 2. En la acusación de robo que Martín Ulesis Salvador presenta contra Fernando de Escalante y su hermano, éste, maestre de naos, era menor de 25 años. A. G. S., *Sello*, 1491, III, 263, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, III, págs. 243-5

¹⁵⁶ No sabemos qué categorías de los distintos componentes de la tripulación quedarían comprendidas en este término.

coronas (1.471-1.962 mrs.) para un viaje a Flandes con sus supuestas escalas.¹⁵⁷ En 1485, los marineros de una nao de armada contratados por Montiel y Flores de Arteaga, recibieron por un período de 4 meses un salario, unos, de 1 corona al mes (327 mrs.) y, otros, de 500 mrs.¹⁵⁸

Además del salario que por su trabajo les correspondería, la tripulación de la nave compartía con su maestro, según la costumbre, las dos terceras partes del flete.¹⁵⁹ En 1490, los marineros de Lequeitio denunciaron irregularidades en este reparto, así como en el pago de su salario y distribución de las provisiones a bordo, tal y como hemos visto al referirnos al maestro.

Para formar una idea de lo que estas cifras representan, conviene tener presente otros salarios: los capellanes de la reina percibían en estos mismos años 8.000 mrs. anuales; los mozos de capilla, 4.320, y los porteros, 3.000 mrs.¹⁶⁰

Realmente no era una retribución elevada, dados los múltiples riesgos que la profesión entrañaba: las aguas del Canal eran violentas, las tormentas y temporales abundantes, así como la práctica de la piratería, que suponía además del robo de la embarcación y mercancías, un serio peligro para la tripulación. Recordemos al respecto el testimonio de Juan de Arbolancha sobre el ataque y robo que sufrió su nao *Santiago* en Bretaña. Sus hombres fueron apresados, negándoseles alimentos y recibiendo como bebida únicamente agua salada. Estas dificultades provocaron la muerte de 15 hombres y el trastorno de varios.¹⁶¹ La tripulación de una nao de Jofre de Sasiola de la que era maestro su hijo Miguel, fue abandonada tras un ataque de piratas de Lübeck en una isla desierta sin víveres.¹⁶² Testimonios de este tipo no fueron extraños.

¹⁵⁷ A. G. S., *C. Castilla, Personas*, leg. 3. Sancho de Mencheta, testigo y presentado por Pedro de Bilbao para declarar sobre el ataque y robo francés del que fue víctima cuando se dirigía a Flandes, testifica que el sueldo que se solía pagar era de 5 ó 6 coronas, cuando menos 4,5. Desgraciadamente nada nos dice de las características del viaje ni del tiempo de duración del mismo, que nos resultaría imprescindible para valorar completamente el dato.

¹⁵⁸ A. G. S., *Sello*, 1485, IV, 190, Pub. G. CORTÁZAR, *Vizcaya...*, págs. 375-6.

¹⁵⁹ A. G. S., *Sello*, 1490, IV, 212, Pub. G. CORTÁZAR, *Vizcaya...*, pág. 425.

¹⁶⁰ TORRE, A., *La casa de Isabel la Católica*. Ed. preparada y anotada por A. de la Torre, Madrid, 1954, pág. 250.

¹⁶¹ A. G. S., *Sello*, 1492, XII, 206, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, III, págs. 235-8, «les metieron en la dicha nao debaxo de atilla e les dieron a beber el agua salada e les negaron sus mantenimientos e les fizieron otras muchas ynhumanidades en tal manera que murieron fasta quince onbres e salieron locos todos los otros...».

¹⁶² A. G. S., *Sello*, 1488, II, 253, Pub. SUÁREZ, *Pol. Inter.*, II, págs. 434-5.

AÑO	TIPO BARCO	TONELES	NOMBRE	MATRICULA	PROPIETARIO	MAESTRE
1475	Nao	—	Santiago	Motrico	Juan Miguélez Larreta	—
1476	Carabela	—	—	Deva	Juan Alos	—
1478	Nao	—	Santiago	—	—	M. García Licona
1478	Carabela	—	—	—	Juan González Torceda y Sancho González Urueña	—
1478	Carabela	—	—	—	—	Juan de Salamanca
1479	Nao	—	—	Sevilla	Diego de Merlo	—
1479	Nao	—	—	S. Vicente	Juan Urueña, Juan Ferrero y Diego de Villaviciosa	Juan Urucña
1479	Nao	—	—	Bilbao	Juan de Bermeo	Pedro Bolívar
1479	Carabela	—	—	S. Vicente	Juan García Torado y García Sancho Alfonso	—
1479	Carabela	—	—	—	—	Juan Iñiguez
1480	Nao	—	San Pedro	Bilbao	Domingo de Gamboa	—
1480	Nao	—	—	Bilbao	Juan Alos Amibilia	—
1480	Nao	—	S. Cristóbal	—	Martín Díaz de Mena	—
1480	Carabela	—	—	—	Damián del Pozo	—
1480	Carabela	—	—	—	—	—
1480	Carabela	—	—	Bilbao	Juan Iñiguez de Bermeo	Juan Iñiguez Bermeo
1480	Pinaza	—	—	—	—	—
1480	Carraca	—	Sta. María	Mallorca	Pedro Juan Barrera	—
1483	Nao	300	—	Deva	Juan Pérez Licona	—
1483	Nao	—	Santiago	Avilés	Gómez Arias	—
1483	Nao	—	—	Bilbao	Juan de Arbolancha	—
1483	Nao	—	San Pedro	Bilbao	Martín Ochoa Larrea	—
1483	Carabela	—	—	—	—	—
1483	Carabela	—	—	—	—	—
1483	Carabela	—	Sta. María	Muros	Jacomé Díez	Jacomé Díez

AÑO	TIPO BARCO	TONELES	NOMBRE	MATRICULA	PROPIETARIO	MAESTRE
1484	Nao	—	Sta. Catalina	—	—	—
1484	Nao	140	—	Deva	Fernando de Sasiola	Juan L. Sasiola
1484	Nao	—	—	Bilbao	Martín Ochoa Larrea	—
1484	Nao	—	Sta. María	Bilbao	—	Pedro Ochoa Iturriaga
1484	Carabela	—	—	Bilbao	Juan Ibarra	—
1484	Fusta	—	—	—	—	—
1485	Nao	80	Sta. María	Bilbao	—	—
1485	Nao	140	S. Jacobo	Bilbao	—	—
1485	Nao	150	Sta. María	Zumaya	—	—
1485	Nao	80	Sta. María	S. Sebastián	—	—
1485	Nao	200	Sta. María	Fuenterrabía	—	—
1485	Nao	150	Sta. María	—	—	—
1485	Nao	—	—	—	Enrique Guzmán	Pedro Ochoa Iturriaga
1485	Carabela	—	—	—	—	—
1486	Nao	80	Espíritu Sto.	—	Antonio Olaizola?	Antonio Olaizola?
1486	Nao	—	—	—	—	Juan Vitis Asmenaga
1486	Nao	—	—	—	Miguel M. Irarrazábal	Miguel Irarrazábal
1487	Nao	—	—	Muros	Vasco de Vega	—
1487	Nao	—	—	Cataluña	Sancho de Casar, Pedro Arzón, Mingot Santos, Margarita Odierna	—
1487	Nao	300	—	Bilbao	Martín Ruiz de Ercilla	Juan de Ercilla
1487	Nao	180	—	—	Antonio Olaizola	—
1487	Nao	180	—	—	—	Alvarez de Cisneros
1487	Nao	200	—	—	—	Juan Escobar
1488	Nao	—	—	Zumaya	Lope de Vizcaya	—
1488	Nao	—	—	Bilbao	Juan de Zumelzu	—
1488	Nao	—	—	—	—	Juan Miguélez Arremendi

AÑO	TIPO BARCO	TONELES	NOMBRE	MATRICULA	PROPIETARIO	MAESTRE
1488	Nao	—	—	Lequeitio	Juan de Landa	Juan de Landa
1488	Nao	—	—	Lequeitio	Iñigo de Artieta	Iñigo de Artieta
1488	Nao	—	—	Zumaya	Lope de Vizcaya y Lope de Celaya	Lope de Vizcaya y Lope de Celaya
1488	Nao	130	—	S. Sebastián	Miguel de Tolosa	—
1488	Nao	170	Sta. Juliana	Deva	J. Ibáñez Sasiola	Miguel de Sasiola
1488	Nao	—	—	Laredo	Pedro Gavilán	—
1488	Nao	—	—	—	Pablo Mercado	—
					Pedro Jiménez	
1488	Nao	—	—	Deva	Miguel de Irarrazábal	—
1488	Nao	—	—	Motrico	Juan Pascual Sarasma	Juan Pérez Vicanca
1488	Nao	200	—	—	Miguel Ibáñez Sasiola y Pedro Spanoche	Miguel Ibáñez Sasiola
1488	Carabela	—	—	Lequeitio	Iñigo Ortiz, Juan de Zerauya, Domingo Balboa, Juan de Aringa y Nicolás de Larrea	—
1489	Nao	—	S. Miguel	Bilbao	Martín Sánchez	—
1489	Nao	250	S. Francisco	Lequeitio	Pedro de Alday	Juan de Olea
1489	Nao	—	—	—	Juan Ochoa de Elguera	—
1489	Nao	—	—	Fuenterrabía	—	—
1489	Nao	200	—	Lequeitio	Pedro de Alday	Juan Ibáñez de Medala
1489	Nao	+200	—	—	Pedro Spanoche y Hnos. Oje	—
1489	Nao	—	—	Lequeitio	Juan Martínez Amezqueta	—
1489	Nao	—	—	Laredo	Juan de Nori	—
1490	Nao	—	—	—	Pedro Sánchez Aíoque	—
					Francisco Palomares	
1490	Nao	—	—	Laredo	Pedro Escalante y Uria Florin	—
1490	Nao	—	—	Laredo	Juan de Nori	—
1490	Nao	—	—	Lequeitio	Pedro de Alday	—

AÑO	TIPO BARCO	TONELES	NOMBRE	MATRICULA	PROPIETARIO	MAESTRE
1490	Nao	—	—	—	Martín Ocaliz	Martín Ocaliz
1490	Carabela	—	—	—	—	—
1491	Nao	—	Magdalena	Fuenterrabía	Nicolás de Montaot	Nicolás de Montaot
1491	Nao	—	—	—	Juan Ruiz de Irarrazábal	—
					Martín de Irarrazábal	
1491	Nao	—	Sta. María Candelaria	Lequeitio	Iñigo de Artieta Alonso de Lerma	Iñigo de Artieta
1491	Nao	—	—	—	Pedro Urresti	—
1491	Nao	100	Trinidad	Bilbao	Pedro Urteaga	—
1491	Nao	—	—	Bilbao	Martín Guía	Martín Guía
1491	Nao	—	Sta. María	Laredo	Juan Martínez de Mary	Pedro de Mary
1491	Carraca	—	—	Lequeitio	Iñigo de Artieta	—
1492	Nao	210	—	Portugalete	Pedro de Bilbao	Pedro de Bilbao
1492	Nao	—	Santiago	Bilbao	Juan de Arholancha	—
1492	Nao	+380	Sta. Catalina	Laredo	Fernando Hoyo	—
1492	Nao	—	—	—	Antón Pérez de Olaizola	—
1492	Nao	—	Sta. Lucía	Lequeitio	Iñigo de Artieta	—

PROPIETARIOS DE EMBARCACIONES VIZCAINAS

VECINOS DE BILBAO

Lope de Acha	Martín Guía	Pedro Ortiz de Madariaga
Juan de Arbolancha	Juan Iñiguez de Bermeo	Martín Ruiz de Ercilla
Flores de Arteaga	Pedro Jiménez	Martín Sánchez de Arana
Martín de Arteaga	Pedro Ochoa de Bea	Pedro Urteaga
Pedro de Arteaga	Juan Ochoa de Elguera	Juan de Zumelzu
Pedro de Bilbao	Martín Ochoa de Larrea	

VECINOS DE LEQUEITIO

Pedro de Alday	Juan de Ibarra	Juan Martínez de Amezqueta
Iñigo de Artieta		

VECINOS DE TAVIRA DE DURANGO

Francisco de Artieta

VECINOS DE BERMEO

Pedro Uliarte

VECINOS DE PORTUGALETE

Iñigo Martínez de Pedraza

VECINOS DE BARACALDO

Martín de Tellería

VECINDAD DESCONOCIDA

Lope de Celaya	Martín Díaz de Mena	M. Juan Valtierra
Domingo de Gamboa	Juan de la Torre	

MAESTRES VIZCAINOS

VECINOS DE BILBAO

Lope de Acha	Ochoa de Asna	Pedro Martínez de Bilbao
Francisco de Arbieto	Pedro de Bilbao	Juan Ochoa de Arrestiata
Juan de Arbieto	Pedro de Bolívar	Juan Ochoa de Elguera
Juan de Arbolancha	Martín Fagaza	Pedro Ochoa de Iturriaga
Sancho de Arbolancha	Pedro Geldo	Martín Sánchez de Arana
Flores de Arteaga	Martín Guía	Martín de Stroqueza
Martín de Arteaga	Juan de Ercilla	Pedro Uriondo
Pedro de Arteaga	Pedro Jiménez	Pedro Urteaga

VECINOS DE LEQUEITIO

Alvaro de Aldanes	Juan de Ibarra	Iñigo Ortiz
Domingo de Amezqueta	Juan de Landa	Pedro de Segura
Iñigo de Artieta	Juan de Olea	Juan de Zeranga
Juan Martín de Arizmendi		

VECINOS DE ONDARROA

Martín García de Licona	Juan de Goicoechea
-------------------------	--------------------

VECINOS DE TAVIRA DE DURANGO

Francisco de Artieta	Pedro de Matriarena
----------------------	---------------------

PROPIETARIOS DE EMBARCACIONES GUIPUZCOANAS

VECINOS DE DEVA

Juan Alos de Amilibia	Jofre Ibáñez de Sasiola	Juan Pérez de Licona
Juan Díaz de Irarrazábal	Martín Ochoa de Iribe	Juan de Sasiola
Miguel Díaz de Irarrazábal	Pedro Ochoa de Iribe	

VECINOS DE MOTRICO

Martín de Celaya	Juan Miguélez de Larreta	Juan Pascual de Sarasma
Martín Dinam	Catalina de Olarzábal	Martín Ystobaris de Sorazo
María Fernández de Medina		

VECINOS DE RENTERIA

Juan Beltrán

VECINOS DE FUENTERRABIA

Sabe de Abdabe

VECINOS DE SAN SEBASTIAN

Miguel de Urresti

VECINOS DE ZUMAYA

Lope de Vizcaya

VECINOS DE GUETARIA

Juan López de Larriaga

MAESTRES GUIPUZCOANOS

VECINOS DE DEVA

Juan Díaz de Irarrazábal	Miguel Ibáñez de Sasiola	Juan Pérez de Licona
Miguel Díaz de Irarrazábal	Martín Ochoa de Iribe	Juan de Sasiola
Miguel de Deva	Pedro Ochoa de Iribe	

VECINOS DE SAN SEBASTIAN

Esteban de Ribadeo	Juan Sánchez de Vivialde	Vicente
Pedro de Segura		

VECINOS DE MOTRICO

Martín de Celaya	Iván Ibáñez de Meceta	Juan Pérez de Vivanca
------------------	-----------------------	-----------------------

VECINOS DE FUENTERRABIA

Sanbot Duarte	Nicolás Montaot	Juan Sánchez de Benesta
---------------	-----------------	-------------------------

VECINOS DE RENTERIA

Juan Miguélez de Arremendi

VECINOS DE AZPEITIA

Juan Sánchez de Mendizábal

VECINOS DE ZARAUZ

Miguel Sánchez de Seguiola	Juanjo de Zarauz
----------------------------	------------------

VECINOS DE GUETARIA

Antonio Gorostiaga	Pedro Gorostiaga	Juan Ortiz
Domingo Gorostiaga	Juan Pérez Gorostiaga	

OTROS MAESTRES

VECINDAD DESCONOCIDA

Martín de Areaga	Juan de Lazón	Juan Martínez de Careaga
Juan de Arechaga	Martín Linorge	Juan Martínez de Zumaya
Esteban de Argundegui	Pedro López de Vitoria	Juan de Mundaça
Lope de Arza	López Virando	Juan Ruiz
Juan de Basozábal	Martín Luzana	Juan Vitis de Asmenaga
Lope de Coartena	Juan Luzarra	Domingo de Vidua
Juan de Echave	Ochoa Martín	Miguel Zubieta
Juan de Gorycona	Juan Martinelli	Juan el de Cancorbado
Juan Ibáñez de Medala	Martín Mtnez. de Careaga	

PROPIETARIOS DE CUATRO VILLAS

LAREDO

Familia Escalante	Sancho Glez. de la Obra	Juan Martínez de Mary
Pedro Gavilán	Fernando Hoyo	Juan de Nori

SAN VICENTE DE LA BARQUERA

Juan Ferrero	Sancho González de Urueña	Diego de Villaviciosa
Juan García Torado	García Sancho Alonso	Juan de Urueña

SANTANDER

Francisco de Arse

MAESTRES DE CUATRO VILLAS

LAREDO

Juan de Agüero	García González de Escalante	Pedro de Mary
Fernando de Escalante	Sancho González de la Obra	Juan Martínez de Mary
Juan de Escalante	Fernando Hoyo	

SAN VICENTE DE LA BARQUERA

Sancho González de Urueña	Pedro Ruiz Conejero	Juan Urueña
Juan Ruiz		

SANTANDER

Francisco de Arse

LA LLEGADA A SANTANDER DE LOS RESTOS
DE LA GRAN ARMADA PARA LA JORNADA DE INGLATERRA
Y SUS REPERCUSIONES (1588)

MANUEL GRACIA RIVAS

Introducción.

La villa de Santander fue escenario a lo largo del siglo XVI, de importantes acontecimientos navales. Entre los años de 1572 y 1597, y en once ocasiones, se concentraron armadas en su puerto, mientras que fueron muy numerosos los navíos que de allí partieron para dedicarse al corso (1).

Pero sin lugar a dudas, uno de los sucesos que tuvo mayor repercusión, por el número de problemas suscitados, fue el regreso en los últimos días del mes de septiembre de 1588, de un buen número de los buques que habían tomado parte en lo que entonces se denominó las Gran Armada para la Jornada de Inglaterra y que en el correr de los tiempos sería conocida como la «Armada Invencible».

El fracaso de la expedición, imputable a causas muy diversas que hoy siguen siendo motivo de estudio y análisis, determinó que cuando la flota navegaba frente a las costas de Escocia, tras haber rebasado el canal de la Mancha, sin haber alcanzado sus objetivos, el Duque de Medina Sidonia, Capitán General de la Armada, diera orden de regresar a España.

La derrota seguida por las costas de Irlanda, donde las tormentas y naufragios fueron jalonando su marcha, convirtieron la expedición en desgraciada aventura, en la que la falta de alimentos que pronto se advirtió en la mayor parte de los barcos, ocasionó serias pérdidas e hizo del regreso una auténtica epopeya.

Cuando los barcos comenzaron a llegar a la costa cantábrica, su situación era verdaderamente comprometida y muy diferente de la que presentaban en el

(1) CASADO SOTO, José Luis. «El puerto de Santander, base naval en el Cantábrico de las Armadas de Felipe II y problemas derivados a la villa». *Juan de la Cosa*, vol. III (1979-1980), pp. 217-228.

momento en que la Armada se hizo a la mar en el estuario del Tajo, pocos meses antes.

Los puertos cántabros ya habían sido refugio de algunos de estos buques cuando fueron dispersados por una tormenta frente a las costas de Galicia, poco después de la salida de la flota de Lisboa (2).

Pero ahora, era lo más florido de la escuadra la que se refugiaba aquí. Los galeones de Portugal con el «San Martín» al frente, la escuadra de Pedro de Valdés, la de Diego de Flores, así como algunas de las naves de Recalde y Oquendo, junto con varias urcas, pataches y embarcaciones menores (3).

En el presente artículo, hemos querido aportar algunos datos que consideramos de interés, sobre los problemas que a la llegada de estos barcos se plantearon, la forma en que se atendieron y las consecuencias que de ello se derivaron.

Especial atención hemos dedicado a los aspectos sanitarios que hasta ahora han sido escasamente estudiados. La proximidad del Centenario de esta efemérides y el interés del Instituto de Historia y Cultura Naval han propiciado un profundo estudio de todas las circunstancias que concurrieron en esta magna empresa y entre ellas, la problemática sanitaria cobra una especial relevancia por la incidencia que tuvo en el fracaso de la expedición.

Es preciso señalar que este trabajo, en cuya elaboración se han utilizado materiales inéditos del Archivo General de Simancas, no es sino un avance de los resultados de una investigación en curso sobre un tema muy concreto y susceptible por lo tanto, de verse modificado en el transcurso de la misma.

La arribada de la flota a Santander.

Al amanecer del día 21 de septiembre de 1588, el «San Martín» buque insignia de la flota, a bordo del cual navega el Duque de Medina Sidonia, avista tierra.

En ese instante y junto al «San Martín» navegan otras once embarcaciones que han quedado agrupadas tras el temporal que el día 18 de ese mes, había dispersado en el mar Cantábrico a los últimos restos de la Gran Armada.

(2) En Laredo se refugió la urca donde viajaba el hospital embarcado. Era conocida como «Casa de Paz grande» y terminaría hundiéndose en dicho puerto.

(3) FERNÁNDEZ DURO, C. *La Armada Invencible*. Madrid.

Creen que la costa descubierta corresponde a la «isla Cizarga que es siete leguas de la Coruña» (4), hasta que una carabelilla de la Armada que había ido corriendo el temporal, les indica que se encuentran realmente, frente a Santander.

El Duque que ha sufrido mucho, no quiere permanecer un instante más a bordo y resignando el mando en Diego Flores, se llega hasta tierra, desde donde, con fecha de 23 de septiembre, escribe al Rey.

Según él manifiesta, es la primera carta que le envía tras la que le remitiera cuando navegaba por el golfo y tiene por lo tanto el indudable interés de ser el primer escrito en el que da cuenta a Felipe II del regreso de los restos de la flota y de su situación.

Para entonces, el Duque sabe ya que numerosas naves han entrado en Laredo y Santander y que otras, entre ellas las de Oquendo, han continuado hasta San Sebastián y el Pasaje. Hay asimismo, varios navíos costeanado, a la espera de una circunstancia favorable para poder entrar en puerto y se tiene la seguridad de que algunos otros irán llegando.

En el documento y además de una exposición de las penalidades sufridas y del estado de los hombres comunica al rey las primeras medidas adoptadas, así como los nombramientos efectuados, formulando peticiones concretas. En síntesis, el contenido de la carta incluye los siguientes aspectos:

1.—*Primeras medidas adoptadas:*

Ante la carencia de lo más elemental y los escasos recursos disponibles en Santander, el Duque dispone:

—Que se traiga trigo de «Campos» (5).

—Que Andrés de Alva remita los bastimentos que de la Armada han quedado en La Coruña (6).

—Que los puertos vecinos envíen los bastimentos disponibles.

—Que el arzobispo de Burgos envíe médicos y oficiales para formar hospital en el que atender a los enfermos, lo mejor que se pueda.

2.—*Nombramientos efectuados:*

El propio Duque indica que en Santander, no hay veedor, ni contador, ni proveedor ni pagador, así como la necesidad de proveer todos estos cargos.

(4) Col. SANS DE BARUTELL. Simancas, art. 4 n.º 940, recogido en op. cit., págs. 296 y siguientes.

(5) Op. cit., pág. 299.

(6) Op. cit., pág. 299.

El mismo efectuó varios nombramientos y en la carta, da cuenta de los siguientes:

—Como proveedor general a Hernando de la Riva Herrera, del cual dice «acude a todo aquí, de manera que cierto, a no haberlo hallado aquí, yo no sé como se viniera» (7).

—De las muestras de los buques que vayan entrando se encargará el citado Hernando de la Riva Herrera.

—De la contaduría se encargará García de Vallejo (8).

—Afirma también que ha escrito al contador Francisco de Arriola que está en San Sebastián, para que acuda a Santander a auxiliar a los anteriores.

3.—*Peticiones a S. M.*

Las peticiones que el Duque formula al Rey, pueden concretarse en dos: Solicitud urgente de provisiones y dinero con el que hacer frente a los numerosos gastos.

En relación con los fondos, el Duque de Medina Sidonia señala que Oquendo tiene en San Sebastián, 55.000 escudos de los que llevaba en su nave cuando se repartieron los fondos de la Armada, mientras que afirma que en los barcos de Santander, «no viene un solo maravedí» (9).

Los barcos que regresaron.

El propio Duque de Medina Sidonia en su carta de 23 de septiembre afirmaba que en Santander habían entrado «ocho naos», mientras que en Laredo se encontraban «21 naves gruesas de Andalucía y galeones de V.M. del cargo de Diego Flores y la galeaza patrona». Se encontraban en esa fecha seis o siete «bordeando sobre Santander» (10).

Que la mayor parte de los barcos entraron en Laredo y Santoña queda de manifiesto en un escrito de 5 de marzo de 1589, en el que don Ordoño de Camudio, corregidor de las Cuatro Villas informa «Noticia tendrá V.M. como casi todas las naves que de su armada Real aportaron a esta costa surgieron en Santoña» (11).

(7) Op. cit., pág. 299.

(8) Op. cit., pág. 299.

(9) Op. cit., pág. 298.

(10) Op. cit., pág. 298.

(11) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 246 n.º 45.

Por la menor seguridad que los barcos tenían en Laredo se ordenó que fueran concentrados en Santander. El propio Rey en su carta de 28 de septiembre aprueba esta decisión «fue muy bien ordenar que de Laredo pasasen a Santander los que allí han aportado, y le será que hagan lo mismo los que fueren viniendo» (12).

En el balance final de barcos que regresaron se consigna como llegados a Santander, sin expresión de los que lo hicieron en Laredo o Santoña a los siguientes:

Galeones de Portugal:

- El galeón «San Martín».
- El galeón «San Luis».
- El galeón «Santiago».
- El galeón «San Cristóbal».
- La zabra «Augusta».
- La zabra «Julia».

Escuadra de don Pedro de Valdés:

- La nao «San Francisco».
- La nao «Trinidad».
- La nao «San Juan Bautista».
- La nao «Gargarin».
- La nao «Santa María del Juncal».
- La nao «Santa Catalina».
- La «Concepción Retana».

Escuadra de Diego de Flores:

- El galeón «San Cristóbal».
- El galeón «San Juan Bautista» .
- El galeón «San Felipe y Santiago».
- El galeón «San Medel y Celedón».
- El nombrado «San Pedro».
- El nombrado «La Asunción».
- El nombrado «Nuestra Señora del Rosario».
- El nombrado «Santa Ana».
- La nao «Santa Catalina».
- El galeón «San Juan».
- El galeón «Santiago el Menor».

(12) FERNÁNDEZ DURO, C. *La Armada Invencible*, pág. 303.

Escuadra de Juan Martínez de Recalde:

- La neve «Santa María del Montemayor».
- La «Manuela».

Escuadra de Oquendo:

- La nave «Santa Cruz».
- La nombrada «Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza».

Naves levantiscas:

- El galeón nombrado «San Francisco».
- La «Trinidad Escala».

Urcas:

- La almiranta, nombrada «San Salvador».
- La «Esayas».
- La «Caridad inglesa».
- La «Ventura».
- La «San Andrés de Málaga».
- La «Casa de Paz Chica».
- La nombrada «El Gato».
- La nombrada «El Perro Marino».
- La «San Gabriel».

Pataches y Zabras:

- El patache «Nuestra Señora de Gracia».
- El nombrado «Nuestra Señora de Guadalupe».
- El nombrado «Nuestra Señora del Puerto» .
- El nombrado «Spiritu Santo».
- La zabra «Santa Ana».
- La nombrada asimismo «Santa Ana».

Galeaza:

- La galeaza patrona, nombrada «La Napolitana» (13).

En la colección Sanz Barutel se incluye un documento (14) en el que, junto a los barcos que habían llegado a los puertos de Santander y San Sebastián, figuran el número de hombres tanto de mar como de guerra que en ellos había.

(13) Op. cit. Anexo n.º 180, pág. 328 y ss.

(14) Museo Naval Madrid. Colección Sanz Barutel. Artículo 4.º n.º 943.

El documento lleva fecha de 1 de octubre de 1588 y el número total de hombres regresados se cifra en 7.184 de guerra y 2.948 de mar, datos exactamente iguales que los proporcionados por el Duque de Medina Sidonia al Rey con fecha de 27 de septiembre.

Cuando se hizo esta relación, no se conocía con precisión el número de barcos y hombres llegados a San Sebastián y Pasajes y así se estiman en 1.534 de guerra y 558 de mar, cuando por una relación más detallada publicada por nosotros, conocemos que la cifra de los que realmente volvieron a Guipúzcoa fueron 656 hombres de mar, 1.492 de guerra y 327 enfermos, con un total de 2.745 hombres (15).

Por lo que respecta a Santander, las cifras que el documento señala de 5.630 hombres de guerra y 2.390 de mar, deben de ser ligeramente modificadas, ya que, de acuerdo con las cifras parciales de cada barco, fueron en realidad 5.640 de guerra y 2.400 de mar.

El contador García de Vallejo, en carta de 4 de octubre, afirma que «De gente de mar y guerra, creo que hay siete mil bocas y más de dos mil de mar y cinco mil de guerra» (16).

Puede evaluarse en unos 8.000 hombres los que regresaron a Santander en esas fechas.

El estado sanitario de las dotaciones.

La situación de las dotaciones de los barcos que regresaban, era deplorable. Las penalidades sufridas en el viaje de regreso habían sido muy grandes, repercutiendo en forma evidente en el estado sanitario de los tripulantes.

Durante los últimos días, los víveres habían escaseado alarmantemente y las reservas de agua se habían agotado prácticamente. El Duque de Medina Sidonia informaba que «navío ha habido de los que han entrado aquí, que han pasado catorce días sin beber gota de agua» (17).

Además, mucho antes de acabarse, el agua se encontraba ya en muy mal estado y ello fue sin duda factor desencadenante de numerosos casos de disentería. El propio duque afirma haber padecido durante veinticinco días de «calenturas y corrimientos».

(15) GRACIA RIVAS, M. «La asistencia sanitaria a los buques de la Gran Armada a su regreso a los puertos guipuzcoanos», en *Revista de Historia Naval*, n.º 1. Madrid, 1983.

(16) A. G. S. *Guerra Antigua*. Leg. 227 n.º 227.

(17) FERNÁNDEZ DURO, C. *La Armada Invencible*, pág. 298.

Hubo también otras epidemias y así en el informe de llegada se afirma que son muy numerosos los enfermos de «mal contagioso y de tabardetes» (18). A todos ellos hay que añadir los heridos que viajaban a bordo y que en función de las medidas que se adoptaron podemos estimar en un tercio del conjunto total de enfermos.

A lo largo de la navegación las bajas fueron importantes. En la Capitana se cifraban en 180 hombres fallecidos junto con un elevado número de enfermos. Como ejemplo se cita que de los cuatro pilotos habían fallecido tres y de los 60 hombres del servicio del Duque de Medina Sidonia, sólo dos llegaron en aceptable estado, siendo el resto bajas por muerte o enfermedad.

En el momento de la llegada a la costa cantábrica, la impresión general era muy desfavorable. El Duque en su carta al Rey de fecha 23 de septiembre afirmaba que «las miserias y necesidades han sido tantas que estamos ahora en mayor aprieto, porque la gente está toda muy enferma» y en otra carta que envía a D. Juan de Idiaquez con esa misma fecha afirma que «todos los marineros casi se han muerto o están enfermos» (19).

El contador García de Vallejo que estaba en Santander en el momento de la llegada de los barcos estimaba en más de 1.000 los enfermos y vaticinaba que la cifra podría aumentar si no se desembarcaba pronto a los afectados ya que las naos «están llenas de hedor y mala ventura» (20).

Si consideramos que fueron 8.040 los hombres que habían llegado a Santander, el número de enfermos y heridos podría ser situado alrededor del 12,4 por 100 del total.

Para los barcos llegados a San Sebastián, de los que disponemos de una estadística de enfermos precisa, éstos son 327, sobre un total de 2.475, lo que representa un porcentaje del 13,6 por 100, cifra un poco superior (21).

Tampoco podemos precisar el porcentaje de enfermos en función de las distintas categorías a bordo de los barcos, pero podemos considerar que hubo enfermos y fallecidos en todos los estamentos. Así poco después de la llegada de la flota a Santander, el Duque de Medina Sidonia, daba cuenta del fallecimiento del Almirante D. Gregorio Alas, un hombre que se había destacado en la expedición y en San Sebastián falleció también, poco después de la llegada,

(18) Op. cit., pág. 298.

(19) Op. cit., pág. 300 y ss.

(20) A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 227.

(21) GRACIA RIVAS, M. Op. cit.

Miguel de Oquendo y en este caso como consecuencia de un tifus exantemático (22).

Ordenes del Rey.

Tan pronto como Felipe II tuvo conocimiento de la situación, escribía al Duque de Medina Sidonia «primo, mi Capitán General del mar Océano y de la costa de Andalucía», ordenándole la adopción de urgentes medidas.

En la carta que lleva fecha de 28 de septiembre, su primera preocupación son los enfermos y heridos. Ordena que «se desembarquen y aparten de los sanos» formando hospitales con lo preciso para su atención (23).

A fin de disponer de médicos, cirujanos, boticarios, medicinas, regalos y vituallas, da cuenta que ha escrito ordenando provean de ellos, a los siguientes:

- Arzobispo de Burgos.
- Obispo de Pamplona.
- Provinciales de las Ordenes y de la Compañía de Jesús.
- D. Luis Carrillo.
- Corregidor de Burgos.
- Justicia de Valladolid.
- Justicia de Santo Domingo de la Calzada.
- Justicia de Logroño y la Merindad de la Rioja.

Con el fin de disponer de provisiones para la gente sana, ordena que sean suministradas por:

- Alcaldes de Valladolid.
- Corregidor de las Cuatro Villas.

Dispone asimismo se confeccionen vestidos en Valladolid para «reparar los que más necesidad tuvieran».

Aprueba que con los 55.000 escudos de Oquendo se atienda a las naves de Santander y a las de San Sebastián e informa que se han enviado otros 50.000 escudos a Valladolid para el pago de los vestidos y el socorro de la gente de Santander.

Todos los nombramientos efectuados por el Duque son refrendados salvo el de Francisco de Arriola a quien ordena permanecer en San Sebastián para atender a la parte de la flota allí fondeada.

(22) GRACIA RIVAS, M. Op. cit.

(23) FERNÁNDEZ DURO, C. *La Armada Invencible*, págs. 298 y ss.

Manda también, efectuar recuentos detallados de la situación de los barcos y ordena que se procure enviar a invernar a los galeones de Portugal a Lisboa y a los de Castilla y Levante a Andalucía.

Poco después concederá licencia al Duque de Medina Sidonia para trasladarse a su casa, dejando los buques surtos en Santander al mando de Diego de Flores (24).

Repercusiones de la llegada de la flota en Santander.

A partir de 1572, Santander se había convertido de hecho en la base naval más importante del Cantábrico. Reiterados informes de años anteriores habían señalado la importancia del puerto de Santander y, en 1571, el célebre ingeniero militar italiano Jacomo Paleazzo «El Fratín» señalaba que «es mucho más conveniente y de más comodidad el hacerse las armadas en Santander que en Laredo» y ello en base a la comodidad y seguridad del puerto y a la facilidad de proveer de vituallas y municiones (25).

La primera gran Armada que se juntó en Santander después de tal decisión fue la de Pero Menéndez de Avilés con más de doscientos barcos y cerca de veinte mil hombres. Tenía entonces la villa, una población de 800 vecinos que quedaron reducidos a 355 como consecuencia de la terrible epidemia de peste que se desencadenó en la flota y que además de hacer fracasar la expedición ocasionó un terrible revés en Santander.

Cuando en 1588, llegan los restos de la Gran Armada, Santander tiene, según el documentado estudio de CASADO SOTO (26), una población de unos 450 vecinos.

Es curioso sin embargo que Juan de Caballos, vecino de la villa, en declaraciones a las indagaciones que realiza el enviado de la ciudad de Santo Domingo de la Calzada, afirma que eran «ochocientos vecinos y con la jurisdicción hasta mil y doscientos» (27).

En cualquier caso, en una población pequeña, los problemas suscitados por la llegada imprevista de más de 7.000 hombres debieron de ser importantes.

(24) Op. cit., págs. 310 y ss.

(25) CASADO SOTO, José Luis. Op. cit.

(26) CASADO SOTO, José Luis. «Aproximación al perfil demográfico de la villa de Santander entre los siglos XIII y XVI». *Altamira*, tomo XLII. 1979-1980.

(27) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 114.

En aquel momento, los personajes claves, responsables de la situación, eran D. Juan de Cardona, General de toda la costa; Ordoño de Camudio, corregidor de las Cuatro Villas y Rodrigo de Santillán, alcalde, quienes realizaron notables esfuerzos por atender en todo lo preciso junto con los nombrados como proveedor general, Hernando de la Riva Herrera; contador, García de Vallejo y el proveedor Bernabé de Pedroso.

La infraestructura sanitaria era también escasa. Sólo había dos hospitales. El mayor era el del Sancti Spiritus con diez camas y el de Guadalupe que sólo tenía dos (28).

Como puede deducirse las necesidades de alimentos y de camas para acoger a los enfermos y heridos eran grandes y hacia su consecución fueron encaminados los principales esfuerzos.

La provisión de alimentos.

Desde el mismo instante de la entrada de la flota, constituye una obsesión primordial el suministro de alimentos, atendiendo sobre todo a la escasez de los que traían los barcos.

El conocimiento de los que realmente existían a bordo fue la primera medida, pues existía la sospecha de que en algunos casos eran más que los declarados. Así García de Vallejo el día 4 de octubre escribía «convendría mucho que se hicieran averiguaciones secretas de los escribanos, tomándolos de sobresalto, para saber lo que tienen en las naos y lo que han dado... en esto ha habido alguna desenvoltura por los muchos que se han muerto» (29).

Conforme a las instrucciones del Duque de Medina Sidonia se trajeron provisiones de La Coruña, a bordo de una nave de Jáuregui, de las que allí había de cuando estuvo la Armada y con ellas junto con las suministradas por los pueblos comarcanos y con las que comenzaron a llegar tras el requerimiento del Rey, se fueron solventando las primeras necesidades.

Posteriormente, el alcalde Rodrigo de Santillán salió a dar orden de que se trajera trigo y se establecieron los lugares donde había de molerse para convertirlo en bizcocho (30).

(28) CASADO SOTO, José Luis. «El puerto de Santander...», pág. 221.

(29) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 227.

(30) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 156.

Según informe de Hernando de la Riva, la recogida de trigo habría de efectuarse desde Medina de Pomar hasta Villadiego. Previamente se había ordenado tirar toda la mazamorra que había en los barcos para evitar que pudiera ser vendida para molerla y volver a fabricar bizcocho (31).

La fabricación de bizcocho tenía sus problemas, pues no era posible hacerlo sino en Santander, Castro, Laredo, Colindres y San Vicente, y ello con ciertas dificultades pues como indicaba Hernando de la Riva «no sabían a lo que se obligan ni como lo han de hacer» (32). Para facilitarles la tarea, se les proporcionó personas que les enseñaran y les ayudaran a hacerlo.

También se solicitó bizcocho a Vizcaya, pero en uno y otro lugar la fabricación fue más lenta de lo que se había estimado, en gran medida determinada por la lentitud en la recepción del trigo. El 31 de diciembre, Bernabé de Pedroso informaba al Rey que «de bastimentos, temo nos hemos de ver en una gran falta porque no hay en esta villa ni en la Armada más de los que V.M. podrá mandar ver por la relación que va con esta y el bizcocho que se ha de hacer en estas villas y su comarca y el señorío de Vizcaya no se ha comenzado a fabricar y hoy he tenido carta de Baltasar de Lezama en que me avisa que a los 27 no le había llegado a Vizcaya un grano de trigo» (33). Por eso solicita que se envíen alimentos de otras partes y en concreto de Lisboa y Andalucía.

Un problema que preocupaba era la dificultad de traer trigo por caminos con los puertos de montaña cerrados por la nieve.

La carencia de lo más elemental fue la constante en esos meses y en parte pudo irse solventando con la salida de gente de los barcos, aposentándola en los pueblos del interior y con el envío de los galeones de Portugal a Lisboa, siendo estos los primeros en zarpar, siguiendo las instrucciones del Rey (34).

Para mantener la moral de la tropa se dispusieron algunas medidas como instalar tabernas donde a precio moderado se les facilitaba el vino (35).

Auxilios de otras ciudades.

En circunstancias de emergencia similares a las que la llegada de la flota produjo, era habitual recurrir al auxilio de otras ciudades.

(31) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 156.

(32) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 156.

(33) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 160.

(34) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 228.

(35) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 160.

Ya desde el primer momento, el Duque de Medina Sidonia se había dirigido al arzobispo de Burgos, solicitando ayuda para la formación del hospital.

Felipe II nada más conocer la gravedad de la situación ordenó el envío de personal cualificado, medicinas y vituallas, tal como hemos señalado, a las autoridades eclesiásticas de Burgos y Pamplona, a los superiores de las Ordenes religiosas y a las autoridades civiles de Burgos, Valladolid, Santo Domingo de la Calzada y Logroño.

A excepción del obispo de Pamplona y algunos órdenes religiosas que remitieron sus ayudas a San Sebastián, el resto las canalizó hacia Santander (36).

De casi todas ellas, nos han quedado relaciones detalladas que nos sirven para hacernos una idea muy ajustada de la respuesta popular en estos casos. Vamos ahora a detallarlas pormenorizadamente:

1.—*Auxilio de la villa de Valladolid.*

Las órdenes del Rey habían salido con anterioridad al 28 de septiembre y la primera población en responder fue Valladolid que el día 10 de octubre despachó una expedición con una serie de productos «para regalo de los enfermos que vinieron en la Armada a Santander y Laredo» (37).

Estaba formada por 53 acémilas cargadas con fardos cubiertos con reposteros o mantas «coloradas con las armas de la villa». Estos reposteros se señala habrían de quedar Santander para ser utilizados en las camas de los enfermos.

Los regalos que se incluían en el envío eran los siguientes:

- 15 arrobas y 11 libras de bizcochos batidos.
- 28 arrobas de bizcochos masados con azúcar y huevos.
- 15 arrobas de mermeladas.
- 15 arrobas de «calabaçate».
- 20 arrobas de ciruelas pasas.
- 20 arrobas de azúcar de retama blanco.
- 10 arrobas de azúcar negro.
- 40 arrobas de «pasas de sol».
- 40 arrobas de almendras secas de Valencia.
- 30 arrobas de azúcar entero.
- 12 arrobas de peras y tallos en conserva.
- 90 arrobas de vino blanco «de Alabejos».
- 60 arrobas de membrillos, melones y granadas.

(36) GRACIA RIVAS, M. Op. cit.

(37) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 204.

Como puede apreciarse son efectivamente alimentos muy especiales, golosinas en cierto modo, que desean sirvan exclusivamente para los enfermos.

Y la atención al hospital que ha de formarse está presente también cuando incluyen en el envío:

—200 mantas para camas.

—«Y más de 4 acémilas con las medicinas necesarias que iban muy buenas y muchas».

Todo esto es lo que figura en la relación que con carta de la villa se remite al Rey para constancia del esfuerzo realizado.

Sin embargo, en el informe que el enviado de Santo Domingo de la Calzada realizó en Santander y al que reiteradamente habremos de referirnos (38), se dice:

«al tiempo que se desembarcaron los soldados, se acudió por la villa de Valladolid con mucho género de refresco, así de vino, frutas, conservas, confituras y azúcar, vestidos, frazadas como de lienzo y otras cosas en mucha cantidad».

Más adelante se añade que la villa de Valladolid «también envió, botica, médico, barbero y cirujanos».

La única discrepancia que observamos es la referente a los vestidos que no figuran consignados en la relación que desde Valladolid se remitió, lo cual nos hace pensar que si efectivamente llegaron a Santander, corresponderían a los que se encargaron por mandato del Rey y que fueron sufragados con fondos oficiales.

2.—*Auxilio de la ciudad de Burgos.*

La segunda expedición que llegó a Santander fue la enviada por la ciudad de Burgos.

A diferencia de los casos restantes, no hemos encontrado la relación detallada de lo enviado, pero si queda constancia de ella en el informe remitido por el enviado de la ciudad de Santo Domingo de la Calzada.

En él se consigna: «...y después se llevó por la ciudad de Burgos mucho género de refresco, en la forma arriba dicha de azúcar, almendras, confituras, conservas, camas, médico, barbero, cirujanos, vestidos y calzados y otras cosas en mucha cantidad, que no se sabe sino es por las personas que se compró» (39).

(38) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244, n.º 114.

(39) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 114.

Como puede apreciarse los regalos enviados son de las mismas características que los remitidos por Valladolid.

3.—*Auxilio de la ciudad de Logroño.*

El 16 de octubre, desde Logroño sale para Santander una recua de 30 acémilas en las que se transportan todas las mercancías que se envían «en servicio del rey nuestro Señor, para la gente de su armada».

De ellas se levantan relaciones detalladas que se han conservado y gracias a las cuales conocemos las características de estos auxilios. El contenido era el siguiente (40):

—11 fardos de «pasa de sol y de lexia» que pesaron 1.533 libras.

—4 fardos de azúcar en pan con 525 libras de azúcar.

—1 fardo en el que iban 17 cajas de carne de membrillo y 14 cajas de mermeladas y 618 de «calabaçate» con un peso total de 148 libras.

—1 fardo con 57 cajas de carne de membrillo que pesaron 141 libras.

—18 fardos de camuesas que pesaron 1.291 libras.

—5 fardos de granadas, cuatro de dulces y uno de agrias con un peso total de 619 libras.

—4 fardos de «peras asaderas» con un peso de 479 libras.

—8 cueros de «aceite dulce» con 1.046 libras.

Además iban otra serie de fardos con tejidos para la confección de vestidos, distribuidos en la siguiente forma:

—1 fardo de «lienzo crudo melinxe» con 327 varas de lienzo.

—1 fardo de «lienzo crudo brin» con 284 varas.

—1 fardo con 212 varas de lienzo blanco, 75 pares de zapatos de cordoban y 38 pares de calzas de punto de lana de todos los colores y 100 varas de cintas para los zapatos.

—1 fardo con 216 varas de lienzo blanco, 75 pares de zapatos de cordoban doblados y 34 pares de calzas de punto de lana de todos los colores.

Todos los fardos colocados en las acémilas a razón de dos fardos por acémila iban cubiertos por 30 «repostereros de paño azul con las armas de la ciudad, para cubrir las camas de los soldados enfermos».

En la expedición se incluían 500 ducados en metálico a fin de adquirir 200 carneros y lana para 30 camas, camisas y otras cosas necesarias.

(40) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 209.

4.—*El caso peculiar de Santo Domingo de la Calzada.*

La ciudad de Santo Domingo de la Calzada había sido una de las requeridas por el Rey a fin de que enviasen algún tipo de ayuda a Santander. Sin embargo, esta solicitud regia encontró resistencias en la ciudad y su merindad.

No debía encontrarse su economía muy boyante y además hasta allí habían llegado soldados de los desembarcados de la Armada que se habían mostrado quejosos del reparto que de los envíos de las otras ciudades se había efectuado en Santander, insinuando que muchos de los alimentos no habían llegado a repartirse entre los enfermos.

Por todo ello, el licenciado Diego Daza, corregidor de Santo Domingo de la Calzada, decidió enviar a sus expensas a Santander a un escribano de la ciudad con el objeto de que sobre el terreno indagase la realidad de la situación y la forma en que se procedía con los envíos que llegaban desde otras poblaciones.

4.1.—*El informe del escribano Gaspar de Nanclares.*

Para ese fin, fue comisionado el escribano Gaspar de Nanclares quien salió de Santo Domingo el viernes 2 de diciembre. Habían transcurrido más de dos meses desde que se recibiera el requerimiento del Rey, por lo que es probable que hubiera habido algún nuevo apercibimiento.

Su misión era la de enterarse «si hay necesidad de traer a la dicha villa de Santander, los regalos y otras cosas de vestidos que la dicha ciudad tiene apercebidos para los soldados de la Armada y quien los recibe y como se distribuye y a quien se dan y quien los da y si se da todo y que orden se ha tenido y tiene en ello y si es verdad que lo que las otras ciudades han dado no se ha distribuido entre los soldados sino que se ha quedado entre los administradores» (41).

Como puede apreciarse para entonces, la ciudad de Santo Domingo de la Calzada había ya preparado el envío pero quería tener completa seguridad del destino de lo recaudado.

El escribano efectuó un rápido viaje y el día 9 de diciembre rendía un detallado informe de todo lo que en Santander ocurría y había ocurrido.

Para ello comenzó entrevistándose con vecinos de la villa y posteriormente con las autoridades que intervenían en el reparto y custodia de los envíos.

El informe, bastante detallado, constituye un documento inapreciable para el conocimiento de la situación en Santander. A través de él podemos constatar

(41) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 114.

el cuidado con que se procedía tras el desconcierto inicial y el mismo efecto debió producir en el concejo de Santo Domingo, pues inmediatamente enviaron allí sus regalos que fueron recibidos en Santander el día 23 de diciembre.

4.2.—*El auxilio de Santo Domingo de la Calzada.*

De él conservamos la certificación que de la recepción del envío se extendió en Santander (42).

Se trata de una expedición mucho más modesta que las anteriores. Su contenido fue el siguiente:

- 56 libras de confituras.
- 4 panes de azúcar con un peso de 58 libras. .
- 44 libras de «calabaçate y diacitron».
- 42 pares de zapatos.
- 100 varas de lienzo curado.
- 23 varas de paño «palmilla verde de mezcla».

4.3.—*Justificación del Corregidor de Santo Domingo de la Calzada.*

Bien sea por la tardanza en atender el mandato del rey o por la forma tan exigua en que se realizó, lo cierto es que el corregidor de la ciudad escribía con fecha de 2 de enero de 1589 una carta al Rey justificando en cierto modo su proceder. A ella le acompañaba la certificación de la recepción de los regalos y el informe elaborado por el escribano que fue a Santander.

En la carta se afirma que «la ciudad es tan pequeña que no llega a setecientos vecinos» y que está tan necesitada y empeñada «que ha suplicado a Vuestra Majestad se dé licencia para echar sisa para pagar deudas» (43).

No obstante dice «los exhorté y puse ánimo por buenos medios para que Vuestra Majestad fuese servido».

Se excusa diciendo que es «lo más que se ha podido hacer y que para ello he puesto buena diligencia y ha sido necesaria porque me he hallado con poca ayuda».

Termina afirmando «Los pueblos de la merindad no han querido enviar nada, aunque se les notificó la real cédula y no los puedo compeller».

Estamos, por lo tanto, ante un caso de evidente resistencia en los que la orden del Rey se cumple, pero muy tarde y en forma muy precaria. Quizás no sea significativo y responda a un caso muy particular, pero no deja de ser

(42) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 113.

(43) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 112.

orientativo sobre la forma en que un desastre de evidente magnitud era acogido por algunos sectores de la población.

La distribución de los regalos recibidos.

Ya hemos reseñado que fue la expedición de Valladolid la primera en recibirse en Santander (44).

Se encontraba aún allí, el Duque de Medina Sidonia quien eligió a Miguel Duarte (45), vecino de esa villa, como tenedor de bastimentos, asignándole un salario de 900 ducados por su trabajo.

A Miguel Duarte, se le entregaron «sin peso, ni cuenta ni raçon» y ello junto con la probable ineptitud o corrupción del citado Duarte, fue la causa de que se cometieran algunos abusos.

Los regalos tal como informaba el escribano de Santo Domingo de la Calzada, se distribuyeron «a bandera abierta entre los capitanes y gente de alguna valía» y poco llegó a los enfermos.

Por ello, cuando llegó la expedición de Burgos y ante el descontento que la conducta de Duarte había ocasionado y pasado el desconcierto inicial, se decidió proceder con mucho más rigor.

La primera medida fue destituir a Miguel Duarte, nombrado en su lugar a Juan de Macatene que era mayordomo del castillo. Este recibió ya los nuevos regalos tomando cuenta, peso y razón y depositándolos en el propio castillo.

Allí le visitó el escribano Gaspar de Nanclares quien pudo comprobar que todos los efectos se encontraban depositados en perfecto orden y «en un aposento grande que cae sobre la mar al nacer del sol».

De allí se tomaban para su distribución mediante un procedimiento burocrático previamente fijado.

Cuando un enfermo precisaba alguna cosa, el médico que lo atendía extendía la correspondiente receta que era presentada al canónigo Manso, administrador del Hospital, quien a su vez extendía una cédula. Después, un enfermero, con la receta y la cédula se trasladaba al castillo donde se le dispensaban los alimentos requeridos, tras firmar el recibí.

Como puede apreciarse, los primeros abusos se solventaron muy pronto y todo el procedimiento de distribución se llevó a cabo con equidad y rigor.

(44) Así consta en el memorial de Gaspar de Nanclares.

(45) Como Duarte se cita en el memorial de Gaspar de Nanclares, aunque en otros lugares se cita como Ugarte.

En el caso del envío efectuado por la ciudad de Logroño, junto con la expedición se desplazó Francisco de Barrionuevo como agente encargado del reparto y fue él quien lo llevó a cabo, entregando lo sobrante al tenedor de bastimentos (46).

La formación de un Hospital para el cuidado de enfermos.

Desde el momento de la llegada de la Armada, fue la cura de los enfermos uno de los objetivos primordiales. Así lo reconocía el Duque de Medina Sidonia en su carta al Rey: «Los enfermos se procurarán curar lo mejor que se pudiese, y al arzobispo de Burgos escribo para que los socorra enviando médicos y oficiales para formar el hospital» (47).

Idéntico criterio era el de S.M. quien afirmaba: «A la cura de los enfermos, que es lo que más aprieta, es justo que se acuda con todo cuidado que se pueda» (48) y después ordenaba: «Lo primero, que los enfermos y heridos se desembarquen y aparten de los sanos y procuren acomodar de camas, medicinas y lo demás que para su sustento y cura conviniere».

Como hemos apuntado, la capacidad hospitalaria de Santander en ese momento era muy exigua y, por lo tanto, se precisaba como se hacía en estos casos, formar un hospital.

La Armada al igual que otras expediciones similares llevaba un hospital embarcado con capacidad de ser desplegado en tierra si la ocasión lo requería. En la primera fase estuvo a bordo de la urca «La Casa de Paz Grande», pero por el mal estado en que se encontraba esta embarcación hubo de quedarse en España, concretamente en Laredo, siendo transbordado el hospital a la urca «San Pedro el Mayor». En esta viajó hasta Inglaterra, separándose del grueso de la expedición en el viaje de regreso y quedando retenida en Irlanda e Inglaterra pudo regresar tras enormes dificultades (49).

Por ello, cuando la flota llega a Santander, se encuentra sin hospital. Es muy probable que tampoco vengan médicos, aunque esto sorprenda en cierto modo, pero las continuas requisitorias para que se envíen médicos y cirujanos parece indicar que no regresaba ningún sanitario.

(46) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 114.

(47) FERNÁNDEZ DURO, C. *La Armada Invencible*, pág. 299.

(48) Op. cit., págs. 303 y ss.

(49) GRACIA RIVAS, M. «El hospital embarcado en la jornada de Inglaterra». Comunicación presentada al I Congreso de Historia Militar. Zaragoza, 1982.

En cambio, si que hemos encontrado a un médico, entre los barcos que entraron en San Sebastián, pero hasta el momento ninguno en los de Santander.

La formación de un hospital de emergencia se efectuaba mediante la requisa de unas viviendas en las que se instalaban unos jergones de lana o paja con mantas en donde acomodar en forma bastante precaria a los enfermos. Veamos cómo se hizo en este caso:

1.—*Tres hospitales en casas particulares.*

En primer lugar y coincidiendo con la llegada de la expedición de regales de Burgos que fue cuando comenzó a ponerse un poco de orden en la situación de la Armada, se decidió formar el hospital.

A tal efecto se requisaron tres viviendas, situadas la una junto a la otra y se crearon de hecho tres hospitales o más bien tres secciones dentro de una misma unidad.

A la primera se la colocó bajo la advocación de Santiago destinándola a la curación de enfermos con llagas y heridas. Era conocida como «casa de ciruxia».

La segunda quedó bajo la advocación de Santa Ana y la tercera de Santa Isabel, siendo las dos destinadas a «calenturas y enfermedades ordinarias».

En realidad esta distribución no se llegó a respetar estrictamente, en cierto modo por la presión del elevado número de enfermos.

Conocemos la descripción de una de esas casas a través del tantas veces citado Gaspar de Nanclares. Este lo visitó en los primeros días de diciembre y es una lástima que sólo recorriese una sola casa, aunque nos ha dejado una visión esclarecedora de lo que allí había:

«Yo fuy a los ospitales dichos que aunque son distintos, vi uno solo, adonde halle ochenta camas con jergones y sabanas y frazadas en las cuales estaban 113 enfermos así de heridas como de calenturas y enfermedades ordinarias... y estan en las camas de dos en dos y pocas que tengan uno solo» (50).

Nanclares, hombre meticoloso, no menciona sin embargo, cuál de las tres casas visitó, pero podemos apreciar que en ella encuentra tanto a heridos como enfermos infecciosos y comunes. Como quiera que su visita tiene lugar en diciembre, es fácil suponer que fuera la de cirujía, donde por haber menor número de heridos o haber curado estos, fueran alojados enfermos comunes, ya que no es fácil suponer que si en un momento inicial se separaron los enfer-

mos de los heridos, un mes después se junten y mucho menos cuando lo normal es que no se produjesen nuevos heridos.

Acerca de la capacidad total de estos hospitales no tenemos datos ni es fácil de calcular, teniendo en cuenta el hacinamiento en que se encontraban.

Si en esa casa encuentra 80 camas con 113 enfermos, es difícil creer que la capacidad total fuese superior a los 300 enfermos, por lo que es preciso suponer que los 1.000 enfermos iniciales que se estimaban a la llegada de la flota, hubieron de encontrar muy difícil acomodo.

Puede sernos interesante contrastar el número de elementos precisos para la formación de camas que aparecen en las distintas expediciones recibidas. Así:

—Valladolid envió 200 mantas para camas y 53 reposteros que cubrían las acémilas.

—Burgos envió también «camas» aunque no conocemos el número.

—Logroño envió dinero para 30 camas que habrían de cubrirse con 30 reposteros.

En cualquiera de los casos, nos encontramos ante cifras reducidas para el volumen de enfermos.

2.—*El personal encargado de su cuidado.*

A través de Nanclares podemos reconstruir muy aproximadamente el cuadro directivo y el personal que se encargó de la atención del hospital.

—Como administrador general se nombró al canónigo de Burgos, Doctor Manso.

—Como mayordomo a Francisco Ximénez.

—Como veedor general a Gaspar de los Reyes.

—Como escribano a Juan de Guevara.

Junto a ellos y para la asistencia a los enfermos había:

—dos médicos.

—dos cirujanos.

—10 enfermeros de la Orden de San Juan de Dios «que vinieron del Hospital General de Madrid».

—18 personas «que sirven a las cosas necesarias que hay en el hospital».

Esta es la información que de la situación del hospital tenemos en los primeros días de diciembre (51), pero consideramos que por algún periodo de tiempo hubieron de darse cita en Santander mayor número de sanitarios. Con-

(51) Corresponde al memorial citado.

viene recordar que Valladolid envió «botica, médico, barbero y cirujanos» y que Burgos envió asimismo «médico, barbero y cirujanos». Obsérvese que en ambos casos se habla en plural de «cirujanos». Estos junto con los que pudiera haber en Santander es de suponer que atenderían a los enfermos bien en el hospital o en los propios barcos.

3.—*Los recursos del Hospital.*

En un primer momento fue el propio Duque de Medina Sidonia quien adelantó de sus propios fondos, 6.000 escudos para el funcionamiento del hospital (52).

Esta cantidad prestada junto con otras cantidades que le eran adeudadas hasta un total de 33.000 escudos, le fueron reclamadas por el Duque poco antes de partir para su casa, al contador García de Vallejo. Pretendía el Duque le fuesen pagadas de los fondos que había traído en su barco Miguel de Oquendo.

Con fecha de 31 de diciembre, Bernabé de Pedroso informaba que «hasta ahora el hospital se ha entretenido con los regalos y dietas que enviaron las ciudades de Burgos y Logroño y la villa de Valladolid y arzobispo de Burgos». Afirmaba que había alimentos sólo para algunos días suplicando al Rey los trajese de otras partes ya que en caso contrario «se habrá de padecer necesidad».

La asistencia a los enfermos en Laredo y Santoña.

Buena parte de los barcos que llegaron hasta los puertos cántabros, lo hicieron en los de Santoña y Laredo. Por motivos de seguridad, como hemos visto, se ordenó que fueran trasladados a Santander, pero previamente hubo necesidad de desembarcar a los numerosos enfermos y heridos que venían en ellos.

Fue preciso, por lo tanto, atenderlos en una primera instancia, hasta que se encontrasen en condiciones de viajar a Santander.

D. Ordoño de Çamudio, corregidor de las Cuatro Villas, ordenó que fuesen instalados en casas particulares, no formándose un hospital específico (53).

La asistencia sanitaria corrió a cargo del médico, cirujanos y boticas de Laredo. El importe total de los gastos efectuados alcanzó una cantidad de 200 ducados que eran reclamados al Rey por el propio Corregidor con fecha de

(52) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 22 n.º 228.

(53) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 246 n.º 45.

5 de marzo de 1589, indicando que aún se les debían a quienes habían prestado su asistencia y él carecía de fondos para satisfacerlos.

Posteriormente y con fecha 11 de abril, volvía a escribir al Rey acusando recibo de las contestaciones de finales de marzo y de 4 de abril, agradeciendo al mismo tiempo que se hubiese ordenado ya «pagar al médico, boticarios y cirujanos de este lugar que curaron a la gente enferma que de su real armada aportó en él» (54).

La evolución de los enfermos.

En el primer informe de García de Vallejo de 4 de octubre se cifraba el número de heridos y enfermos en «más de mil» (55).

Hemos visto que se habla específicamente de heridos y «enfermos de calenturas y tabardetes».

La siguiente cifra precisa que disponemos figura en una carta de Hernando de la Riva que lleva fecha de 4 de diciembre y en la que se afirma: «En el hospital hay 114 enfermos que tienen muy buen recaudo y lienzo para jergones, sábanas y camisas» (56).

Muy optimista parece este informe, pues cuando dos días después, el escribano Gaspar de Nanclares visita uno solo de los hospitales, encontró 113 enfermos en las precarias condiciones que hemos comentado, en 80 camas a razón en muchos casos de dos por cama.

Es indudable que para entonces las enfermedades iban decreciendo como lo prueba una carta de Francisco Maldonado de 10 de diciembre en la que se dice: «Las enfermedades del hospital van siendo cada día menos. Las camas se acaban y con esto habrá muchos menos enfermos». Que las enfermedades sean progresivamente menores es comprensible. No parece clara, sin embargo la relación que pueda tener la escasez del número de camas con el descenso de los enfermos (57).

Poseemos también una estimación del número de fallecidos en Santander. Corresponde como en tantas otras ocasiones a Gaspar de Nanclares quien afirma: «Han muerto de heridas y enfermedades hasta 200 soldados» (58).

(54) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 247 n.º 37.

(55) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 227.

(56) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 156.

(57) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 140.

(58) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 114.

El mismo afirma que eran enterrados en la Iglesia Mayor de San Francisco y en el cementerio de la Iglesia de San Nicolás.

Es indudable también que buena parte de los fallecidos lo fueron a causa del tifus exantemético. Así al expresar la necesidad de vestidos que existía, Gaspar de Nanclares relata que los vestidos y calzados de los soldados muertos eran utilizados por los sanos a pesar de que los muertos lo son «de tabardillo y otras enfermedades» y estar muy viejos y rotos (59).

El tabardillo o tifus exantemético fue causa de gran mortandad también en San Sebastián y estuvo presente a lo largo de toda la jornada de Inglaterra, incluso antes de la salida de la flota de Lisboa (60).

La reparación de los navíos.

Al estudiar la situación planteada por la flota en Santander, no es posible olvidar otro aspecto importante que fue motivo de honda preocupación desde el primer momento, el de la reparación de todos los barcos seriamente dañados con objeto de que recuperasen su capacidad combativa en un corto periodo de tiempo.

Fue Bernabé de Pedroso el responsable de llevar a efecto esta empresa. El último día de diciembre, hacía un balance del estado de las reparaciones en carta dirigida al Rey. En ella analizaba cada uno de los puntos de interés (61):

1.—*Maestros carpinteros y calafates*: Cincuenta habían venido de Vizcaya que junto con los de Santander estaban trabajando en la reparación de los galeones de Portugal y los de Diego de Flores. Se iban haciendo también los bateles precisos para todos y anunciaba la próxima llegada de otros 100 maestros de Bilbao con lo que confiaba en un notable impulso de las obras.

2.—*Madera*: Se estaba cortando en la zona de Santander habiéndose dispuesto 20 sierras para su preparación y se traía también tabla de Bilbao y Santander.

3.—*Lonas*: Estimaba en 1.700 las piezas precisas para todos los barcos. De ellas en esa fecha se había hecho un asiento de 1.000 en Bilbao y se esperaba conseguir el resto en otros lugares de Vizcaya.

(59) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 114.

(60) O'DONNELL, H.; GRACIA RIVAS, M. «Diagnóstico de la enfermedad que ocasionó la muerte a D. Alvaro de Bazán». Comunicación presentada al I Congreso de Historia Militar. Zaragoza, 1982.

(61) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 160.

4.—*Jarcia*: Aquí la necesidad era mucho mayor. No había en Santander y se creía sería imposible de conseguir la precisa en Bilbao por ello se pide se busque en otras partes, incluso en Flandes. Se cita el precio que están pidiendo en Bilbao a razón de 100 reales el quintal, que se estima excesivo.

5.—*Ancoras*: Indica que se han pedido a Bilbao, sin que hasta el momento pueda disponerse de ellas.

6.—*Arboladuras*: También hay una enorme necesidad pues no pueden conseguirlas en la costa de Santander. Solicita se le envíen de Lisboa y Andalucía así como *Alquitrán*, del cual hemos podido constatar también existía mucha necesidad.

Se cita asimismo que se están fabricando algunos navíos en esa costa y algunos más se habrán de fabricar.

Importe de los gastos ocasionados.

No podemos hacer aquí una estimación ni siquiera aproximada de los gastos que la llegada de la flota ocasionó. A nivel orientativo tan sólo podemos transcribir la que inmediatamente después de la entrada de los barcos efectuó el contador García de Vallejo que en esencia era la siguiente:

—Ayuda de costa al Duque de Medina Sidonia concedida por S. M.	20.000	escudos
—Salario del Duque de Medina Sidonia que se le adeudaba.	7.000	
—Préstamo del Duque al Hospital	6.000	
—Ayuda de costa a D. Francisco de Bobadilla	1.000	
—Para pagar al Conde de Gelves un préstamo que hizo en La Coruña	1.700	
—Para pagar a Diego Enríquez un préstamo que hizo en La Coruña	600	
—En meter las naos en el puerto y darles agua	1.000	
—Para licenciar a los portugueses dándoles una paga	4.000	
—Para licenciar a la infantería española dándoles una paga.	20.000	
—Para el pago de entretenidos	4.000	

Todo esto eran estimaciones efectuadas en los primeros días y, por lo tanto, muy inexactas que no incluyen ni las provisiones ni mucho menos los gastos de reparación (62).

(62) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 228.

Para hacer frente a ellas, se solicitaba disponer del dinero que traía Oquendo y el Rey anunciaba también el envío de 50.000 ducados de los que había que deducir el pago de vestidos encargados en Valladolid.

Como quiera que el Duque antes de partir reclamaba las cantidades que se le adeudaban, Vallejo solicitó instrucciones, ordenando el Rey que los 20.000 ducados de ayuda de costa se le hicieran efectivos en Sevilla, para lo que se dieron las oportunas instrucciones a la Hacienda de aquella ciudad (63).

Conclusiones.

1.—El día 21 de septiembre de 1588, comienzan a llegar a los puertos cántabros el núcleo más importante de los restos de la gran Armada que para la conquista de Inglaterra había sido organizada pocos meses antes y en cuya empresa había fracasado.

2.—El Duque de Medina Sidonia que navegaba en el «San Martín», desembarca sin esperar la entrada en puerto y con fecha de 23 de septiembre escribe al Rey dándole cuenta de la situación e informándole de las primeras medidas adoptadas.

3.—La mayor parte de los barcos que regresaban entraron en Laredo, mientras que en Santander lo hicieron ocho naos. Por la mayor seguridad de este puerto, se ordenó que los barcos de Laredo se dirigiesen a Santander.

4.—A bordo de todos estos barcos navegaban 10.132 hombres de los que 7.184 lo eran de guerra y 2.948 de mar.

5.—El estado sanitario de las dotaciones eran lamentables. Habían navegado prácticamente sin agua y con muy pocos víveres, lo que ocasionó numerosas bajas por disentería, tifus exantemético y otras enfermedades.

6.—A bordo regresaban heridos y enfermos, pudiendo estimarse su número en el momento de la llegada en unos 1.000, lo que representaría el 12,4 por 100 del total, aproximadamente.

7.—El Rey concedió carácter prioritario a la atención de los enfermos impartiendo órdenes a varias poblaciones y a autoridades religiosas solicitando ayudas para el hospital.

8.—En Santander, mientras tanto, la llegada de la flota había planteado serios problemas de abastecimiento y dentro de la propia Armada existían unas serias deficiencias de organización para atender a todos los problemas por la ausencia de casi todos los cuadros administrativos.

(63) A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 226.

9.—Estos se reorganizaron sobre la base del proveedor general Hernando de la Riva Herrera, contador García de Vallejo y proveedor Bernabé de Pedroso.

10.—Atendiendo a las órdenes del Rey enviaron expediciones de ayuda la villa de Valladolid, la ciudad de Burgos, la de Logroño y la de Santo Domingo de la Calzada. Fundamentalmente eran alimentos para los enfermos y algunos vestidos y elementos para camas.

11.—En algunos casos se encontraron resistencias. Santo Domingo de la Calzada antes de cumplimentar la orden envió un escribano a Santander para que verificase la necesidad del envío y la forma en que se procedía.

12.—Con los regalos recibidos hubo al principio algunos abusos pero posteriormente se reglamentó el procedimiento para su reparto y se procedió con rigor.

13.—Para la atención de los enfermos se formó en Santander un hospital en tres casas particulares, dedicando cada una a un cometido específico. Su capacidad estimada no debió ser superior a los 300 enfermos, pero en condiciones precarias.

14.—Para su atención pudo disponerse de un cuadro de personal con cometidos concretos, la mayor parte de cuyos nombres se conocen.

15.—El hospital se sostuvo con los regalos recibidos y con un anticipo que facilitó el Duque de Medina Sidonia.

16.—En Laredo los enfermos desembarcados se curaron, en casas particulares por el personal sanitario de aquella población.

17.—En Santander murieron hasta los primeros días de diciembre unos 200 soldados, lo que representa un 20 por ciento de los enfermos.

18.—Simultáneamente se dispuso lo preciso para reparación de los barcos afectados, siendo Bernabé de Pedroso el responsable de todo lo referente a este aspecto.

Regesta de documentos.

1. Traslado de lo que escribió García de Vallejo al Sr. Secretario Andrés de Alva.

Santander, 4 de octubre de 1588.

A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 227.

2. Carta de García de Vallejo a Andrés de Prada del Consejo del Rey nuestro Señor y su secretario de la Guerra.

Santander, 10 de octubre de 1588.

A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 228.

3. Carta de Francisco Maldonado al Rey Nuestro Señor.
Santander, 10 de diciembre de 1588.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 140.
4. Relación de lo que Logroño envía a la villa de Santander para regalo de los enfermos de la Armada.
Logroño, 16 de octubre de 1588.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 209.
5. Relación de las cosas que envió la villa de Valladolid a Santander para los enfermos de la Armada.
Valladolid, 10 de octubre de 1588.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 227 n.º 204.
6. Carta de Hernando de la Riva Herrera al Rey nuestro Señor.
Santander, 4 de diciembre de 1588.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 156.
7. Memorial que el escribano Gaspar de Nanclares remitió al licenciado Diego Daza, corregidor de la ciudad de Santo Domingo de la Calzada.
Santander, 9 de diciembre de 1588.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 114.
8. Carta de Bernabé de Pedroso a S. M.
Santander, 31 de diciembre de 1588.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 228 n.º 160.
9. Carta del licenciado Diego Daza al Rey nuestro Señor.
Santo Domingo de la Calzada, 2 de enero de 1589.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 112.
10. Certificación de lo remitido por la ciudad de Santo Domingo de la Calzada.
Santander, 23 de diciembre de 1588.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 244 n.º 113.
11. Carta de D. Ordoño de Camudio al Rey nuestro Señor.
Laredo, 5 de marzo de 1589.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 246 n.º 45.
12. Carta de D. Ordoño de Camudio al Rey nuestro Señor.
Laredo, 11 de abril de 1589.
A. G. S. Guerra Antigua. Leg. 247 n.º 37.

NOMBRES COSTEROS Y TRAGEDIAS MARITIMAS (1618-1860)
DEL PUEBLO DE AJO

LUIS DE ESCALLADA GONZÁLEZ

El presente trabajo, como su título indica, está dividido en dos partes íntimamente ligadas entre sí. Por un lado vamos a relacionar el nombre de todos los accidentes costeros de Ajo, y por el otro enumeraremos los ahogados en la costa de este lugar durante los años que se detallan. Ambas cosas se complementan, ya que si ocurrió una tragedia en años pasados, ésta tuvo lugar en un sitio determinado de la costa que muchas veces nos indican los documentos, lo que nos dará una somera idea de los puntos peligrosos de ella. Hasta hoy se han conservado una serie de sonoros nombres de lugares costeros que todavía se usan como cosa corriente y que con el tiempo se pueden olvidar o deteriorar, y es conveniente que éstos se plasmen tal y como los conocemos en la actualidad para recuerdo de generaciones venideras.

Para la preparación del presente trabajo nos hemos remitido a dos fuentes distintas: los nombres de la ría y costa de Ajo nos han sido aportados por tradición oral de los pescadores, las tragedias marítimas se han sacado de los libros parroquiales de finados.

Los nombres de la costa nos han sido facilitados por veteranos pescadores del barrio de Camino, entre los que destacan, por el perfecto conocimiento de la costa y cada uno de sus nombres, D. Jesús Güemes (a) «Chus el del Quinto» y D. Eugenio Marco (a) «Genio», prototipo de pescadores de caña, habiendo sido filtrada la información por otros vecinos de dicho barrio. Quede nuestro más sincero agradecimiento a estos hombres que han sabido conservar los nombres de todos los pescadores del pueblo de Ajo como los recibieron de sus antepasados.

Los libros de finados de la iglesia parroquial de San Martín de Ajo arrancan del año 1614 y hoy se encuentran perfectamente conservados en el Archivo Diocesano de Santillana del Mar.

Hace varios años, al efectuar diversos trabajos genealógicos en dichos libros descubrimos que en ellos se encontraban anotados algunos luctuosos

sucesos ocurridos en las aguas de la costa y ría de Ajo. Los primeros años, la noticia del fallecimiento de una persona ahogada es anotada muy escuetamente con la sola palabra de ahogado o ahogada. Más adelante los libros recogen otros datos sobre el suceso, como el lugar donde ocurrió, si se encontró o no el cadáver, los años que tenía el fallecido, etc. En todos los pueblos, la muerte de una persona es comúnmente sentida, ya que en la mayoría de ellos los vecinos están ligados por lazos de parentesco y mutuo conocimiento real, pero cuando la muerte sobreviene en la mar es una gran tragedia; por una parte, por lo inesperado del fallecimiento, ya que generalmente se trata de personas perfectamente sanas que se dedican a la pesca o al marisqueo, y por otra, porque los cadáveres de los fallecidos generalmente no se recuperan, y sus familiares no tienen el consuelo de dar sepultura al cadáver del ser querido.

Es muy gráfica la frase que el sacerdote anota en la partida de Andrés de Camino Riva en el año 1757. «Se fue a la mar con otros y se ahogó y le llevó el mar». Y le llevó el mar... «Ten cuidado no te vaya a llevar la mar», es frase continuamente repetida por las madres y esposas de los que se dedican a la pesca de percebes y caña en la costa de Ajo, o a los muchachos que se van a bañar a sus playas. Hay un sentimiento ancestral de horror ante la muerte por inmersión.

Es curioso consignar que los libros de finados nos dan datos de un solo naufragio ocurrido en la ría de Santander el 6 de noviembre de 1790. Aquel día, posiblemente acompañada de un fuerte viento sur una débil barca cruza trabajosamente la embravecida bahía desde Somo y Pedreña a Santander; cerca ya de su destino —uno de los cadáveres apareció en el muelle de la capital—, la fuerza de las olas la hacen naufragar. De nuestro pueblo, tres mujeres jóvenes perecen ahogadas.

No aparecen anotaciones de naufragios ocurridos en la temible costa del cabo de Ajo. En los últimos cien años se han dado varios casos de naufragios, entre los que destaca el del vapor «Carranza», del que se conserva memoria imborrable entre los vecinos del pueblo. Posiblemente desde el siglo XVII al XIX muchas barcas de pesca, pataches y cargueros en general, habrán rendido su tributo ante las enfurecidas aguas que con dureza se estrellan contra los escarpados cantiles de la costa de Ajo, pero ninguna noticia tenemos de ello. Muchas veces, como hemos apuntado, no se recupera el cadáver de la persona ahogada, lo que nos induce a pensar que, al ser forasteros los tripulantes de las embarcaciones, no hay constancia documental de barcos de Ajo, y sus cadáveres no recibir sepultura en la iglesia de Ajo, no se consignaba la noticia del naufragio.

Asimismo hemos consignado dos casos de ahogados ocurridos en las presas de dos molinos, accidente que debió ser bastante frecuente en la comarca, ya entonces, tanto los molinos de río como los de mareas, debían de estar muy concurridos.

Hemos detenido nuestro estudio el año 1860. Desde entonces hasta ahora son muchos los casos de ahogados que han sucedido, pero no queremos remover tristes recuerdos todavía recientes; no faltará quien lo haga en el futuro.

NOMBRES COSTEROS

En la costa de Ajo se pueden observar cuatro tramos perfectamente delimitados:

- a) La ría de Ajo
- b) El cabo de Ajo.
- c) Cárcabos.
- d) El cabo de Quintres.

a) La ría de Ajo, comúnmente llamada hoy «la baja» y antiguamente «la canal de Marllago», está formada por la desembocadura del río Campiazo o Solórzano, que en lugar de la presa de la Venera mezcla sus aguas con las salobres del Cantábrico. Tiene una longitud de unos 5 kms.; en su margen izquierda baña orillas de los pueblos de Bareyo y Ajo, y en la derecha, de Arnüero e Isla. Es ría de poco calado, cubierta de basas y arenas, muy marisquera, y que vierte a la mar entre los cabos de Quejo y Ajo.

Durante la prehistoria esta ría fue un foco de atracción para el hombre primitivo. En sus márgenes se han encontrado varias cuevas con grandes concheros marinos del período mesolítico y de la Edad del Bronce. Sus orillas fueron recorridas por animales como el rinoceronte lanudo, jabalíes, ciervos, caballos, y en épocas muy cercanas, el lobo, tasugo y jabalí.

Antiguamente estaba sembrada de viejos molinos de mareas, el de la Venera, Soperio, la Lastra, el Huyo, Pasaduiro, Castellanos... Hoy sólo se conserva íntegro el de la Venera, que cierra la salida del río hacia la mar. Los demás están arruinados y muy pocos conservan restos de sus antiguas presas y fábricas.

La ría de Ajo en pasados siglos fue el camino por el que llegaban a los pueblos comarcanos las mercancías que necesitaban para su sustento; no estaban las comunicaciones terrestres tal como las conocemos hoy. Por ella se recibían en barcas de carga el vino, el bacalao, el aceite, la cera y otros suministros.

Por ella se exportaban los pocos productos de que eran excedentes los pueblos ribereños, principalmente las maderas. Durante muchos años, el concejo de Ajo se ve precisado, para hacer frente a pagos comunes, a vender parte del producto de sus montes. Estos se embarcaban en pinazas que atracaban en la desembocadura de la ría, donde actualmente se conserva todavía «el muelluco», y desde allí se enviaban a Santander, Castro Urdiales y Bilbao.

En la desembocadura de la ría se conservan los restos de una ermita dedicada al Apóstol Santiago. La tradición quiere hacer creer, sin fundamento alguno, que allí tuvo lugar el desembarco de los restos de Santiago a su llegada a España.

Otra tradición supone que en el mismo lugar había un poblado de pescadores que perecieron en una galerna. No hemos encontrado constancia documental de este hecho.

Durante este siglo, sus remansos cubiertos de basas fueron cerrados para aprovechar los terrenos recuperados para la agricultura, lo que dio lugar a la formación de las marismas de Caloca, Juan Francisco, el barbero, el secretario y Paulino. Vano intento la mayor parte de las veces, ya que la fuerza de las corrientes desbarató la obra humana.

Hoy la ría es un verdadero vivero de marisco. Sus orillas no están prácticamente contaminadas por urbanizaciones y su paisaje es agreste y bucólico.

Los nombres desde el río a la mar son los siguientes:

A) RIA DE AJO

Margen izquierda

AJO Y BAREYO

La Venera
El Puente
Bajo el Monte del Cura o Monte de
Linares
El Recodo
Marisma de Juan Francisco
La Regata de los Frailes
La Regata del Tupó
La Punta de la Lastra
Picarrío
La Laguna del Revendo

Margen derecha

ARNUERO E ISLA

La Venera
El Puente
El Molino de Soperio
El Recodo de Soperio
La Lastra del Cartujo
Marrallao
La Cantera
Remolina
La Piedra del Cuervo
La Punta del Pinar
Orilla de Santo Domingo

La Regata del Manzanal	Presa de Castellanos
El Huyo (antes Huyo de Chapiru)	Presas Viejas
Las Arreñadas (antes la Rañada)	El Pozo del Candil
El Plegón	La Toba
El Plegonuco	La Arena
El Pozo del Espial	La Isla de la Arena
Cantarranas	La Pozuca
La Presa de Vallentín	
La Lastra de Pasodiro (antes Pasadui- ro o Pasaduro)	
El Regato del Zaguán	
Barrandillo	
Arnillas	
La Regata de Arnillas	
El Mancubo	
La Regata de Santiago	
Los Bocales	
El Cantuco	
El Muelluco	

B) CABO DE AJO

Entre la ría y playa de Ajo se abre paso valientemente el saliente de cabo de Ajo. Es la parte más notoria del litoral cántabro, la punta más avanzada de la provincia.

Como recuerdo del paso del hombre primitivo se han encontrado en sus tierras talleres de sílex al aire libre.

Según Fermín de Sojo y Lomba, ilustre cronista de la Merindad de Trasmiera, su loma fue hollada por los romanos, que construyeron una «calzadilla» para llegar a su límite territorial.

Durante los siglos XV al XIX, en su extremo norte, precisamente delante del faro actual, se hallaba situada la «casa de la vela», torre de vigilancia de los habitantes de Ajo y pueblos aledaños para evitar el asalto de piratas durante estos siglos de continuas luchas entre España y otras naciones de Europa. Muchas veces, el mantenimiento de esta atalaya dio lugar a curiosos pleitos entre los pueblos encargados de su conservación, pleitos que se dilucidaron ante el gobierno de la Merindad de Trasmiera y el Bastón de Laredo.

Desde que se fundaron las fábricas de artillería de La Cavada y Liérganes, los terrenos comunales del saliente de Ajo fueron proveedores de carbón de madera para las Reales Fábricas y de allí salieron innumerables carros de carbón que sirvieron de combustible a las mismas.

En 1929 fue construida una carretera desde barrio de Ajo hasta la misma punta del cabo, y en ella un faro que sirve de guía permanente a los navegantes, situado a 83 metros sobre el nivel del mar.

La costa es alta y acantilada. Solamente se encuentran en esta zona el pequeño remanso de Puerto Chico y el de Garijones, pero ésta, por estar abierto al vendaval, no ofrece refugio a las embarcaciones.

Los nombres de esta zona, de Este a Oeste, son:

El Cargadero	La Meseta
La Punta de la Oliva	Canto Alto de Varear
La Sorrozuela	El Canto de los Mubles
La Mina	El Rincón de Garijones
Los Ramos	La Lastra de Garijones
La Lastrilla	El Rincón del Pedregal
El Rincón de la Lastrilla	El Pedregal de Garijones
El Canturrón	Bajo la Pared
Lo alto del Canturrón	El Lastrón de Tarredondas
La Turrustera del Canturrón	La Corvera
El Rincón del Sotomio	El Canto de Varear de la Corvera
El Sotomio	El Canto Alto de la Corvera
El Canto Cagao	El Tollancón
Puerto Chico	Los Encinos
Lo Bajo del Rostro	El Rincón de los Encinos
El Pozuelo	Latalenguas
El Rincón del Pozuelo	Los Guirfios
La Llanca	La Pasadilla
La Punta del Rostro	La Entrada de Latalenguas
El canto alto del Rostro	El Medio de Latalenguas
La Poza	El Poyate
La punta de la Poza	La Rampla del Aguabierte
El Calondo	El Garmón
La Ojerada Alta	Malabajada del Arco
La Ojerada Baja	Los Rincones del Arco
El Medio de la Ojerada	El Arco Bajo

El Muñuelo	El Arco Alto
El Rincón del Merto	El Arco
La Lastra del Merto	Las Péndidas
El Merto	El Rincón del Canto Simón
El Rieguco	El Canto Simón
El Riego	La Raja
La Punta del Riego	Lo Alto de la Escalera
La Lastra del Riego	La Escalera
La Meseta del Riego	El Moriscote
El Aguila Alta	El Rincón del Moriscote
El Aguila Baja	La Punta Alta
El Canto del Cuchillo	Los Cangos Altos
La Lastra de la Periconá	Los Cangos Bajos
El Plegón	El Guirfial
El Cantuco del Plegón	Los Calerucos
La Lastra Nazaria	El Rincón del Cango
Las Mijeriegas	El Cango
El Rincón de las Mijeriegas	El Regato de la Madera
El Cantuco de las Mijeriegas	La Punta del Cango
Debajo de la Casa de la Vela:	Juncubas
El Canto Entornao	La Piedra de la Ballena
Canto Alto del Canto Entornao	El Arenal (llamado por los marineros
El Pitorro	Playa de Cuberris, comúnmente co-
La Lastra del Pitorro	nocida por Playa de Ajo)

C) CARCABOS

Entre la playa de Cuberris y la de Antuerta se abre paso hacia la mar un pequeño saliente llamado de Cárcabos. Es una parte costera de poco relieve que sirve de divisoria a ambas playas.

Su punta está horadada por la mar, formando una cueva llamada el «covarón de Cácabos», que se introduce en el litoral y se abre al cielo mediante dos «garollas» que afloran a la superficie, y en cuyo interior las olas se estrellan con fiereza.

En el lugar llamado «el Cadenón» y «los Clavos» naufragó el 28 de noviembre de 1896 el vapor «Carranza», y no en la Punta de Urdiales, situada al O. de la playa de Antuerta, como indicó en su día el periodista que dio la noticia del naufragio en el periódico *El Cantábrico*. En este desastre perecieron quince

personas y fueron innumerables las peripecias que pasaron los habitantes de Ajo para salvar a unos pocos tripulantes del buque. «El Cadenón» y «los Clavos» son nombres de entonces, ya que justo encima de «la Piedra del Hombre» se incrustaron en la roca mediante barrenos unas piezas de hierro, que todavía se conservan, que sirvieron de soporte al andarivel que elevó desde el barco a la costa a los escasos supervivientes del naufragio.

Durante el siglo XVII hay constancia documental que en el saliente de Cárcabos había una atalaya de vigilancia para evitar arribadas de salteadores y piratas a las playas de Cuberris y Antuerta, ya que éstas con buen tiempo son muy accesibles por mar.

Los nombres de este saliente, de E. a O., son:

El Plegón	La Piedra del Hombre
El Confesonario	El Cocino
Zornoza	El Regato de Ruelos
El Rincón de Zornoza	Ruelos Altos
Peña Mordejón	Ruelos Bajos
Malabajada del Arenal	El Rincón de Ruelos Bajos
La Lastrilla (Punta de Cárcabos)	Arrastraculos
El Cadenón (llamado también «los Clavos»)	El Rincón de la Aguda
La Punta del Taburete	La Aguda
El Rincón de los Rastrillos	La Punta de la Aguda
Los Rastrillos	Las Heras de Antuerta
	La Playuca de Antuerta

D) CABO DE QUINTRES

Desde la playa de Antuerta hacia el O. la costa se va elevando gradualmente hasta coronar en el formidable accidente de cabo de Quintres, pero sin sobresalir mucho de la línea general de la costa. Sus 138 metros sobre el nivel del mar, cortados en vertical sobre el agua, hacen que su relieve, tanto al contemplarlo desde arriba como desde su base, sobrecoja el corazón. Esta pared sirve de lugar de anidamiento a muchas aves marinas, y el tránsito de personas por debajo de la pared es muy peligroso, ya que hay una lluvia continua de trozos de piedra que se desprenden de ella.

La parte alta del cabo, llamada «la Enceroja», sirvió durante la última guerra civil para instalar una batería costera para la defensa de la ciudad de Santander y fue testigo de la agonía y hundimiento frente a ella, en 1937, del acorazado «España».

Desde esta elevada atalaya natural es dado contemplar los días despejados un grandioso panorama marítimo y terrestre que incluye desde los Picos de Europa, al O., hasta la costa de Vizcaya, al E.

En su costa han ocurrido durante el presente siglo varios naufragios, entre los que sobresalen el hundimiento del «Kara» en 1920, parte de cuyos restos se conservan todavía en casa de un vecino de Ajo.

El último de los pescaderos de esta costa perteneciente a Ajo se llama «Brenas», a partir de aquí comienza la costa del pueblo de Galizano.

El Ojoso Alto	El Canto de Boquera
El Ojoso Bajo	El Cercado de Boquera
El Canto del Ojoso	El Pedregal de Quintres
El Rincón del Ojoso	La Sobrellata
El Canto de las Estrías	La Llata
El Canto Entornao	Entreporillos
El Muelluco	El Rincón de Entreporillos
La Llanquía	La Cargada
La Punta de Urdiales	La Gatera
El Arca	El Rincón de la Gatera
Turrustera de Cambiano	Las Escuadras
Cambiano	La Lastra de Estradilla
El Rincón de Cambiano	La Punta del Mugrón
La Cayuela	El Canto de Mingo Lainz
El Cuervo	La Lastruca de los Salvarreyes
La Audiencia	El Pedregal de Estradilla
El Canto del Cuervo	La Rebollera
El Rincón del Cuervo	El Rincón de la Rebollera
Palomeras	Los Ayunques
El Rinconuco de Pisalbas	Las Estrías
Pisalbas	Brenas
Boquera	

TRAGEDIAS MARITIMAS (1618 A 1860)

Las referencias que siguen proceden de los dos Libros de Finados más antiguos conservados de la parroquia de San Martín de Ajo (1614-1773 y 1773-1861). Ambos se encuentran en el Archivo Diocesano de Santander (Santillana del Mar) bajo las signaturas: 4892 y 4893, respectivamente.

AÑO

- 1618 PEDRO DE RIVAS
«Ahogado.»
- 1624 DIEGO DE LA PEÑA
«Ahogado.»
- 1628 PEDRO DEL CAMPO
«Ahogado.»
- 1629 CATALINA DE LA BARCENA LIAÑO
«Ahogada.»
- 1636 CATALINA DE ONTANILLA
«Ahogóse en Marllado.»
- 1645 LOPE DE ARREDONDO
«Ahogado en el mar.»
- 1668 FRANCISCO DE CAMINO
«Se ahogó en el mar.»
- 1693 ANTONIO DE LA OCEJA
«Se ahogó en el mar; yo no sé haya aparecido su cuerpo para darle sepultura.»
- 1724 INES DE RIVAS
«Por haberse ahogado en el mar.»
- 1729 MICAELA DE PELLON
«Se ahogó en la canal de Marllado, jurisdicción de este lugar.»
- 1740 JOSEFA MARTINEZ DE SAN MIGUEL
«Se ahogó en el río del molino de la Reduera (hoy de la Rodera, en Meruelo).»
- 1750 JOSE DE PALACIO CORRAL
«Yendo a pescar se ahogó en la costa del lugar de Langre.»
- 1753 MARCOS DE GÜEMES
«Por haberse ahogado en el sitio que llaman Lattalegudes (hoy Lata-lenguas), costa del mar océano; no se encontró su cadáver.»
- 1757 ANDRES DE CAMINO RIVA
«Se fue a la mar con otros y se ahogó y le llevó el mar.»
- 1764 MANUELA SANCHEZ
«Se ahogó en el Mar de Cantabria y costa deste lugar de Ajo, al sitio que llaman los Encinos.»

- 1774 MARTIN DEL RIBERO PELLON
«Se ahogó en la costa del mar deste lugar de Ajo, en el sitio que llaman la Punta de Urdiales, de edad de trece años.»
- 1776 ALFONSO DE LAINZ PUMAR (11 de octubre de 1776)
«Se ahogó en la Costa del Mar Océano deste lugar de Ajo, al sitio que llaman Cambyano, de edad de cincuenta y tres años; no se encontró su cuerpo; había recibido en el Convento de San Ildefonso, Orn. de Predicadores, deste dho. Lugar el día seis deste citado mes de octubre, Domingo del Rosario, los Santos Sacramentos de Penitencia y Sagrada Comunión.»
- 1778 MANUEL RAMIREZ (24 de junio de 1778)
«Se ahogó en la costa del Mar deste Lugar de Ajo, á el sitio de la Arenal, de edad de dieciocho años.»
- 1781 AGUSTINA ALONSO DEL CARRE PUMAR (22 de febrero de 1781)
«Se ahogó de dieciocho años en la Presa del Molino de Solano, del río de Ganzedo, deste lugar de Ajo.»
- 1781 RIBERO PELLON, PABLO (25 de agosto de 1781)
«Murió ahogado en la Costa del Mar deste lugar al sitio del Arenal, de trece años. No se ha encontrado su cuerpo.»
- 1788 RAFAEL DE PELLON (4 de diciembre de 1788)
«Se ahogó en la costa del mar de este Lugr. y sitio del Canto del Cuervo, salió a la orilla el día nueve de dicho mes y año.»
- 1790 BERNARDA GOMEZ (6 de noviembre de 1790)
«En seis de noviembre de este año de mil setezs. y nobta. se aogó en la Ría y Canal de Santander Bernd. Gómez, Mugr. Lexitima de Jacinto de Güemes, vezina de este lugr. de Ajo, enterróse el día ocho de dho. mes y año en la Igl. Catedral de la Ciudad de Santander, por qta. y orden de la Junta de Caridad establecida en dha. Ciudad por S. S. Illma.»
- 1790 RAMONA DE TRUEBA (6 de noviembre de 1790)
«En seis de noviembre de este año de mil setzs. y nobenta se aogó en la ría de Santander Ramona de Trueba, hija de Juan de Trueba, vez.º de este Lugr. de Ajo. Salió cadáver a el muelle de la ciudad de Santander, y de cuenta de la Milicia Christiana establecida en dha. ciudad por el Illmo. Sor. Obispo de ella, se enterró en la Iglesia Catedral de recordada ciudad. Hera de edad de veinte años.»

- 1790 MARIA PASION DE GÜEMES PALACIO (6 de noviembre de 1790)
«En seis de noviembre de este año de mil setezs. y nobta. se aogó en la Canal de Santander María Pasión de Güemes Palacio. Enterróse en la Iglesia Catedral de la ciudad de Santander de quenta y por caridd. de la Milicia christiana fundada pr. S. S. Ill.^a, tenía veinte y dos años de edad.»
- 1798 TERESA GOMEZ (20 de agosto de 1798)
«Salió en el sable y arenal de este lugar de Ajo, aogada, Teresa Gómez, natural de Matienzo (según resulta de la informzn. qe. recibió la Justicia Real qe. concurrió a lebantar este dho. cadáver), enterróse el siguiente día pr. mandato judicial de mencionada justicia en la Hermita del Glorioso Sn. Juan Bautista de este dho. Lugr. de Ajo, por hallarse dho. cadáver con excesiva corrupción.»
- 1807 ROSA DE LA LASTRA (5 de julio de 1807)
«Se ahogó en la Ribera del mar al sitio de Urdiales, de edad de veintiséis años; salió a la orilla del mar y sitio de Lojoso su cadáver el día siguiente, y se le dio sepultura en la Igl. Parroql. de este dho. Lugr.»
- 1809 MATIAS DE VILLANUEVA LLAMA (24 de marzo de 1809)
«Se ahogó en la Ribera del mar al sitio del Rostro, no salió a la orilla su cadáver, se hicieron los oficios de entierro y demás funerales en la Igl. Parroquial de este dho. Lugr.»
- 1812 TERESA DE CAMINO (25 de agosto de 1812)
«Se ahogó en esta Canal de Marllago, al sitio de la Lastra, de edad de cincuenta años; al día siguiente de mandato judicial precedidas las diligencias ordinarias se le dio sepultura su cadáver en la Ig.^a Parroquial de este dho. Lugr.»
- 1838 JOSE DE GÜEMES (10 de diciembre de 1838)
«En diez de diciembre se ahogó en el mar Josef de Güemes, vecino de este lugar de Ajo, de edad de cincuenta y ocho años.»
- 1842 IGNACIA ALONSO DE CAMINO (29 de marzo de 1842)
«Ignacia Alonso de Camino, según diligencias judiciales, fue ahogada en veintinueve de marzo de este año de cuarenta y dos; su cadáver no fue aparecido.»
- 1845 URBAN MARTINEZ (28 de marzo de 1845)
«En veintiocho de marzo de mil ochocientos cuarenta y cinco fue aho-

gado según notoriedad Urban Martínez, de edad de cuarenta años, natural del Valle de Ruesga.»

- 1845 NICOLASA HERRERO GOMEZ (22 de julio de 1845)
«No recibió los sacramentos por haber sido su muerte desgraciada en la Costa del mar de este pueblo. De edad de sesenta y seis años.»
- 1852 ANTONIA DE LAINZ RAMIREZ (10 de octubre de 1852)
«El diez de octubre de este año de mil ochocientos cincuenta y dos, murió desgraciada en el recinto y Jurisdicción de este pueblo, ahogada, según Dilig. Judiciales, Antonia de Lainz Ramírez, hija de Policarpo de Lainz y Antonia Ramírez, la cual, habiendo sido rescatada, fue sepultado su cadáver en el Campo Santo de esta iglesia parroquial.»
- 1860 LORENZO DE LA LASTRA
«En tres de febrero de este año de mil ochocientos sesenta, murió Josefa de Diego, viuda de Lorenzo de la Lastra, según noticias u opinión común fue ahogado.»

SEMBLANZA DEL GENERAL DON FRANCISCO DIAZ-PIMIENTA
RODRIGUEZ (1594-1652), FUNDADOR DEL REAL ASTILLERO
DE GUARNIZO

N. MERCAPIDE

Dar a conocer la importancia de este personaje histórico en determinados aspectos, es el principal objetivo del presente trabajo.

La familia DÍAZ-PIPIENTA tenía instalaciones navales en La Habana. En el siglo XVIII, se llamó en dicha capital «Boquete de los Pimienta», al lugar donde hoy desemboca la calle de Empedrado en la Avenida del Puerto, por tener en ese punto su carenero los Pimienta. En la revista cubana «Mar y Pesca», núm. 98, págs. 32-33, se reproduce un grabado con el siguiente pie: «Reconstruida en el siglo XVIII, esta casa habanera perteneció al Almirante Díaz-Pimienta». Se trata de una casa antigua, de planta baja y dos pisos.

Don Francisco Díaz-Pimienta, padre, fue dueño de diversos buques contruidos principalmente en La Habana. Los explotaba él mismo o los alquilaba o vendía al Estado, como era norma corriente en aquella época; se denominaron «Nuestra Señora de las Aguas Santas», «Santa Teresa», «Concepción», etc.

Díaz-Pimienta, padre, casado con doña Beatriz Rodríguez de Acosta, pertenecía a una familia de origen portugués, experta en la construcción de buques y, con el grado de capitán, participó, como piloto, en galera de su propiedad, en el célebre combate de Lepanto, cubriéndose de gloria.

Nuestro protagonista, don Francisco Díaz-Pimienta, fue hijo ilegítimo, habido probablemente de una mulata cubana esclava llamada Catalina y La Habana su lugar de nacimiento, o bien de la canaria Juana Pérez de Mendizábal y Tazacorte lugar donde habría nacido, en tal caso.

Dice don Agustín Miralles Carlo que, por tradición, se le supone nacido en Tazacorte (Isla de La Palma) en el año 1594, pero que en el expediente incoado para su ingreso en la Orden de Santiago, se le declara natural de La Habana y que acaso tuviera interés en ocultar el lugar de su nacimiento.

En el Archivo General de Simancas, existe un documento muy extenso que hemos examinado personalmente, en el que el capitán don Francisco Díaz-Pimienta, padre, pide facultad para hacer mayorazgo de sus bienes en sus dos hijas que tenía casadas, Inés y Lucía. Se dice en las diligencias practicadas,

que «los suplicantes tienen dos hijas solas, sin esperanza de tener más hijos y más de 24.468.900 mv. que han ganado con los frutos de su heredad y con algunas granjerías obtenidas en las Indias con naves propias», etc.

Consta en este documento «que son gente principal y de calidad y que su casa (en la ciudad de Santa Cruz, de la Isla de Palma), ha sido una de las de más autoridad y reputación».

El biógrafo de nuestro protagonista fue el historiador canario don José Wangüemert y Poggio, cuya obra fue editada en Madrid en el año 1905. Se tuvo para ello, en parte, a la publicación canaria «El Ramillete», al que sigue cronológicamente hasta 1621, los acontecimientos más relevantes de la vida militar del biografiado, pero sin tocar su faceta de arquitecto naval, faceta que ahora nos interesa destacar especialmente, por ser la relacionada más directamente con el Real Astillero de Guarnizo. Para paliar, sin duda, esta grave omisión del biógrafo, el tratadista Cesáreo Fernández Duro resume en el prólogo del libro de Wangüemert, algunos hechos que calificaron al general como arquitecto naval de primer orden.

Para la redacción del presente trabajo, nos hemos atendido no solamente a la mencionada biografía, sino también a otros muchos escritos recogidos en diversas obras históricas y al resultado de investigaciones personales.

«Todas nuestras gestiones —dice Wangüemert— con el fin de encontrar un retrato del general don Francisco Díaz-Pimienta, han dado resultado negativo y casi nos atreveríamos a afirmar que no existe». Algunas gestiones hemos realizado nosotros también en este sentido, pero con el mismo resultado.

Cursó sus primeros estudios en Sevilla «con lustre como hombre principal e hijo de tal». A los 14 años ya había leído a Tito Livio y a Quinto Curcio, enriqueciendo su juvenil imaginación con los relatos guerreros de estos autores clásicos. Aunque la intención de su padre era que el muchacho siguiera la carrera eclesiástica, fue su vocación ingresar en la Marina, una vez conseguido, solicitó ser destinado a Flandes, haciendo en estas costas sus primeras armas.

Ya en el primer año de su carrera, en 1614, un acto de valor personal hizo que, arrojándose al agua, salvara la vida de don Miguel de Vidazábal, de Motrico, que mandaba una expedición dirigida a Flandes para reforzar el ejército español. Este acto le valió el empleo de alférez.

Con fecha de 8 de febrero de 1625, siguiendo la tradición familiar, y ya con el grado de capitán, firmó asiento para la construcción en La Habana, de dos galeones, construcción que dirigió él mismo.

Comprobada la bondad de estas dos unidades, recibió Díaz-Pimienta el nombramiento de superintendente de fábricas en la Isla de Cuba.

A partir de aquí y como iremos viendo, esta faceta de arquitecto naval nunca la abandonó hasta el punto de alcanzar el máximo prestigio.

Incorporados estos dos galeones a la escuadra, regresó a España al año siguiente formando parte, como uno de los jefes más significados, de la expedición que transportó a España el tesoro más grande recibido del Nuevo Mundo, rindiendo viaje en Cádiz tras muchas contrariedades.

Mandaba la escuadra el general navarro don Lope de Hoces y ya en las Bermudas comenzaron los temporales perdiéndose un patache cuya tripulación, sin embargo, pudo salvarse. Un rayo abatió el mástil de la nao capitana causando la muerte a cuatro hombres. Se perdió también la nao «Santa Getrudis» que, cuando pudieron prestarle asistencia, tenía ya cuatro palmos de agua sobre la carlinga. Tuvieron que luchar no solamente contra el huracán que dividió en dos partes la escuadra, sino también contra los piratas que no querían desperdiciar tan magnífica ocasión en su labor depredadora.

Las 31 velas que llegaron primeramente a aguas de Cádiz, permanecieron fuera del puerto formando una media luna, hasta que llegó el resto de la Armada que recrecida en América con 36 naves más (90 en total), entró en el puerto con el consiguiente júbilo de los valientes navegantes y de la nación entera.

Un poeta que formaba parte de la expedición, llamado Foscado, escribía con este motivo:

*El gran don Lope cogió
Cien hombres y fue su atlante
Francisco Díaz Pimienta
Pues haciendo de sí alarde
En la ocasión más honrada
Fue de su pimienta esmalte.*

Después de este feliz arribo, don Lope de Hoces se hizo cargo de las naos a cuyas inmediatas órdenes estaba el capitán Díaz-Pimienta el cual en el galeón «San Esteban», se dedicó a reconocer urcas flamencas, por si navegaban en son de combate.

Se le hace regresar a España en 1634 y contrae matrimonio con doña Alfonsa Jacinta de Valdecillo y Velasco en la villa de Portugaleta el 26 de enero de 1636. Consta en el acta matrimonial que era superintendente de las fábricas y plantíos de las Islas de Barlovento del mar Océano y castellano del castillo de la fuerza vieja de La Habana.

Tenía entonces 41 años y ella 16, cuando tuvo el primer hijo que se llamó también Francisco; su segundo hijo se llamó don Martín José y vistió el hábito de Calatrava; el tercero fue religioso, Fray Nicolás Díaz-Pimienta y, finalmente una hija, Teresa, que fue religiosa profesa en el convento de Santa Clara en Guadalajara.

A principios de 1641, salió del Ferrol Díaz-Pimienta, para las colonias de América al mando de una división de 2.000 hombres y, concretamente, el 6 de mayo del mismo año, partió con ella de Cartagena de Indias para Santa Catalina embarcado en el galeón «San Juan» de 400 tons., con objeto de arrojar de esta isla a los ingleses que la tenían ocupada desde el año 1629 y desde la cual venían hostilizando peligrosamente a las expediciones españolas.

Disponemos de una relación pormenorizada de esta importantísima operación que acabó con la resistencia inglesa, cayendo prisionera toda la guarnición y asegurando al gobernador inglés que todos serían tratados con gran benignidad, «...sin permitir que a las mujeres —que eran 60 entre casadas y solteras— se les quitase la ropa ni de vestir ni de dormir». Díaz-Pimienta tuvo que reprimir en esta ocasión con mano muy dura, un conato de conspiración por parte de los portugueses, ávidos ya por aquella época, de recobrar la independencia para su nación.

El Rey le concedió por esta operación, el hábito de la Orden de Santiago, y al año siguiente (1642), se imprimió en Madrid, redactada por el mismo Díaz-Pimienta, la «Relación del suceso que tuvo lugar en la Isla de Santa Catalina o de La Providencia en la que se da cuenta de cómo la tomó a los enemigos, echándolos de ella y de la estimación de los despojos y número de prisioneros».

A recrudecerse la guerra contra los ingleses, se le nombró en dicho año 1641, en vista de sus muchos servicios y capacidad, general y almirante de la Real Armada de Indias.

Dice Lafuente en su *Historia de España*, que durante la funesta administración del Conde-Duque de Olivares (22 años), se perdieron más de 280 navíos entre el Océano y el Mediterráneo, naves que apenas se sustituían por otras nuevas y Deleítio dice, por su parte, copiando de Matías de Noval, como censura a esta actitud del Conde-Duque, que éste «nunca entró en las embarcaciones porque le hacía mal de cabeza. Podemos dar fede que jamás acometeremos ardua ni laboriosa labor si es tan delicado el rector de la Monarquía».

Sin embargo, Fernández Duro, nuestro mejor historiador naval, no opina de este modo. Trata de la Junta que se organizó en el año 1622 presidida por don Diego Brochero y don Fernando Girón, ambos del Consejo de Guerra,

«para resolver las cosas de la mar y refuerzo de la Armada del Océano y acordar de ello y de todo lo demás tocante a la materia».

Olivares dictó muchas disposiciones para el fomento de la Marina, pero ni el acierto ni la fortuna acompañaron a su política naval ni a la de su sucesor en cuyas manos se consumió nuestra ruina marítima.

Díaz-Pimienta se acreditó ya, según dijimos al principio, como arquitecto naval, en su primer asiento para la construcción de dos galeones en La Habana en 1625; en 1643 dio nuevas prescripciones para la construcción de naos, creó asimismo astilleros en Santa Cruz de la Palma y en Cartagena de Indias, para el cual redactó en 1645 por orden del Gobierno de la Nación que propuso reformas para la traza de los navíos que en lo sucesivo se construyeran, una especie de Reglamento titulado «Medidas y fortificaciones que al general Francisco Díaz-Pimienta le parece deben tener los galeones que el capitán Agustín de Baraona se obliga a fabricar y entregar en el puerto de Cartagena de Indias a quien S. M. mandare».

Los constructores hábiles de aquella época en el Cantábrico eran Felipe de Alzate, Francisco de Iturzaeta, Esteban de Arrillaga, Martín de Arana, Lorenzo de Urnieta, Lucas Guillén de Veas, Ignacio y Juan de Soroas, etc., algunos de cuyos nombres tienen aún vigencia entre nosotros. Estos eran directores de nuestros astilleros regionales en la época de mayor actividad, esto es, desde el advenimiento de Felipe IV hasta 1640. Luego mejorarían aún más las perspectivas para Guarnizo, como veremos seguidamente.

Conocidos son los sucesos lamentables ocurridos en Laredo y en otros astilleros del Cantábrico durante el año 1639, que quedaron destruidos por la escuadra francesa mandada por el Arzobispo de Burdeos Henry d'Escombleau de Sourdis.

Estos actos de piratería plantearon el problema de localizar el paraje más indicado para proseguir la construcción naval sin tanto riesgo como hasta entonces y sabido es que esta misión fue encomendada al general don Francisco Díaz-Pimienta, que eligió la ría de Solía, en Guarnizo, bien defendida por Santander y su extensa bahía y oculta a las miradas desde naves pertenecientes a naciones hostiles.

Es posible que para ello influyera también la proximidad de las fábricas de artillería de Liérganes y La Cavada, que desde unos años antes, concretamente desde 1630, era la proveedora exclusiva de artillería de hierro a la Armada.

Aunque en esta ría se venían construyendo ya naos desde época inmemorial, su designación por Díaz-Pimienta para Astillero Real hizo que, a partir

de 1644, fueran muchos los galeones aquí contruidos y dice Fernández Duro que desde este período se construyó en Guarnizo más que en ningún otro astillero español. En él trabajaron varios de los constructores anteriormente indicados.

No obstante, no está muy de acuerdo a este respecto Martínez Guitián, que en su libro titulado «Naves y flotas de las cuatro Villas de la Costa», al afirmar que la actividad de Guarnizo en el siglo XVII fue intermitente e inferior a la de Gergote, o sea, Colindres, que fue cuando éste adquirió su máximo apogeo.

Añade dicho autor Martínez Guitián que en 1650 se pusieron en este astillero de Guarnizo las quillas para unos galeones de 500 Tons. destinados a la carrera de Indias, de acuerdo con las nuevas medidas y planos que para ello dio Francisco Díaz-Pimienta, quien pasó a residir a Guarnizo para dirigir la fábrica que despertaba mucho interés entre los marinos por tratarse de conseguir un menor calado que permitiese a los galeones de este tonelaje franquear sin dificultad la barra de Sanlúcar de Barrameda, así como los bancos de San Juan de Olúa, frente a Veracruz.

Precisamente, al final de este trabajo figuran con detalle las medidas que fijó Díaz-Pimienta para la construcción de estos galeones.

Por esta época se fueron introduciendo formas que daban a los buques más ligereza y capacidad, creándose así los llamados «barcos largos» y «fragatas», denominación ésta que entonces comenzaba a adoptarse, así como la de «bajeles», genérica para todas las embarcaciones.

Por los mismos años 1648-50 dirigió Díaz-Pimienta la construcción, en Guarnizo, de otros 13 galeones de 800 Tons., los mismos que en 1638 —dice Asúa— se habían ajustado con D. Francisco Quincoces, que debió haber construido en las Cuatro Villas de la Costa para la Armada del Océano y que estaba obligado a entregar artillados, enjarcados y listos para navegar, pagándose a 30 ducados la tonelada, 20 de plata y 10 de vellón, puestos en Laredo.

Díaz-Pimienta introdujo grandes innovaciones en sus preceptivas para la construcción de buques, llegando a prever en ellas las de hasta 3.000 Tons., caso a que no se llegó con mucho por aquel entonces, si tenemos en cuenta que nuestro «Real Felipe» (año 1731) era de 2.163 Tons. y el habanero «Santísima Trinidad» (año 1769), de 2.879 Tons., los dos buques mayores del mundo en sus respectivas épocas.

Los Reglamentos de Díaz-Pimienta estuvieron vigentes hasta que fueron superados, a principios de la siguiente centuria, por los de Antonio Gaztañeta Iturrizalza, que exigía para sus buques «que gobiernen bien, que respondan

pronto al timón, que naveguen a satisfacción y sean posantes y descansados en las tormentas, que se mantengan al viento sin descaecer (sin fatiga quiere decir) y que la artillería de la primera batería esté floreada (flotante) para usar de ella a todo tiempo». Las ideas de Gaztañeta que, por cierto, dio un gran impulso al Real Astillero de Guarnizo, quedaron plasmadas, por lo que a la construcción naval se refiere, en su obra de un título muy largo, pero que se ha dado en denominarla vulgarmente «Proporciones», que es la primera palabra del título.

Las estancias de Díaz-Pimienta en Guarnizo no debieron ser muy prolongadas, aunque sí frecuentes, pues dada su alta graduación y su contrastada eficacia, era requerido para comandar flotas en momentos de apuro, lo que ocurría muy a menudo.

En mayo de 1646 salió para Italia una escuadra al mando de Díaz-Pimienta tomando parte en los graves sucesos de Orbetello que quebrantaron el prestigio de los más ilustres marinos que fueron arrestados y sumariados. Sobre este asunto y por orden superior, escribió Díaz-Pimienta desde Puerto Hércules al Rey una larga carta, con fecha 3 de julio de 1646, informándole puntualmente de lo sucedido, información que sirvió para cuantificar responsabilidades. Esta escuadra, ya de regreso, zarpó de Italia rumbo a España el 22 de agosto del mismo año, desembarcando en Vinaroz 1.500 hombres para socorro de Lérida (en plena guerra de Cataluña) y conduciendo el resto hasta 7.000 hombres a Cádiz a invernar.

En Real Cédula de S. M. de fecha 15 de julio de 1646 dirigida al Marqués del Viso con motivo de la defensa de Orbetello, el Monarca igualó en autoridad a dicho Marqués con Díaz-Pimienta al decir «...y dejo a vuestra elección y a la de Francisco Díaz-Pimienta en lo que en esto se pudiera disponer».

Sin embargo, nuestro protagonista tampoco se libró de ser expedientado en este asunto. Su declaración consta en un documento que se encuentra en el A. G. de Simancas y que encabeza: «Ajustamiento de lo que resultó contra el Almirante General Francisco Díaz-Pimienta en la averiguación que de Orden de S. M. (Dios le guarde) está hecha por el Licenciado don Gregorio Fernández de Angulo en razón de lo que obraron los Jefes y Oficiales de la Armada, campaña de 46».

En este documento fechado en Madrid el 15 de mayo de 1647 justifica Díaz-Pimienta su decisión tomada en Orbetello compartida por los demás generales para el desembarco de sus fuerzas utilizándolas eficazmente en tierra y evitando, por el gran aprieto en que se encontraban, la amenaza de excesivos riesgos.

Estos sucesos de Orbetello dieron lugar a que el mando supremo de Marina pasara al Serenísimo Sr. D. Juan de Austria, hijo bastardo de Felipe IV habido con «La Calderona».

En la instrucción que este Generalísimo dio a la Armada en el puerto de Tarragona el 26 de julio de 1647, decía: «...Y como quiera que es imposible prevenir todos los accidentes de la guerra, se deja al arbitrio y disposición de tan experimentado y valeroso soldado el remedio de las cosas que fuera de los mismos aviniesen. En esta conformidad, encargamos y mandamos a Francisco Díaz-Pimienta, Caballero de la Orden de Santiago, del Consejo de Guerra del Rey Nuestro Señor y Gobernador General de la Armada del Océano, dé las órdenes a su Almirante y demás Jefes y Capitanes de todos los bajeles de esta Armada para la ejecución y cumplimiento de esta mía que ha de ir inserta en la que así diere y distribuyere».

En el mismo año 1647 tuvieron lugar en Nápoles las graves revueltas provocadas por la célebre Masaniello y en el escrito de 13 de marzo de 1648 dirigido al Rey para que ordenara el traslado de la Escuadra de Mahón a Nápoles para socorrer a aquellos reinos, en lugar de trasladarla a Cádiz, como estaba previsto, se dice:

«...al General Pimienta le tiene V. E. premiado con darle la propiedad del cargo que tenía un hombre como D. Fadrique de Toledo y si facilitase V. E. el componer la Armada el año siguiente, camino le venía a quedar para esperar de V. M. mayor acrecentamiento».

Fadrique de Toledo, héroe casi de leyenda, hijo del Marqués de Villafraña, hizo una carrera muy brillante como marino, siendo nombrado Capitán General de la Armada del Océano en 1618. Felipe III le había concedido el título de Marqués de Villanueva de Valdueña y Felipe IV le colmó de honores, suscitando celos del Conde Duque de Olivares, por lo que éste quiso alejarlo de la Corte. Fadrique alegó enfermedad y deseo de descanso, pero habiendo insinuado el Valido que había ganado honores y fortuna al servicio del Rey, Fadrique se indignó y contestó «Que había servido a S. M. gastando su hacienda y su sangre y no hecho un poltrón como el Conde-Duque».

Olivares le acusó de desobediencia y decretó su prisión y procesamiento, multa, destierro, etc. Tantos disgustos le produjeron la muerte acaecida en 1634. Luego, Fadrique de Toledo fue rehabilitado.

Díaz-Pimienta era, como se ve, persona clave en los más importantes acontecimientos de la Armada Española.

En 1649 lo encontramos al mando de la Escuadra del Mar Océano, compuesta de 20 navíos y 5.000 soldados de Infantería, que, juntamente con otras,

condujo a María Ana de Austria, hija del Emperador Fernando III y de la Emperatriz María, hermana de Felipe IV, como prometida del malogrado Príncipe Baltasar Carlos fallecido a los 17 años de edad, prometida que luego desposó con el propio Felipe IV. El desembarco se efectuó en Denia, el 4 de septiembre de dicho año.

En 1651, año anterior a su fallecimiento, fue nombrado Alcalde ordinario de Portugalete, ya que tenía «Carta de avecindamiento en su poder, por ser de allí su esposa y mostrar gran interés y amor a la vecindad».

En una carta que Felipe IV escribió el 7 de septiembre de 1651 a D. Juan de Austria, con motivo del cerco de Barcelona en la guerra de Cataluña, ayudada ésta por Francia, decía: «Que en cuanto a cerrar el puerto de la mar, se había conocido el acierto con que Su Alteza discurría y así había mandado que viniese el General Francisco Díaz-Pimienta y que de Cádiz se enviasen algunos navíos que, incorporados a los que se llevaban de las costas de Cataluña, hiciesen un Cuerpo de Armada suficiente. Y que otrosí, viniesen los barcos largos de Cádiz y una armadilla de bergantines desde Mallorca.

En estas circunstancias habría oído Díaz-Pimienta, quizá por primera vez, la canción popular «Dels Segadors» que, con nueva letra, es el actual himno nacional catalán y que en su primera redacción describía minuciosamente los desmanes que habían cometido las tropas del Rey en Cataluña, comportamiento que motivó, finalmente, aquella guerra. Se conserva aún en dicho himno el mismo espíritu de aquellos segadores del famoso Corpus día 7 de junio de 1640. «Buen golpe de hoz, defensores de la tierra; buen golpe de hoz.»

Por aquellas fechas del año 1651 dieron fondo en Barcelona dos bajeles de la Armada Real de la fábrica de Quincoces; uno de ellos, el «San José», buque nuevo de 1.200 Tons. y 60 piezas de artillería de bronce, para nave Capitana a donde pasó el General Díaz-Pimienta.

Aunque no nos consta, dado el nombre del bajel y el del constructor, podemos deducir fundadamente que fue construido en Guarnizo y que por su tonelaje y poder artillero, se acercaba ya al navío clásico del siglo XVII.

En este bajel falleció al año siguiente nuestro protagonista, según dice su biógrafo, «el 30 de agosto de 1652, a las 7 de la mañana, víctima de unos dolores que le sobrevinieron y que nunca se creyó fueran mortales, engaño de la robustez que desde sus años jóvenes hasta los que vivió, había cultivado con los ejercicios más penosos de la navegación».

Su cadáver fue trasladado a una galera y desde este momento se desconocen noticias de su ulterior paradero, pese a las muchas investigaciones efectuadas.

A su muerte se le tributaron honores excepcionales y seguidamente, el Serenísimo D. Juan de Austria escribió al Rey: «Mucho he sentido la pérdida de D. Francisco Díaz-Pimienta por la falta que juzgó haría al servicio de S. M. un hombre de tanta experiencia y capacidad».

Y Fabro Bremundan, en «Historia de los Hechos del Serenísimo Sr. D. Juan de Austria en el Principado de Cataluña, refiriéndose también a Díaz-Pimienta, dice: «Por la senda más ardua y dificultosa llegó a un colmo de gloria que iguala a la de su dignidad, siendo sujeto en quien admiró su edad y admirarán las venideras, en el grado de perfección mayor, todas las prendas que la idea sepa desear en un soldado y General de mar». Pocas personas han merecido elogio semejante.

El Diario de la Mota escribía: «Fue pérdida en este género, la mayor que ha tenido la Monarquía».

Díaz-Pimienta no pudo ser eclipsado por el oropel y brillo de tantos títulos protagonistas figurantes de la gran historia de la Marina Española de aquella época: Duques de Medinaceli, de Fernandina, de Medinasidonia, de Maqueda, de Ciudad Real, de Tursi y de las Torres, Marqueses del Viso, de Leganés, de Villafranca, de Castrel Rodrigo y de Celada, Condes de Linares y de Castrillo, etcétera.

Siendo el Conde-Duque «Guzmán» y su mujer «Zúñiga», Zúñigas y Guzmanes se ven siempre en los más altos empleos, exceptuando algún Velasco por ser su abuelo materno de aquella casa y tener casado en ella a su bastardo.

Grave enfermedad esta de los Austrias, aunque no estuvieran libres de ella otras casas reinantes. Cuando años antes Felipe II se vio obligado a nombrar a su pariente el joven e inexperto D. Alfonso Pérez de Guzmán, Duque de Medina-Sidonia, para sustituir al recién fallecido Alvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz, en vísperas de la salida de la célebre armada que debía invadir Inglaterra, nombramiento que produjo sorpresa, no estaba en sus manos, con ser Felipe II, la posibilidad de designar para un puesto de tanta responsabilidad, a un Oquendo o un Leyva, los marinos más competentes del momento, porque tenían éstos la desgracia de ser, a la sazón, simples hidalgos.

Desde que Díaz-Pimienta alcanzó la graduación de General, formó parte, con gran frecuencia, de las Juntas de Armadas que resolvían sobre asuntos de muy diversa índole que surgían en su gobernación, incluso en temas civiles; contrabando, incidentes con naves extranjeras, jurisdiccionales, etc.

Existe en el Archivo G. de Simancas, Servicios Militares, leg. 20, el doc. 13, titulado «Relación de servicios del Gral. Frc.^o Díaz-Pimienta, del Consejo de Guerra de S. M. y Capitán General de la Armada del Mar».

Consta en este documento que sirvió desde el año 1614 hasta el 1652 en la Armada del Mar Océano y carrera de Indias, habiendo sido soldado, Capitán de Pataches del Mar y Guerra y de diferentes Galeones, Almirante de la Flota de Nueva España y de escuadras de navíos de la Armada del Océano, gobernando partes de ella, Almirante y Gobernador de la que en el año 1636 pasó al Mar Mediterráneo; fue Gobernador y Capitán General de la Isla de Menorca y 4.^a vez Almirante de la Armada; en 1638 pasó al Brasil, etc., hasta llegar a la graduación máxima de Capitán General de la Armada y del Consejo de Guerra de S. M. Asistió —termina el documento— al asedio de Barcelona con tanto desvelo y trabajo que falleció poco antes de la reducción de aquella plaza, debiéndose a su cuidado mucha parte de este feliz suceso».

Veytia y Linaje, en su «Norte de Contratación de Indias» (Lib. II, Cap. XIV, pár. 14), refiriéndose a sus excepcionales conocimientos en orden a la contratación naval, dice: «A ello fue debido la distinción de ser inscrito en la nómina de los Ingenieros ilustres del siglo XVII, estándolo no menos justificado en la de los Generales bizarros y en la de los Caballeros pundonorosos».

Desde que Díaz-Pimienta se inició como aritmético y arqueador de naos e introdujo en sus Reglas y medidas de proporcionalidad la mayor relación quilla-manga, la tendencia de alargar las naos fue manifiesta y muchos años aún después de su fallecimiento, fueron sus normas tenidas en cuenta en la traza de bajeles.

La Junta Superior de Armadas encargó en 1681 (hacía 30 años que había fallecido Díaz-Pimienta), a D. Jerónimo de Eguía, uno de los mejores constructores del momento, el estudio y planos para una Capitana Real del Mar Océano armada con 90 cañones. Pues bien, este constructor razonó su proyecto, según dice Fernández Duro, fundado en las doctrinas de Díaz-Pimienta, por considerarlo innovador progresivo y expresando, con alusión a las regulaciones de fábrica, que a su persona, con la de algún otro general, se debía en gran parte haber puesto en reglamento lo que antes estaba tan sin él.

Fallecido Díaz-Pimienta, los honores y la nobleza los recibió después, para sí y sus sucesores, su esposa, D.^a Jacinta Alfonsa de Vallecillo y Velasco, a la que se concedió el título de Vizcondesa el 12 de abril de 1672 y el de Marquesa de Villarreal de Burriel el 10 de mayo del mismo año.

El actual poseedor del título de Marqués de Villarreal de Burriel es D. Antonio Morenés Medina, casado con D.^a Vicenta Giles Zuleta, por carta de sucesión de 28 de noviembre de 1958.

Esta es en síntesis la biografía del General D. Francisco Díaz-Pimienta, fundador del Real Astillero de Guarnizo.

El Ayuntamiento del Astillero, en sesión de 25 de febrero de 1895, a propuesta del Alcalde Presidente, después de meditar sobre los nombres más adecuados que simbolizasen las personas más ilustres de España, relacionadas principalmente con nuestra Provincia y Municipio, acordó sustituir el nombre de la calle de Arriba, por el de «General Pimienta».

Tres meses antes, el Ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma (Isla de San Miguel de La Palma), en sesión de 3 de noviembre de 1894, acordó por unanimidad poner el nombre de «Almirante Díaz-Pimienta», que aún mantiene, a la calle denominada hasta entonces de la Cuna, por haber tenido su padre y familia en dicha calle una casa de su propiedad y haber fundado también allí un astillero.

Asimismo, en Tazacorte, de gran tradición marinera, en la Isla de La Palma, partido judicial de Los Llanos, donde se conserva la casa donde se da por seguro que nació nuestro protagonista, se puso también su nombre a una calle.

Nosotros, a la distancia de casi 350 años, rindámosle el homenaje de nuestro recuerdo y admiración.

MEDIDAS QUE HIÇO EL SR. GENERAL FRANCISCO DIAZ-PIMIENTA EN 28 DE MARÇO DE 650 PARA GALEONES DE 500 TONELADAS CON OCASSION QUE HAUIAN DE FABRICAR EN EL ASTILLERO DE GUARNIÇO PARA LA CARRERA DE LAS INDIAS. AÑO 1650

De manga, diez y siete codos y medio de tabla a tabla, medidos medio codo arriua de la primer cubierta poco avantte de la varsola de proa adonde a de ser lo mas ancho del nauio sin que en la amura aya mas avertor que en la manga.

De puntal, ocho y un quarto medidos desde el granel o aforro hasta el canto superior de la tabla de la cuvierta principal.

De plan, la mitad de la manga, porque los nauios de guerra no pueden sustentar la artillería con menos plan ni es este el que los ace tormentossos, y alibando sin pantoque.

De quilla, cinquenta codos.

De esloria, sesenta y dos.

De lançamiento a proa, diez codos.

De lançamiento a popa, dos.

De yugo nuebe codos y medio, con aletas redondas en las partes del rassel.

De rrasel de popa, seis codos.

De rrasel de proa, dos y medio.

Gueco entre cubiertas, tres codos.

Gueco de Alcázar y castillo y cámara, tres codos y un cuarto.

De astilla muerta, un codo repartido como los maestros saben.

Que esto y el repartimiento de la joba, redeles, quadras de popa y proa y el número de quadernas se deja a su disposición, según la proporción de las medidas referidas, como también el redondo de proa, que no a de ser a pique o sobre el branque, porque los nauios de suaue entrada y el redondo un poco trasero no cabecean y se llegan más al viento.

La rimera cinta, que a de ser redonda de medio codo de ancho y poco relieue al canto porque se escuse el vatidero de la mar, se ha de clauar a medio contra el trancanil y no contra el durmiente de la primer cubierta, porque quede más cerca de la Manga y haga en la cinta tanto abertor por fuera como en ella, labrando el canto alto de la cinta tanto más grueso quanto puede reziuir (quedando con el mismo relieve que el de abaxo) la tabla en que a de quedar la manga, que tendrá más grueso el canto vajo que el alto dos dedos de disminuido en proporción que abra tanto el nauio en la cinta y tabla siguiente, en cuyo canto alto vendrá a poca diferencia a quedar la manga, como ella misma, con que remediando lo que se sobrecargan los nauios de la carrera se remedia también que en los valances alle el nauio escora en la primer cintta, porque si fuese a buscar lo mas ancho al medio gueco de entre cubiertas raros viajes volberian a España sin desarbolar los tales Galeones porque abrian de ser tantos maiores y más tormentosos los valanzas quantto fuese maior la distancia de la manga a el agua, que de buelta de Yndias en que los nauios llegan a las Islas Terceras ya tan poco metidos, como a media carga seria maior el incombiniente.

LA PERDIDA DEL PRIMER «CANTABRIA»

RAFAEL G. ECHEGARAY

El 29 de agosto de 1860 se firmó una real orden que decía así:

«Visto el resultado de la subasta celebrada en el día de hoy para la contratación del servicio provisional de conducción de la correspondencia entre la Península y las Antillas, S. M. ha tenido a bien adjudicar dicho servicio que deberá tener principio en 12 de septiembre con arreglo a lo previsto por el art.º 9.º del pliego de condiciones, a la Compañía de Navegación e Industria de Barcelona y a las casas Bofill, Martorell y Cía. y Pablo M.^a Tintoré y Cía., que representa D. Sabino Ojedo, por la cantidad de 29.799 pesos fuertes por viaje redondo.»

Con fecha 11 de junio del año siguiente, 1861, se prorrogó por cuatro meses el plazo de doce del anterior convenio provisional del servicio de correo de la Península a Puerto Rico y La Habana y ocho días después se publicaba un nuevo anuncio para la adjudicación en concurso directo por el Ministerio de la Guerra y Ultramar dicho servicio entre la Península y las islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico. Anunciaba la fecha del 2 de septiembre para su celebración y a él habrían de presentarse ofertas con, al menos, ocho vapores de bandera española, de entre 1.200 y 1.500 toneladas, armados con dos cañones de a 32, 20 carabinas y otros tantos sables cada uno. El contrato había de durar cinco años y las salidas de la Península habrían de ser quincenales.

Al finalizar el año, acababa con él la contrata provisional que tenían el grupo de los Catalanes desde 1860, así que la nueva adjudicación era necesaria y urgente y, en efecto, el 11 de septiembre se publicaba por fin en la *Gaceta de Madrid* otra real orden que decía así:

«Visto el resultado de la subasta celebrada en el día de ayer para contratar definitivamente el servicio de conducción de la correspondencia desde la Península a las Islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, S. M. la Reina, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, ha tenido a bien

adjudicar dicho servicio a D. Carlos de Eizaguirre, en representación de la casa Antonio López y Cía. de Alicante.»

Se habían presentado al concurso sólo dos plicas. Una de ellas firmada conjuntamente por Eusebio Golart, Sabino Ojero, en representación de los navieros catalanes Bofill y Martorell, y el no menos importante armador barcelonés Pablo M.^a Tintoré, con una oferta de 675.700 reales de subvención por viaje. El otro pliego, presentado por Eizaguirre, en nombre de Antonio López, con 590.000 reales por viaje redondo. El triunfo fue para la casa López, que se sacaba la espina de su primer tanteo trasatlántico en el concurso del 3 de febrero de 1859, en el que se pasó de la raya y quedó declarado desierto.¹

El 10 de noviembre 1861, el Ministerio de Ultramar ordenaba la futura salida de los correos que habrían de partir desde Cádiz los días 10 y 25 de cada mes, y desde La Habana, en retorno, los días 15 y 30.

Antonio López no había ido al concurso «con lo puesto», es decir, con los cinco vapores que hasta entonces tenía en servicio entre Marsella, Alicante y Cádiz, sino que contaba ya en firme con una oferta de venta de toda la flota de vapores correos de la Société de Navigation Transatlantique Belge, empresa belga pionera en los servicios regulares trasatlánticos de pasaje, que había tenido serios problemas en su explotación y que había traspasado sus unidades a distintos armamentos británicos.

La Société Anonyme de Navigation à Vapeur Transatlantique se constituyó el 21 de octubre de 1853 por tres hombres de negocios —Spilliaert, Notteboom y Posonoz— para montar un servicio de transporte de emigrantes y correo trasatlántico desde Amberes a Nueva York en competencia con la recién fundada Hamburg Amerika Linie y con escala en el puerto inglés de Southampton. Encargaron a Astilleros de Amsterdam sus dos primeras unidades: el «Belgique» y el «Constitution». La entrega de estos dos barcos se retrasó casi un año y ello fue causa de la pérdida de la sustanciosa subvención prometida por el gobierno de Bruselas.

¹ El 3 de febrero de 1859 se celebró con arreglo a las bases publicadas según acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de octubre de 1858, un concurso para la aportación de cuatro vapores correos con 900.000 reales de subvención por viaje redondo. Se presentaron Juan Manuel Manzanedo con una oferta de 1.420.000 reales; Tapia Bayo y Cía. con Antonio Vincent Vines, con 1.500.000; Jaime Ceriola y Nazario Carriquiri —que tenían el servicio—, con 1.520.000; Miguel Martorell, Eusebio Bolart y Pablo M.^a Tintoré, con 1.999.980, y Antonio López, con 1.200.000. Quedó, pues, desierto el concurso por pasar de la máxima y se convocó de nuevo para el 1 de marzo. A éste ya no volvió a presentarse López y se quedó velando las armas.

No eran barcos buenos, ni mucho menos, y tuvieron muy mala suerte. El «Belgique», en el viaje inaugural, que se inicia en Amberes el 31 de diciembre de 1855, hizo escala en Southampton, en donde tuvo que permanecer una semana para repasar una porción de «chapuzas» descubiertas en su salida a la mar. Cuando al fin abandona el puerto y cuando se hallaba ya a cien millas de Cabo Lizard, detectó una importante vía de agua en el casco que le obligó a entrar de arribada en Plymouth para llevar a cabo nuevas reparaciones. Un segundo intento falló igualmente, por lo que se optó por cancelar el viaje, regresando a Southampton para desembarcar el pasaje inglés y reforzar extensamente la estructura del casco. No pudo dar su primer viaje completo hasta el mes de octubre de 1856 y aún pudo dar otros cuatro más hasta Nueva York sin nuevos contratiempos.

Después la Trasatlántica Belga entró en barrena. Los costes de reparaciones y reconstrucciones y la competencia hicieron tambalear su estructura social y finalmente la crisis naviera la puso en quiebra, que sorprendió en la mar al «Belgique», al «Leopold I» y al «Constitution», que regresaron a Europa y amarraron en el Solent en 1858.

En esta situación, el «Belgique», con el nombre de «Southampton» y bajo la gerencia del naviero inglés H. S. Owes, fue fletado por el Gobierno inglés, en plena revuelta colonial, para transporte de tropas a la India, tropas que desembarcaron en el puerto de Karachi dando la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza, en donde llegaron a concentrarse en un solo día, y en esta ocasión, hasta 68 vapores de transporte.

El «Leopold I», el «Constitution», el «Belgique», el «Congress» y el «Duc de Brabant» pasaron a ser, bajo bandera inglesa, «Scotland», «Princess Charlotte», «England», «Southampton» e «Ireland», «Congress» y «Prince Albert», respectivamente.

El «Belgique» era un buque de hierro y tres palos con aparejo de brikbarca cruzando el mayor y el trinquete, con proa de violín y 17.780 pies de velamen y una sola chimenea. Su palo mayor medía 50 pies y su mastelero 39; el trinquete, 48 y 25, y el mesana, 48 y 12; el bauprés, 12, y tanto el mayor como el trinquete eran de hierro. La hélice era de dos palas con bordes truncados, instalada por proa de la pala del timón, lo cual entonces era una novedad.²

² No ha quedado ni una sola representación del «Cantabria»: ni cuadro, ni grabado, ni tan siquiera esquema o plano de disposición general. Tan sólo en el monumento que en 1922 en la ciudad de Cádiz se levantara a D. Claudio López Bru, 2.º Marqués de Comillas, en uno de los bajorrelieves de sus costados, obra del escultor Antonio Parera, aparece representado el «Cantabria», aunque cabe alguna duda sobre la fiabilidad de su

Tenía 84,63 m. de eslora, por 11,68 de manga y 6,19 de puntal, con un tonelaje de registro bruto de 1.849 tons. y unas 2.700 de desplazamiento y había costado en grada 220.000 libras esterlinas. Era de hélice, con dos calderas de seis hornos y doble frente. Y tenía alojamiento para 500 pasajeros, de los cuales 40 en 1.^a clase y el resto en 2.^a y transporte. Su tripulación era de 94 hombres.

En 1861 pasó a ser «Ireland», ya en trato a través de J. R. Iglesias, para ser transferido en Londres a Antonio López, en un precio global de 50.000 libras.

Nada más publicarse la adjudicación del concurso empezaron a llegar a España los barcos comprados por López. El primero fue el «Prince Albert», que pasó a denominarse «Isla de Cuba»; luego vino el «Leopold I», que se rebautizó «Santo Domingo»; después, el «Constitution» o «England», que pasó a ser «Canarias», y tras él, el «Belgique» o «Ireland», que recibe el nombre de «Cantabria». El último, el «Congress», se rebautizará «España».

El comillano Antonio López, que era un montañés de ley, quiso honrar a su tierra dando el nombre de «Cantabria» a uno de sus primeros trasatlánticos —junto con el de su patria y el de las islas españolas atlánticas a las que iban a dar servicio los vapores, Cuba, Puerto Rico, Canarias y Santo Domingo.

El «Canarias» y el «Cantabria» eran gemelos, si bien el primero había sufrido grandes reparaciones cuando estuvo bajo bandera británica. El 30 de diciembre se admitía oficialmente por el Gobierno español al «Isla de Cuba», tras ser reconocido en Cádiz. El 1.º de febrero de 1862 se admitió el «Santo Domingo», tras un reconocimiento en La Carraca, y el 22 de este mismo mes estaba todo dispuesto para efectuar también las pruebas del «Cantabria». El capitán de fragata D. Juan Bautista Topete Carballo había organizado las de velocidad del «Cantabria» en una salida hasta Trafalgar y los entonces consignatarios de Trasatlántica en Cádiz, hermanos Abárzuza, tenían todo preparado para el importante y trascendental suceso, sin olvidar, claro está, el consabido y copioso «refrigerio» obligado tras la corrida de la milla.

Pero el hombre propone y Dios dispone. El tiempo desatado en el Golfo de Cádiz a fines de febrero de aquel año hizo imposible celebrar las pruebas en las debidas condiciones de viento, mar y calados y como urgía la salida del correo a las Antillas y no había ningún vapor del Estado en Cádiz que pudiera

fidelidad. Aparece de través, con el velacho, un foque y cangrejas largados en los palos mayor y mesana.

Mayor fidelidad nos ofrece una ilustración recogida en la página 323 de la obra *La Marina Española*, de Condeminas, publicada en 1923, en Barcelona, por la Editorial Apolo.

sustituir al «Cantabria» en su viaje, el Capitán General optó por autorizar un viaje al correo de López tras efectuar el reconocimiento y admisión, con la obligación de llevar a cabo las pruebas de velocidad y consumo al regreso de La Habana. Hacían falta tropas en la Isla de Cuba, porque la fuerza expedicionaria española había sido trasladada a Veracruz bajo el mando del General Prim y era necesario tener dispuestos los refuerzos en La Habana para cualquier eventualidad, ante el grave cariz que iban tomando los acontecimientos en Méjico. Por eso embarcaron en el «Cantabria», a más del pasaje —156 personas—, un batallón completo del Regimiento de Infantería de San Marcial —el *Vencedor*—, con sus mandos naturales e impedimenta, fuerte de 550 hombres.

La despedida del «Cantabria» en Cádiz fue muy cordial y se volcó todo el pueblo sobre el muelle. Se ha dicho y repetido que fue éste el primer buque de Antonio López que salía para América, pero no es esto exacto. El 10 de enero de 1862 había zarpado en riguroso estreno el «Isla de Cuba»; el 20 lo hizo el «Santo Domingo» y el 10 de febrero emprendió viaje el «Ciudad Condal», que era un barco de la anterior línea mediterránea y que sustituyó al «Vigo», otra de las adquisiciones de López que pronto cambiaría su nombre por el de «Puerto Rico». El «Isla de Cuba» no regresó a Cádiz hasta el 4 de marzo y el «Santo Domingo» lo haría el 18, es decir, bastantes días después de que zarpara en su viaje inaugural el «Cantabria». Por eso, cuando este buque abandonaba las aguas de la bahía gaditana, la gran aventura comercial trasatlántica del que sería primer Marqués de Comillas era aún una incógnita, contemplada, además, con unos enormes recelos por todos y de forma especial por los grupos financieros y navieros y por los gaditanos, que temían el desplazamiento de su privilegiada situación en el tráfico español trasatlántico en beneficio de los puertos del Mediterráneo o del Cantábrico, hacia los que el «chicuco» de Comillas —ya opulento armador— tenía motivos suficientes para otorgar sus preferencias. Las cosas no sucedieron así y Cádiz fue, de hecho, la base principal de Trasatlántica, mientras que Santander lo sería sólo secundaria y Barcelona polarizaría la capitalidad social de la empresa y sus vínculos económicos y familiares.

El día 25 zarpaba, pues, nuestro «Cantabria» rumbo a Santa Cruz de Tenerife, primera escala del itinerario oficial contratado. Cuando dejaba por popa la silueta de la bella capital andaluza, a ras con el agua y con las torres de sus iglesias y conventos destacando sobre el fondo, nadie pensaba que este viaje había de ser, además del primero, el último.

El 1 de marzo llegaba al reparo de Santa Cruz de Tenerife. Aún el puerto, como tal, no existía. Tan sólo el primer tramo de lo que luego sería dique sur, que arrancaba del corazón mismo de la ciudad y se remataba en la farola. La

vieja farola del mar, de la copla canaria. En el ensenamiento de la costa, que se extiende desde Cabo Llano al barranco de Valleseco, dio fondo con sus anclas de cepo el correo, ante la expectación del mundillo marítimo santacrucero. Su capitán, Vildósola, recibió al consignatario, el viejo La Roche, y en seguida comenzaron a organizarse las faenas del carboneo y la aguada en ristras de viejas gabarras tiradas por remolcadores humeantes.

El flamante «Cantabria» hacía buen papel en medio de aquel revoltijo de veleros fondeados a la gira frente a las torres de la Concepción y San Francisco. Los barcos del «salpreso» y los de la ruta americana contemplaban al correo español, hambriento de carbón y rodeado de una marabunta de embarcaciones y botes que se atracaban a sus portalones. Desde mil ochocientos treinta y tantos venían vapores a las Islas Canarias —el primero fue el «Atlante»— y ya no era nueva la estampa ni muchísimo menos. Pero allí todas las cosas del puerto son siempre nuevas y despiertan el mismo interés, porque el puerto y los barcos son la puerta del mundo y el canario es viajero y abierto a la vida.

Uno de los buques que estaban surtos en Santa Cruz y no lejos del nuestro, era la fragata a vapor de la Armada rusa «Rynda». Su comandante, oficialidad y dotación eran agasajados por la población y las fuerzas vivas *chicharreras* y los marinos del zar se dejaban querer. La escala en Canarias era frecuente para los barcos que del Báltico o del Mar Negro pasaban a prestar servicios en Vladivostock o viceversa, que recalaban a refrescar víveres y a hacer carboneras.

El día 3 de marzo el «Cantabria», a la tarde, tocó el silbo tres veces, comenzó a virar la cadena del ancla entre resoplidos de vapor y después de dejar el práctico, puso rumbo al sur para contornear la isla de Tenerife y buscar la ruta de las Antillas dejando por estribor la Gomera y el Hierro: toda la geografía de la isla picuda fue quedándose a largo por la aleta y finalmente Punta Rasca dijo adiós al correo, que enmendó su rumbo hacia Punta Restinga.

El día 4 amanecía por la proa y la cumbre nevada del Teide se dibujaba por popa sobre el horizonte como un pastel gigante reflejando los primeros rayos del sol. Pero las cosas no iban bien en la sala de máquinas y hubo que parar para hacer algunas reparaciones, absolutamente necesarias a juicio del jefe de máquina, inglés por cierto, como todos sus subordinados.

Tras varias horas de trabajo, sonó el telégrafo y el «Cantabria» se puso de nuevo avante toda hacia el extremo sur de la Isla del Hierro. No llevaba más de tres horas de marcha cuando surge un nuevo contratiempo. Y éste sí que parece grave: una vía de agua en el pantoque que está inundando las sentinas. No hay que olvidar que los buques, entonces, aún no tenían doubles fondos y, por lo tanto, la inundación de sentinas en el cuarto de calderas podía signifi-

car la llegada del agua a las bocas de los hornos y, por tanto, la muerte del barco por explosión de sus calderas o sencillamente por paralización total de las bombas de achique por falta de vapor.

La vía era importante. Los hombres no daban abasto para achicar el agua que hacía el casco y en las bodegas se sondan muy pronto casi dos palmos de agua. Vildósola optó por el regreso. Así no se podía, evidentemente, seguir a viaje, pero pronto se dio cuenta de que ni siquiera le iba a dar tiempo para regresar a puerto seguro. Toda la tripulación y todos los soldados de San Marcial se turnaban en el bombeo supletorio a mano y en seguida recurrieron, además, al viejo sistema del «balde de achique», formando una cadena con cubos desde los planes de bodega a cubierta.

Hacía ya casi cuarenta horas que había salido de Tenerife y estaba claro como la luz del día que el «Cantabria» no resistiría a flote otras cuarenta más para el eventual regreso. Decidió, pues, arribar al pequeño puerto de San Sebastián, capital de la isla de La Gomera, a unas 25 millas de distancia, único accesible para un buque como el «Cantabria», habida cuenta de las difíciles características de las islas por su falta de fondos aplacerados y de refugios naturales seguros como para varar sin peligro a una embarcación de porte.

Cuando todavía faltaban bastantes millas se apagó un horno, así que la situación se hacía crítica por momentos. A trancas y barrancas, el «Cantabria» hacía avance renqueante rumbo a Punta San Cristóbal y hubo un momento, casi, casi al final de su improvisado viaje, que ya no pudo más. Metió a babor y se clavó de proa blandamente en el arenal de la playa de cascajo frente al barranco de Los Frailes, con la roda mirando a la torre de Hernán Peraza bajo las sombras gigantes del Taganiche y el Garajonay.

Quedó adrizado y aparentemente bien, como un bañista que se hubiese alejado algo más de la cuenta de la rompiente de la playa, desahogando vapor escandalosamente. Todo San Sebastián se presentó a contemplar el insólito espectáculo, mientras se arrimaban al costado del vapor correo los primeros botes y éste arriaba los suyos. Habían empezado en La Gomera unas fiestas de sociedad insospechadas con la llegada del gran huésped negro, que en un dos por tres echó a tierra un centenar de pasajeros y varios de soldados dispuestos a olvidar el susto.

El día 7 se conocieron en Santa Cruz de Tenerife las primeras noticias del percance. Insólito percance. Y comenzaron a organizarse las correspondientes operaciones de socorro del buque y de asistencia a su gente. Pero había un barco en Santa Cruz —la fragata rusa «Rynda»— que, a instancias del Cónsul de su país, no esperó más. Levantó presión, levó anclas y en la noche del 6 puso

rumbo a La Gomera con toda la fuerza de sus máquinas. Varias horas después se aguantaba frente a San Sebastián y a poco su comandante celebraba una entrevista con el capitán Vildósola a bordo del «Cantabria», con la asistencia de dos militares españoles de alta graduación de la Capitanía General santacrucera: un jefe de Estado Mayor y el ayudante del Capitán General.

El auxilio proyectado a la nave varada no fue posible llevarlo a cabo, porque su reflotamiento por remolque, en tanto no se reparase la vía de agua, volvería a ponerlo en peligro, aún mayor estando alejado de la costa. Al mediodía del 9, el «Rynda», tras prestar todo género de colaboración y apoyo a la plana mayor del correo, puso proa a Santa Cruz conduciendo a bordo el pasaje, la correspondencia y el batallón de San Marcial. Cuando dio fondo de nuevo en Santa Cruz, de madrugada, su cubierta abarrotada de gentes era como un hormiguero variopinto; soldados españoles, marinos rusos, pasajeros peninsulares... Todos habían sido atendidos y obsequiados a bordo de la fragata con exquisita solicitud; los camarotes de la oficialidad habían sido puestos a disposición de los naufragos, y como los militares españoles se negaran, por cortesía, a utilizarlos, los rusos, fuera de guardia, permanecieron sin acostarse para hacer compañía a sus compañeros de armas en desgracia. Por cierto que la «Rynda» tomó a bordo durante el trayecto, transbordándolo, a un grupo de pasajeros que se habían adelantado a regresar a la capital canaria a bordo del pequeño velero «Guadalupe».

El comportamiento, la hospitalidad y el trato afectuoso y generoso de los rusos sería después reconocido y premiado por el Gobierno de Madrid. Al Comandante se le concedió la encomienda de Carlos III; al Cónsul ruso, la de Isabel la Católica, y a varios oficiales, diversas cruces de esta misma orden. El día 15 de marzo el «Rynda» abandonó, al fin, las aguas canarias dejando un recuerdo imborrable y una deuda de gratitud popular.

En la Península, sin embargo, las noticias que iban llegando del siniestro no eran demasiado pesimistas y se daba por descontado su salvamento. Tanto fue así, que a los pocos días zarpó de Cádiz el vapor «Pensamiento», de Butler,³ fletado por la empresa armadora del «Cantabria», para llevar a cabo los trabajos de recuperación del buque; en él viajaba una comisión especial de Marina formada por ingenieros, maquinistas y expertos de todas clases. El día 1 de abril, un comunicado de la casa A. López y Cía. da por seguro el salvamento del buque y, en efecto, el día 26 el «Cantabria» —por fin—, taponada su vía de agua y achicado debidamente, está a flote y fondeado frente a la playa.

³ Naviera gaditana con la que la casa López tenía muy buenas relaciones comerciales.

Pero el día 1.º de mayo, cuando ya el buque se alistaba para emprender el regreso a Cádiz, un fuerte temporal lo hace garrear y lo arroja de nuevo sobre la playa de San Sebastián, pero naturalmente en condiciones mucho peores de aquellas en que estuvo antes. Y se duda de que pueda salvarse. Todavía el día 7 de mayo, la prensa madrileña da alguna esperanza y dice que el «Cantabria», pese a todo, se salvará. Después no volverá a mentarse más semejante tema. La verdad es que desde mediados de mes el barco estaba perdido y bien perdido.

Pero una cosa era la prensa y las relaciones públicas y otra muy distinta el genio del comillano, para quien la noticia fue un golpe moral enorme. El arranque de la línea trasatlántica después del éxito de la línea del Mediterráneo le había costado un esfuerzo sencillamente colosal y en él había implicado toda su fortuna y la de sus amigos y compañeros de consejo. El inicio de la aventura se presentaba con matices muy negros y la pérdida del «Cantabria» podía ser muy bien el final del drama, porque aparte de la pérdida del buque en sí misma, el ánimo del Gobierno estaba claramente en la línea fuerte frente a los tropezones de López en el cumplimiento escrupuloso de su contrato.

El 29 de febrero se habían efectuado las pruebas del gemelo del «Cantabria», es decir, el «Canarias», ex «Constitution», en aguas de Cádiz, que permanecía fondeado en los caños de Cádiz, y el 7 de mayo quedaba oficialmente admitido para cumplir el servicio trasatlántico conforme al contrato. Tres días después, de prisa y corriendo, zarpaba de Cádiz y en sesenta y seis horas llegaba a Santa Cruz para recoger al pasaje náufrago del «Cantabria» y conducirlo a América. La tropa de San Marcial quedaba acuartelada en Tenerife en espera de otro vapor. El regreso a la Península del «Canarias» también resultó descorazonador; tras entrar en dique seco en La Habana, el 5 de abril, se hizo a la mar el 15 y llegó a Cádiz el 9 de mayo, después de haber efectuado su navegación a vela por espacio de 16 días por haber perdido las palas de la hélice durante el viaje.⁴

A las consecuencias económicas de la pérdida del «Cantabria», se unieron las sanciones que impuso a la compañía el Gobierno. Una real orden de 10 de abril de 1862, es decir, anterior aún a la pérdida del buque propiamente dicha, decía así:

«Ilmo. Sr.: Adjudicado a la casa López y compañía, del comercio de Alicante, en 11 de septiembre último, el servicio de la conducción de la

⁴ El «Canarias» se perdería el 31 de octubre de 1871 en la isla de Santa María (Azores), en un viaje de regreso de La Habana a Cádiz.

correspondencia por medio de buques de determinadas condiciones entre la Península y las islas de Puerto Rico, de Santo Domingo y de Cuba, se han presentado dificultades y cuestiones sobre cumplimiento del contrato, que ha empezado a producir sus efectos desde el mes de enero del corriente año. Examinadas estas dificultades y oído acerca de ellas el parecer del Consejo de Estado, resulta evidente en algunos puntos la responsabilidad de la empresa concesionaria, apareciendo que en otros no puede adoptarse una resolución sin que los hechos tengan mayor esclarecimiento, que ya se está procurando en debida forma por las Autoridades dependientes del Ministerio de Marina.

En el primer caso se encuentra la falta de los concesionarios en no haber tenido un buque reconocido y admitido para la expedición del 10 de febrero de este año; mientras que, por lo que hace al segundo caso, importa terminar los expedientes que ya se están instruyendo sobre las causas del siniestro del vapor «Cantabria», de la excesiva duración del viaje del «Ciudad Condal» y de haber sido despachado últimamente en La Habana para la Península el vapor «Tajo», que no ha sido reconocido, admitido ni habilitado en debida forma.

Dada cuenta de todos los antecedentes de este asunto a la Reina (q. D. g.), ha tenido a bien S. M., oído el Consejo de Estado en pleno y de acuerdo con el de Ministros, declarar que la empresa de López y compañía, del comercio de Alicante, ha incurrido por la falta expresada en la multa de 30.000 pts. con arreglo al art. 42 del pliego de condiciones aprobado en 19 de junio último, debiendo esta cantidad hacerse efectiva del depósito que existe prestado para garantía del contrato. Al mismo tiempo se ha servido S. M. disponer se haga entender a la empresa que dentro del improrrogable término de tres meses deberá presentar los ocho buques destinados a este servicio con todas las circunstancias del pliego de condiciones; en el concepto de que, si así no lo verificase, se dará el contrato por rescindido por falta de cumplimiento y se hará efectiva rigurosamente toda la responsabilidad que proceda con arreglo a lo pactado.

Por último, es la voluntad de S. M. que por la expedición realizada en el «Ciudad Condal» se abone únicamente la cantidad que se estime justa, previa tasación pericial, según para casos análogos establecen los artículos 34 y 36 del referido pliego de condiciones, sin perjuicio de lo que resulte en el expediente que se está instruyendo acerca de la tardanza de este buque en su viaje de ida a La Habana.

De Real Orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 10 de abril de 1862.

O'Donnell.—Sr. Director General de Ultramar.»

Como se ve, el Gobierno de O'Donnell venía pegando duro.

Antonio López recurrió contra esta resolución y obtuvo otra, fechada el 21 de diciembre siguiente, del Ministerio de Ultramar, en la que se declaraba que a la vista de la información recibida del Ministerio de Marina, se declaraba el siniestro del «Cantabria» no imputable a la empresa de correos trasatlánticos.

El 27 de enero de 1864, otra real orden dispuso que se abonase a la empresa tan sólo la subvención de forma proporcional al número de millas que recorrió el «Cantabria» en su único y primer viaje hasta el momento del siniestro. Recurrió de nuevo Antonio López y se admitió su demanda con fecha 22 de junio de 1864, de resultas de lo cual la Reina Isabel II, el 2 de marzo de 1865 anulaba la R. O. de 27 de enero porque el buque, antes del siniestro, había sido reconocido y admitido de forma y el percance no había sido imputable a la empresa, sino a un «riesgo de mar» y por ello se acordaba ahora pagarle la subvención del viaje entero de ida. El capitán Vildósola fue sometido a consejo de guerra extraordinario, que el 16 de agosto de 1864 dictaba sentencia absolutoria, declarándole exento de toda culpa, aprobando su conducta y precisando que no le sirvieran de nota las actuaciones. Sin embargo, el nombre de este marino no se le vuelve a encontrar en los archivos y documentos de la compañía de época inmediatamente posterior. La severidad y el rigor de la Trasatlántica con la ejecutoria de sus capitanes —base de sus éxitos y de su magnífica reputación internacional— empezó ya a ser proverbial desde entonces.⁵

Pero queda otro aspecto del naufragio del «Cantabria» apenas conocido en la Península que han descrito con exquisito primor literario dos bien cortadas plumas canarias: la del Conde de Barbate D. Enrique Romeu y Palazuelos y la del gran escritor náutico D. Juan Antonio Padrón Albornoz. Copio del primero parte de un precioso artículo titulado «Baile en el 'Cantabria', publicado en el diario *La Tarde* el 10 de agosto de 1973.

«Quedó el 'Cantabria' poco menos que abandonado. La gente fue sacando de él las cosas aprovechables. Aún queda en la Villa quien conserva un salero,

⁵ Navegaba en el «Cantabria», de 2.º oficial al parecer, José M.^a Viademente, marino montañés muy acreditado ya como capitán de veleros en la carrera de Ultramar y que con fecha 22 de abril de 1862 escribió a Santander una extensa carta relatando la peripecia del naufragio, carta que se publicó en el periódico local *La Abeja Montañesa*.

unos platos, una cuchara. Quedó el casco, las máquinas, los camarotes, en los que los chiquillos entraban jugando; quedaron los salones y las cubiertas, que eran un paseo agradable en el sol de fin de invierno...

Por allí y a falta de sitio mejor, se podían celebrar reuniones y bailes.

¡Situación deliciosa!... Encantadora caminata hacia el barco, al atardecer... Melindres de las damas al tomar las manos de los caballeros para subir por la improvisada escalerilla; corteses sonrisas, animación y bullicio...

Esto no es una leyenda. Es historia cierta y su evocación.

Tal vez don Hernando, don Evaristo, don Lino, don Antonio, don Gil, hayan oído referir a sus madres los paseos al 'Cantabria' y cómo lo pasaban de bien. Por lo menos, que yo sepa, un noviazgo y un matrimonio surgieron, marino y gomera, entre las vueltas del vals o de la polka.

El suceso puede parecer un continuado eco social. En uno de los salones se habrían encendido las luces de las redondas pantallas de cristal. Las señoras mayores se iban sentando en los sofás y Elenita o María Guadalupe o Carmencita levantaban la tapa brillante del negro piano y dejaban correr sus dedos blancos sobre las teclas... A veces alguien traía su violín y acompañaba animoso a las pianistas. Los novios paseaban por las cubiertas; discutían los caballeros de cosechas y política y el mar seguía su obra destructora, rompiendo contra los costados del buque, que se deshacía, cerca de las rocas del antiguo Fortín de los tres cañones.

¡Todo tan reciente, tan natural, tan cercano...! Cuando se habla de esto en La Gomera, siempre hay alguien que recuerda que en casa de una tía suya hay un salero de plata, que la hélice del 'Cantabria' (la misma que ahora han sacado) se veía en el fondo del mar cuando el agua estaba quieta, que su abuela fue una de las que más bailaron en aquellas reuniones de hace poco más de cien años... ¿Y qué son cien años?... Hojas de rosas secas, sombreros con grandes plumas, boás, pieles, sedas, levitas, chisteras, sonrisas y lágrimas... unas vueltas de vals sobre un barco que se hunde...

Han sacado la hélice; aún han de quedar más cosas, más despojos sobre ellos, sigue el mar cantando y bailando la varia sonata de sus valsos, rigodones, lanceros y mazurcas...»

Cuando el barco tuvo que ser definitivamente abandonado fue poco a poco inundando las casas de San Sebastián de la Gomera con sus mil piezas y cachivaches, alguno de los cuales todavía se conserva. Una de las superestructuras de la cámara de popa, en tierra, se convirtió en una preciosa casa de comidas; las celosías de madera de las portas de estructuras y costados aún pueden contemplarse en algunas casas viejas de la localidad; la cubertería, vajilla y mil

chismes de fonda andaban de mano en mano como trofeos o reliquias del más notable suceso marítimo de la isla de Doña Beatriz de Padilla, si exceptuamos las recaladas del Almirante...

Hace ahora diez años se encontró en la playa de San Sebastián la hélice del «Cantabria». Fue un suceso que llenó de romántica nostalgia las columnas de los periódicos chicharreros. Decía Padrón en *El Día*:

«Ayer, cuando don Raafel González Echegaray tomó posesión de su cargo de gobernador civil de Santa Cruz de Tenerife, hizo mención al naufragio del 'Cantabria', vapor de la flota del marqués de Comillas que, bautizado con el nombre de su región natal, se perdió el 5 de marzo de 1862 en aguas de San Sebastián de la Gomera.

Premonición, sí, pues, hace sólo unos días, una pala mecánica que trabaja en la costa de San Sebastián, sacó al aire de la mar alta y libre los restos de la hélice del 'Cantabria', de este mismo 'Cantabria' que, curiosa coincidencia, deja que aflore —tras décadas y décadas de olvido— uno de los pocos restos que el océano ha devuelto en el curso de los años.

Han pasado los años y lo que resta de la hélice del 'Cantabria' con polvo de sal en su esqueleto, espera en su sueño terrestre —en su desesperanzada esperanza— un recuerdo piadoso para lo que fue, para lo que significó cuando rompía la mar profunda.

La hélice del 'Cantabria' cantó en el océano y enmudeció en la costa y, mientras en el silencio crece la brisa, el metal triste —el del esfuerzo sobrehumano de la marcha— espera una mano piadosa que sepa apreciar, sepa recuperar, la reliquia del barco correo que fue y cuyo nombre encabeza un capítulo, importante, de la historia de la Marina Mercante española.

Brindamos la idea al Cabildo Insular de La Gomera, la Isla Colombina —matriz de América, según Agustín de Foxá—, para que dé cabida en su Torre del Conde a esta reliquia, única del primer vapor correo español que cruzó la mar bajo el azul con globo blanco de la naviera de don Antonio López y López.

Allí murió para la mar alta y libre. Allí, al sol y a la brisa, reposa la vieja hélice —lo que de ella resta— a la espera de ser rescatada, conservada adecuadamente.»

Allá ha quedado depositada en tierra la hélice del primer «Cantabria», en la capital de la Isla de la Gomera, o al menos allí la dejé yo hace algún tiempo. ¿No podría ser el lugar adecuado para su definitiva custodia el Museo Marítimo del Cantábrico, en la tierra que dio al barco su nombre?

SANTOÑA, DURANTE TRES DIAS, BASE MILITAR DE HIDROS

EMILIO HERRERA ALONSO

*«El sol reverberaba sobre la inmensa sábana de agua,
esmaltando su azul sombrío, hiriendo los ojos con el vivo
centelleo de la marejada.»*

AMÓS DE ESCALANTE

La bahía de Santoña parece expresamente proyectada por la Naturaleza para base de hidroaviones; el amplio estuario del Asón —el «rumoroso» *Sauga* de Plinio— está perfectamente abrigado de la mar, que no tiene a él más entrada que los 600 metros de la bocana, enmarcados por el fuerte de San Martín, en Santoña, y el Puntal de La Salvé, en Laredo; la península que sirve de asiento a la villa le ampara de los temporales del norte, y no ofrece más obstáculos para la aproximación y salida de las aeronaves, que el monte Ganzo, de 376 metros de altitud, y la peña del Buciero, de poco más de 300, ambos situados en la roca que defiende el estuario. Todo ello hace de la bahía de Santoña un auténtico lago, amplio y despejado, magnífico para la maniobra de hidroaviones, sea cual sea el tipo y número de ellos.

Ya en 1929, el coronel de Infantería, Máximo Vergara, había realizado un minucioso estudio del valor militar de Santoña,¹ en el que resaltaba las extraordinarias dotes de la ría y su entorno para la instalación de una base aérea para hidroaviones y aparatos terrestres. Poco después, en el verano de 1931, siendo Ramón Franco Jefe Superior de Aeronáutica, comisionó al comandante Rafael Llorente —uno de los más prestigiosos hidristas españoles, distinguido con el trofeo Harmon de la Liga Internacional de Aviadores— para que, acompañado por el capitán Pérez Marín, estudiara la bahía de Santoña y las marismas del contorno, y sus condiciones para el establecimiento de una base aérea. Ramón Franco, convencido de la necesidad de que España dispusiera de una aviación eficiente dotada de los medios idóneos, pretendía establecer una base en el Cantábrico que sirviera de protección de las zonas industriales del litoral, y cooperara con la Armada en la defensa de la costa y aguas de soberanía.

Llorente y Pérez Marín llegaron a Santoña pilotando sendos sexquiplanos, el 15 de junio, y aterrizaron en la playa de Berria, donde se encontraban para

¹ Trabajo publicado en el n.º 81 de *Aérea*, en abril de 1930.

recibirlos, autoridades militares y civiles, provinciales y locales, ya que a bordo del *Breguet* de Llorente viajaba el gobernador civil de Burgos, Gregorio Villarías, relevante santónés que pocos años después —y con muy poco éxito, por cierto— mandaría una columna republicana en el frente de la divisoria cantábrica durante la guerra civil. Villarías, lo mismo que todos los que allí le recibían a él y a los aviadores, estaban ilusionados con la idea de ver a su bahía convertida en base de unidades aéreas, posibilidad que encajaba muy bien en la tradición militar de la fortificada villa de Santa María del Puerto.

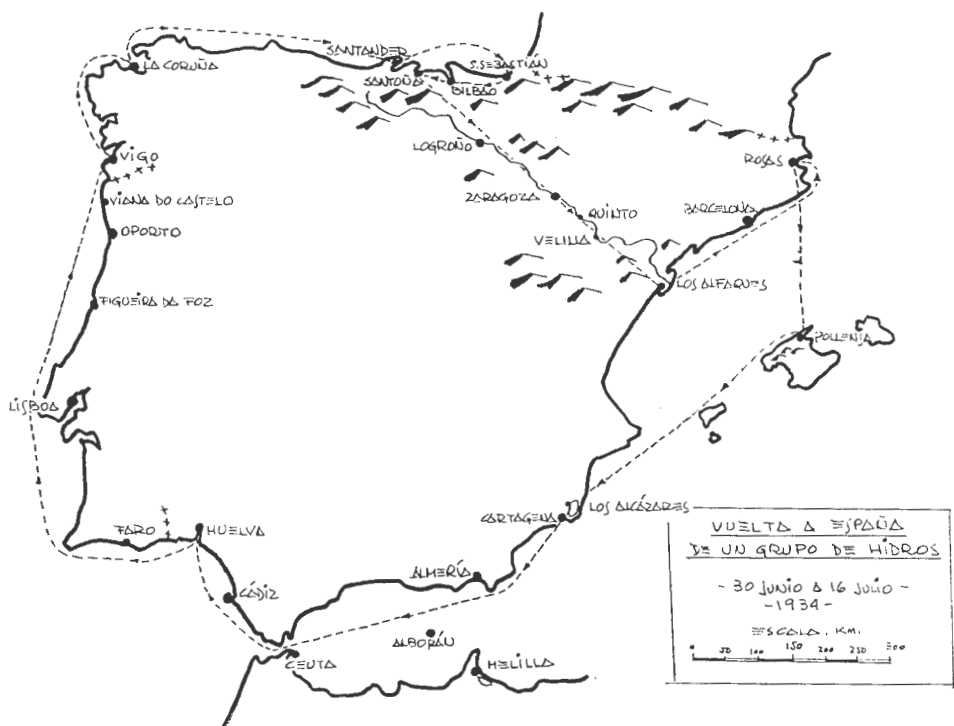
Unos vuelos de reconocimiento en los que se obtuvieron fotografías, fueron completados con el examen directo de los terrenos de las marismas, y con una visión de conjunto desde la eminencia de El Gromo, intercambiando ideas los aviadores y sus acompañantes sobre las obras que serían necesarias para acondicionar aquellos terrenos para campo de aterrizaje. La impresión que Llorente y Pérez Martín sacaron fue muy positiva, y así lo reflejaron en el detallado informe que a su llegada a Madrid presentaron.

Pero «pasó un día y otro día, y un mes y otro mes pasó», e incluso los años transcurrieron sin que los santóneses vieran desarrollar actividad alguna que permitiera pensar que aquella idea de la base aérea fuera a materializarse; realmente, nunca llegaría a establecerse en Santoña unidad aérea de ninguna clase, ya que aunque el entonces ministro de la Guerra, don Manuel Azaña, animaba a Franco en sus proyectos y apoyaba sus ideas, las restricciones impuestas en todos los departamentos por el titular de Hacienda, Indalecio Prieto, alcanzaron también a la Aeronáutica, y, por otra parte, el inefable artículo 6.º de la Constitución de 1931, que afirmaba aquello de «*España renuncia a la guerra como instrumento de política nacional*», no propiciaba, precisamente, la creación de nuevas instalaciones militares.

Proyecto y preparación de un raid de hidroaviones

En 1934 era el comandante Franco jefe del Grupo de Hidros n.º 6, cuya base era Los Alcázares, en el Mar Menor. Como complemento del plan de instrucción desarrollado por la unidad en el año, y análogamente al crucero realizado en 1933 por los puertos de Levante, proyectó para aquel una *vuelta a España* que efectuaría el Grupo n.º 6 incrementado con material y personal de la Escuadrilla de Hidros de Marruecos, del Grupo n.º 10. Este crucero, proyectado principalmente para que el personal de las unidades de hidros conociera los puertos, fondeaderos y rías del norte de España, desconocidos para la mayor

parte de las tripulaciones, completaría el curso de navegación y permitiría practicar las enseñanzas impartidas en el que acababa de terminarse; se lograría al propio tiempo verificar la unión de la base de Los Alcázares con el puerto de Vigo, en una sola jornada, estableciendo en un día las comunicaciones aéreas entre el sureste de España y el noroeste, cubriéndose en el primer salto la distancia de 1.500 kilómetros. Otro de los objetivos que se pretendía alcanzar con



esta expedición, era comprobar la importancia estratégica de la línea del Ebro como posible vía de tránsito para los hidroaviones que de las bases mediterráneas hubieran de acudir al Cantábrico, o viceversa, ya que teniendo este río a lo largo de todo su recorrido, numerosos tramos aprovechables para efectuar tomas de agua, se consideraba de gran interés estudiar esta ruta, pues por ella se podrían establecer las comunicaciones entre Levante y el Norte, constituyendo en cierta medida el complemento de la defensa de costas de España, sin tener que apoyarse en las portuguesas, ahorrando el tiempo de vuelo correspondiente

a más de 1.000 kilómetros, diferencia existente entre la ruta directa y la que sigue la costa occidental de la Península.

Realizado el estudio correspondiente, y presentado a la Jefatura de Aviación, aprobó ésta el proyectado crucero y el correspondiente presupuesto de gastos que, aún considerando el muy diferente valor de la peseta de 1934 y la de hoy, puede considerarse verdaderamente parco, ya que excluido el coste del combustible de aviones y embarcaciones, *ascendía* a la modesta suma de 19.900 pesetas, estando incluidas en esa cifra las dietas de 20 días de las tripulaciones aéreas y del personal de marinería, el alquiler de autobuses en los fina-



Patrulla de *Dornier «Wal»* sobrevolando la isla de Tabarca

les de etapa, la contratación de botes y marineros en los puertos de escala, y 2.000 pesetas para «gastos imprevistos».

La Jefatura de Aviación asignó un *Breguet XIX*, el n.º 60, para que tripulado por el teniente Mellado —uno de los pilotos que habrían de participar en el crucero— y el subayudante Ramos, efectuara un vuelo fotográfico a lo largo del Ebro, dedicando especial atención a aquellos tramos de su curso que se estimaran utilizables para la toma de agua; la serie de fotografías obtenida fue de gran utilidad y constituyó una importante ayuda para el Grupo de Hidros.

El falucho *Escoceto*, del Servicio de Aviación, fue destacado a la ría de Huelva para disponer en ella, anclados a distancia conveniente entre sí para

que pudieran maniobrar los hidros, tantos botes como aparatos formaban la expedición, debiendo haber en cada uno 1.200 litros de gasolina, distribuida en bidones de 50. El motovelero *Cabo Falcón*, aquel elegante pailebote adquirido en 1926 para apoyar logísticamente el *raid* de la patrulla *Atlántida* a Guinea, marchó a Vigo llevando el repuesto de motores, timones, alerones y otros elementos y accesorios que podrían llegar a ser necesarios en caso de avería de algún avión.

A la invitación del comandante Franco a la Escuadrilla de Hidros de Marruecos, contestó el capitán Ricardo Garrido, jefe de ella, aceptando asistir con cuatro aparatos —que luego quedarían reducidos a tres—, trasladándose con ellos desde su base de El Atalayón, en Melilla, a la de Los Alcázares, el jueves, 28 de junio.

Se inicia el crucero.

El sábado, 30 de junio, a primeras luces y con un tiempo espléndido, despegaron del Mar Menor los trece *Dornier «Wal»*,² al frente de los cuales, pilotando el 6-16, iba el comandante Franco que llevaba como segundo al también comandante, Juan Ortiz. Los hidros formaban un Grupo constituido por: una pareja de Mando, dos escuadrillas de cuatro aparatos mandadas, respectivamente, por los capitanes Luis Burguete y José Lorient, y una patrulla de tres aparatos —los de la Escuadrilla de Marruecos— al mando del capitán Garrido. Sobrevolaron los trece aparatos la plaza de Cartagena, en cerrada columna de patrullas, y a partir de allí, en formación de viaje, más abierta y cómoda, se dirigieron costearo hacia el Estrecho, para arribar a Huelva luego de 4 horas 10 minutos de vuelo, tomando agua en la ría con toda normalidad; uno de los hidros de la 2.^a escuadrilla se había visto forzado a amarrar en Almería a

² Era el Dornier «Wal» un hidroavión de cano, de rediente doble y «stummers», de construcción metálica; monoplano de ala alta, en parasol, estaba dotado con dos motores *en tandem* Lorrain-Elizalde, de 450 c. v., colocados en una barquilla doble en el centro del plano. Las hélices eran de madera y cuatro palas.

Tenía una envergadura de 22,50 m., una longitud de 17,25 y su altura era de 7 m. El peso máximo al despegue era de 6.500 kg.

Su velocidad de crucero era de 150 km/h. y su alcance, de 1.200 km.

Los participantes en el crucero, con la excepción del 6-16 que había sido construido para dar la vuelta al Mundo, estaban contruidos por Construcciones Aeronáuticas, en la factoría de Cádiz, y formaban parte de un pedido de 18, entregados a Aviación Militar entre 1927 y 1929.

consecuencia de una avería, pero reparada ésta en pocos minutos, había reanudado el viaje, reintegrándose al Grupo en Huelva.

Allí, en aquella ría que había sido testigo del comienzo de la fabulosa aventura del *Plus Ultra*, frente a la punta del Cebo —de colombinas resonancias—, los hombres del *Escoceto* habían hecho un buen trabajo, y la carga de combustible se realizó en un tiempo mínimo, con lo que apenas una hora después de haber tomado agua el primer hidro, se encontraba de nuevo el Grupo en el aire.

La segunda parte de la etapa, entre Huelva y Vigo, a lo largo de la costa portuguesa, se desarrolló con fuerte viento de componente norte que retrasó la marcha de los hidros. Uno de ellos, el 6-28, tripulado por el capitán Núñez Maza, el sargento Esquermo y los cabos Ruiz y Calderón, por avería en el motor delantero hubo de efectuar un amaraje en alta mar, a la altura de Faro y a 20 millas de la costa, logrando el piloto que, a pesar del fuerte viento y las grandes olas, el hidro no sufriera daños en la toma de agua; recogidos los tripulantes por el valor inglés *Batna*, trató éste de remolcar al *Dornier* y llevarlo a Lisboa, pero el fuerte oleaje arrancó la cornamuza donde iban amarrados al hidro los cabos de remolque, capotando el aparato, que hubo de ser abandonado; la tripulación fue desembarcada en Lisboa. El aparato, en posición invertida, fue arrojado por la mar a la costa, embarrancando en la playa de Castalejo, al norte del cabo San Vicente, donde fue encontrado tres días más tarde.

El retraso ocasionado en la marcha de los aparatos por el fuerte viento de cara, dio al traste con los cálculos que sobre la autonomía se habían hecho, y cinco hidros hubieron de tomar agua en Portugal para repostar —uno en Figueira da Foz, tres en Oporto y otro en Viana do Castelo—; los cinco se reunieron con el Grupo en Vigo.

En la ría viguesa, descansando de la larga y dura etapa de 1.440 kilómetros y más de 10 horas de vuelo, y preparando los aviones para los vuelos siguientes, permaneció el Grupo hasta el 3 de julio; ese día salieron para La Coruña los doce hidros, realizando el corto viaje con toda normalidad.

El jueves, 5, se recibió en Santander un radio del comandante Franco, comunicando que llegarían por la tarde doce hidroaviones. El día anterior había llegado a la capital de Cantabria el suboficial Salvador Martínez, a fin de organizar lo necesario para el fondeo de los hidros, encontrando una entusiasta colaboración en el Capitán del Puerto, Ricardo Arango, que no regateó esfuerzos para facilitarle la labor.

A las once de la mañana de aquel día 5, el semáforo de Cabo Mayor daba una visibilidad de 20 kilómetros, pero señalaba la presencia de una barrera

de niebla que cerraba el paso a la bahía por el oeste. Esto retrasó la salida de los hidros, de La Coruña, hasta las cuatro y media de la tarde. La visibilidad, que en el momento del despegue era muy buena, fue disminuyendo al acercarse al cabo Ortegal, donde la niebla era densa, lo mismo que en Gijón, pero a partir de Ribadesella se fue disolviendo, y ya en Llanes el Grupo voló de nuevo en un cielo despejado y de gran luminosidad.

Un percance de poca consideración impidió al avión 6-23, pilotado por el teniente santónés Alfredo Arija Valenzuela, a bordo del cual viajaba el capitán médico Bort, realizar esta etapa con el Grupo; una de las muchas embarcaciones que llenaban la bahía de La Coruña presenciando las evoluciones de los hidros, penetró en el área de maniobra de éstos, abordando al 6-23, dañándole un alerón, avería que aunque reparada con facilidad con los elementos transportados en el motovelero *Cabo Falcón*, dejó al avión fuera de servicio hasta el día siguiente, privando a Arija de la escala en Santander; el día 7 se reintegró al Grupo en Bilbao.

A las seis y media de la tarde del 5, con intervalos de tres minutos, llegaron los once hidros, en tres patrullas, que se internaron en tierra por las dunas de Mogro, se dirigieron a Astillero y dieron un viraje de 360 grados sobre la bahía y la capital, tomando agua a continuación aproados a un ligero nordeste que apenas soplabá; la bahía, a media marea de un coeficiente muy bajo —62—, estaba apta para el amaraje en todas direcciones. Una vez en el agua, se dirigieron los hidros al habitual fondeadero de estos aparatos, en el Cuadro de Maliaño, quedando allí los once en una larga fila, amarrados a las boyas que para ellos se habían dispuesto. Una gasolinera de la Comandancia de Marina recorrió la línea de aparatos recogiendo a los tripulantes para trasladarlos al Muelle de Pasajeros, donde saltaron a tierra entre el entusiasmo y las ovaciones de gran cantidad de gente que se había congregado para recibirlos. Los oficiales, luego de cumplimentar a las autoridades, se hospedaron en el Hotel México, los suboficiales lo hicieron en el Ubierna, y los cabos fueron alojados en el cuartel de María Cristina, en el Alta.

El sábado por la mañana despegó el Grupo, haciéndolo por escuadrillas, con intervalos de 10 minutos; volaron los «Wal» a lo largo de la costa hasta la frontera francesa, donde realizaron un reconocimiento del Bidasoa, dirigiéndose luego a San Sebastián, amarando con dificultades en la bahía de La Concha en la que permanecieron algo menos de una hora, despegando luego para volver a Bilbao, tomando agua en el antepuerto y pasando la noche al ancla, frente a Algorta; allí se reintegró a la expedición el teniente Arija con el 6-23. Al día siguiente despegaron los doce «Wal» y se dirigieron al estuario del Asón, donde,

a las doce y media, veinte minutos después de haber despegado de Bilbao, amaraba el Grupo, quedando fondeados los doce aparatos frente a la villa, vigilados por las vacías troneras de los fuertes de la plaza.

Los hidros en Santoña

La llegada de los hidroaviones constituyó un acontecimiento importante en la villa; toda la población se concentró en el puerto, siendo grande y clamoroso el entusiasmo que despertó la espectacular toma de agua de los doce



Dornier, en formaciones sucesivas, dibujando en la bruñida superficie de la bahía los rectos y finos surcos de sus estelas que, paralelas de cuatro en cuatro, ofrecían una escena realmente singular. Amarrados todos los aviones a los boyarines que para ellos se habían dispuesto con antelación, desembarcaron las tripulaciones que fueron recibidas en el muelle por las autoridades militares y civiles, entre las ovaciones de los santofieños que, luego de alojar a los aviadores en domicilios particulares, rivalizaron en todo momento en obsequiarlos con gran cariño.

El lunes se celebró en la plaza de toros un festival en honor de los expedicionarios, actuando en él el coro de Santander, *El sabor de la Tierruca*. El día siguiente, 10, estuvo lleno de actos dirigidos a hacer grata la estancia en

Santoña a los aviadores, retenidos por el estado del tiempo en la improvisada base; por la mañana, a las once, toda la población se congregó en la playa de Berria para testimoniar su afecto a las tripulaciones de los *Dornier*; por la tarde, a las seis y media se celebró un baile popular, y a las diez de la noche, en el *Casino Liceo*, tuvo lugar otro «en honor de los intrépidos aviadores». La animación en Santoña era enorme.



El Grupo, fondeado en la ría de Santoña, dispuesto para afrontar la etapa más comprometida

Mientras tanto, de los hidros que estaban siendo minuciosamente revisados, tanto los motores como la célula, se descargó todo aquello que no era necesario para el vuelo sobre tierra —material de salvamento, botes de señalización, raciones de socorro, etc.— y se cargaron 1.000 litros de gasolina en cada avión.

El propósito de Franco de haber salido el martes a las siete de la mañana hubo de ser desechado, ya que una niebla muy espesa se formó en las primeras horas de la tarde del lunes, imposibilitando el vuelo; esto fue aprovechado por los santonés para agasajar a los aviadores como hemos visto lo hicieron.

El miércoles, 11, la niebla se había disipado, pero amaneció el cielo cubierto de grandes y negros nubarrones que se iban acumulando hacia el sur, contra la

cordillera; no obstante, dispuso Franco la salida, y entre las siete y media y las ocho emprendieron vuelo los doce aviones. Pese a lo temprano de la hora, el muelle estaba animadísimo, y al despegar los aparatos el público prorrumpió en vítores y aplausos.

El viento, no muy fuerte, era arrachado del sureste, y la marea estaba baja; los hidros, una vez calientes sus motores y probadas las magnetos en cortas carreras por la bahía, fueron a situarse al fondo de aquélla, dejando Montehano a su cola; desde allí, en formaciones de tres aparatos, separadas entre sí cuatro minutos, iniciaron el despegue contra la bocana a cuya altura ya estaban todos en el aire, con la excepción del 10-17, de la última patrulla, que por cargar una racha cuando se encontraba a la mitad de la carrera de despegue, se fue ligeramente a la derecha, tardando en irse al aire, por lo que el piloto, viendo venir-se encima la playa del Regatón, y llevando excesiva velocidad para abortar el despegue, decidió mantenerse por encima del arenal al borde de la pérdida, consiguiendo finalmente despegar una vez salvado El Puntal, aunque dejando en la arena un surco marcado por la quilla del avión.

El último en despegar, el teniente Pombo Somoza con el 10-24, se retrasó unos minutos que bastaron para que no pudiera salvar la barrera de nubes que se había formado al cerrarse éstas apenas habían pasado los demás aviones, impidiéndole el paso a Castilla por Los Tornos; Pombo se dirigió a Bilbao para ver de cruzar la cordillera más a Oriente, pero no lo logró, regresando a Santoña luego de permanecer dos horas en el agua, en el abra de Bilbao. Cargó 600 litros de gasolina y esperó la mejoría del tiempo que se produjo al día siguiente, reuniéndose entonces con el Grupo en Los Alfaques.

La etapa principal y la culminación de la Vuelta a España

Los hidros, al despegar de la bahía de Santoña, formados en patrullas y antes de emprender el viaje al Mediterráneo, viraron sobre el Buciero y la villa en litúrgica despedida, alejándose después hacia Ramales buscando el punto más bajo de la divisoria, el puerto de Los Tornos, paso hacia el valle del Ebro ya en tierras de Castilla. Ramón Franco, luego de salvar la cordillera, por el valle de Mena se dirigió con la formación al río, cuyo curso siguió hasta la desembocadura, con tiempo bastante bueno al principio, pero que cambió a la altura de Zaragoza donde se formó una fuerte tormenta. Las primeras patrullas pudieron pasar antes de que aquélla empezara a descargar, pero las que marchaban en último lugar sólo lo lograron a medias, y tres hidros hubieron de

tomar agua en el río, haciéndolo en Quinto el 10-17 y el 10-35, y en Velilla el 6-23; unos y otro se mantuvieron al ancla cerca de la orilla, hasta que pasada la tormenta despegaron y volaron a Los Alfaques, fondeando junto a los otros hidros, frente a San Carlos de la Rápita.

En aquel amplio surgidero situado junto a la desembocadura del Ebro y al sur de éste, amparado por la playa del Trabucador, lengua de tierra que el río ha ido formando día a día y siglo a siglo, quedaron los aparatos un día entero, mientras los mecánicos revisaban los motores y los ponían a punto para realizar con éxito las últimas etapas del crucero. El 13 por la mañana despegaron, y, siguiendo la costa catalana, sobrevolaron Barcelona y continuaron hasta la frontera francesa, desde donde regresaron a Rosas, amarando en la bahía y quedando allí al ancla, frente a la villa, los doce «Wal» hasta el día siguiente, en que el Grupo voló a Mallorca, tomando agua en la bahía de Pollensa, en la que fondearon en una larga línea que se extendía desde el Puerto hasta la punta de La Avanzada, al amparo de ésta coronada por la hermosa fortaleza octogonal, bella muestra de la arquitectura militar española del siglo XVIII.

Se dedicó el domingo, 15, a descanso y carga de combustible, y el 16 despegó el Grupo, en un día espléndido de luz, de cielo y de mar, para realizar la última etapa del crucero, sobrevolando Ibiza y llegando hasta Cartagena, que vio pasar por su cielo, en formación de *columna de patrullas*, a doce de los trece hidroaviones *Dornier «Wal»* que dos semanas antes habían salido de Los Alcázares, a donde regresaban luego de haber cumplido su propósito. Poco después del mediodía, los redientes de los doce hidros araban la serena superficie del Mar Menor que tantas veces se había visto así acariciada, desde que un día de diciembre de 1915, el teniente White Santiago realizara, frente a Torre Pacheco, el primer vuelo de hidroavión de la Aviación Militar española.

La *Vuelta a España* se había realizado, y realizado bien; el resultado del crucero se consideró totalmente satisfactorio, ya que, después de casi 4.000 kilómetros volados, utilizando bases improvisadas, con un muy largo vuelo sobre tierra realizado por doce hidroaviones, se regresaba habiendo cumplido con militar exactitud el calendario propuesto, y, si bien se había perdido un aparato, el 6-28, esto significaba únicamente el 7,6 % del total del material, ya que la tripulación se había salvado; y en cuanto al corto número de tomas forzadas, todas debidas a circunstancias atmosféricas adversas, habían sido realizadas con toda felicidad, probando las efectuadas en el Ebro, que este río era la vía natural para enlazar con hidroaviones el norte de España con el Mediterráneo, y que Santoña era la espléndida base cantábrica de esta ruta.

DESARROLLO DE LA VUELTA - ETAPAS Y KILOMETROS

FECHA	ETAPA	KMS.
Junio 30	Los Alcázares-Huelva 660	1.440
Junio 30	Huelva-Vigo 780	
Julio 3	Vigo-La Coruña	140
Julio 5	La Coruña-Santander	360
Julio 7	Santander-frontera-S. Sebastián 200	260
Julio 7	S. Sebastián-Bilbao 60	
Julio 8	Bilbao-SANTOÑA	50
Julio 11	SANTOÑA-Los Alfaques (sobre tierra)	475
Julio 13	Los Alfaques-frontera-Rosas	290
Julio 14	Rosas-Pollensa	250
Julio 16	Pollensa-Los Alcázares	490
Total		3.755

CAMPAÑA DE INVESTIGACION PESQUERA A BORDO DEL BUQUE
OCEANOGRAFICO BRITANICO «G. A. REAY»

ORESTES CENDRERO

Introducción.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación británico ha emprendido recientemente una serie de campañas destinadas básicamente a estudiar la población de caballa, *Scomber scombrus* (L.), al sur del canal de la Mancha y al suroeste de las Islas Británicas, comprendiendo también la zona explorada el golfo de Vizcaya y la plataforma del norte de España; entre estas campañas figuraba una que debía llevar a cabo el barco «G. A. Reay» durante el mes de enero de 1982 en la que se efectuarían observaciones no sólo sobre la caballa, sino también sobre el jurel, *Trachurus trachurus* (L.), la merluza, *Merluccius merluccius* (L.), la bacaladilla, *Micromesistius poutassou* (Risso) y la sardina, *Sardina pilchardus* (Walbaum).

Las normas vigentes para regular las actividades científicas en las 200 millas marinas de la zona económica exclusiva (ZEE) española establecen que cualquier barco extranjero que vaya a realizar una campaña dentro de aquella debe embarcar como mínimo a un observador español si el programa de trabajo se considera de interés para los organismos científicos nacionales, circunstancia que se presentaba en el caso de la citada campaña del «G. A. Reay», pues tanto las especies como la zona a estudiar son objeto de investigación por parte del Instituto Español de Oceanografía, que me comisionó para participar en calidad de observador.

En cumplimiento de la orden de comisión recibida, el 5 de enero de 1982 me desplazé al Laboratorio de Pesquerías de Lowestoft (Inglaterra), embarcando el día 6 y permaneciendo hasta el 25 del mismo mes.

El barco.

El «G. A. Reay», propiedad del gobierno británico, es un pesquero congelador de arrastre por la popa habilitado para trabajos oceanográficos, lo que supone algunos inconvenientes, de los cuales no es el más pequeño su reducida

capacidad de alojamiento científico y auxiliar, limitada a seis personas a pesar de las considerables dimensiones del barco: 65 metros de eslora total y 998 TRB. Se ha mantenido la planta congeladora de que disponía primitivamente junto a la que se ha instalado un pequeño laboratorio biológico y químico, pues las campañas que se desarrollan con este barco van orientadas en general a estudios sobre tratamiento de peces destinados al consumo humano o a usos industriales.

Incidencias y ruta.

El 6 de enero de 1982 el «G. A. Reay», que había salido el día anterior del puerto escocés de Aberdeen, fondeó frente a Yarmouth Roads, unos 20 kilómetros al norte de Lowesfoft, para recoger el equipo científico del Laboratorio de Pesquería de esta localidad, equipo compuesto por S. J. Lockwood (jefe de campaña), D. Symmons, S. Flatman, S. Stevens y D. Eaton.

Una vez embarcados los biólogos británicos junto con el observador español, el barco puso rumbo hacia el suroeste de Inglaterra navegando a lo largo del canal de la Mancha. Fue necesario un nuevo fondeo en la bahía de Plymouth con el fin de que se incorporase a la expedición el contramaestre. Aunque no estaba previsto realizar ninguna escala, una avería que se comprobó existía en las bombas de la cubierta de pesca y las condiciones meteorológicas extremadamente adversas obligaron a arribar al puerto de Falmouth en la península de Cornualles el 8 de enero. Este pequeño pueblo es base de una flota pesquera de cierta importancia y sede de la delegación de la empresa hispano-soviética SOVHISPAN en el Reino Unido; para abastecer a los barcos y tripulaciones de esta empresa se ha establecido en la proximidad del bien resguardado puerto y los importantes astilleros y diques un gran almacén con características de hipermercado en el que los marineros, sobre todo los soviéticos, adquieren toda clase de artículos de consumo. En las fechas de nuestra visita, coincidentes con un fin de semana y tiempo tan desapacible en tierra como en la mar, Falmouth ofrecía el aspecto común a todas las poblaciones británicas provincianas en invierno: gran ajetreo de viandantes apresurados y de calmosos vehículos durante las horas hábiles para el comercio y los establecimientos públicos, vehículos y viandantes que desaparecen como por ensalmo hacia las cinco y media o seis de la tarde, a partir de cuyo momento comenzaban a poblarse los bares y restaurantes en los que propios y extraños se entregaban a la no menos británica costumbre de celebrar el comienzo del fin de semana (noche del viernes) con copiosas libaciones.

Situado sobre una colina que domina la ensenada, el pueblo está dividido en dos zonas: la baja, junto al mar, donde se encuentra el distrito comercial y público, y la zona alta, residencial.

El fuerte desnivel que existe entre ambas se salva por medio de varias duras rampas y empinadas escaleras; de éstas es notable por su longitud y su pendiente una que parte de la plaza principal y llega hasta la cumbre de la colina desde la que en los días claros se goza de una espléndida vista sobre la bahía, que no tuvimos la suerte de disfrutar; a dicha escalera se le ha bautizado con el pomposo nombre de «la escala de Jacob». Como se ve, no sólo los meridionales somos dados a hinchar la importancia de las cosas.

Falmouth no posee gran interés para un forastero. La iglesia parroquial, bello antiguo y sobrio edificio de granito, tiene un interior decepcionante. Esta iglesia y los dos castillos que defienden la entrada del puerto, construidos en tiempos de Enrique VIII, son los únicos monumentos notables del lugar. Circunstancias varias nos impidieron visitar dichos castillos.

El principal atractivo de la localidad reside en que es centro de vacaciones estivales. La existencia de un número de hoteles a primera vista desproporcionado, así como de pensiones del típico sistema inglés «bed and breakfast», y la gran cantidad de comercios dedicados a la venta de artículos para la náutica y la pesca deportivas indican que no son pocos los visitantes que afluyen en el verano para disfrutar de los encantos que sin duda brinda Falmouth durante los meses cálidos.

Reparada la avería y mejorado el tiempo, el «G. A. Reay» se hizo de nuevo a la mar el 10 de enero. Desde la salida y en la ruta hacia las islas Scilly se exploró la mar en busca de bancos de caballa, objetivo prioritario de la campaña; no se obtuvieron resultados positivos hasta la mañana del día 11, en que se logró una captura de unos 1.500 kilos. Las exploraciones ulteriores resultaron fallidas ante lo cual, y teniendo en cuenta que el tiempo volvía a empeorar, el jefe de campaña optó por hacer ruta hacia el sur. A primera hora de la tarde del 13 de enero llegábamos a la altura del cabo Finisterre, donde se empezaron las pescas con arte de arrastre de fondo para obtener muestras de las otras especies que se deseaba investigar.

Desde el 13 hasta el 18 se trabajó recogiendo muestras de peces a lo largo de la plataforma del norte de España, a razón de cuatro pescas exploratorias por día. El 18 a media tarde el barco dio cabos al santanderino muelle de Albarreda para disfrutar de un descanso de treinta y seis horas. Durante la escala los miembros del equipo científico giraron la casi obligada visita a Santillana del Mar, además de recorrer las instalaciones del Museo Marítimo y del Labo-

ratorio Oceanográfico de la ciudad y probar las especialidades culinarias de los restaurantes locales, lo que supuso un agradable cambio de la poco apetecible comida de abordó, la cual dejaba bastante que desear incluso para los en general poco exigentes paladares británicos.

En la mañana del 20 salimos de Santander y se reanudaron los trabajos, terminando de recorrer la plataforma cantábrica y siguiendo luego por el borde de la francesa hasta los bancos de Pequeño Sole y Gran Sole durante cinco días más manteniendo el mismo régimen de cuatro pescas diarias. A las tres de la tarde del 24 se dieron por finalizadas las faenas pesqueras y se inició la ruta al puerto de Plymouth donde veintitrés horas más tarde desembarcábamos el señor Lockwood y el autor de estas líneas, dando por finalizada la campaña. Tras pernoctar en Plymouth aquella noche regresamos al día siguiente, 26 de enero, a Santander, donde concluyó el viaje a las ocho de la tarde.

Así como una visita de unas cuarenta horas a Falmouth permite hacerse una idea bastante aproximada de lo que es la población, la estancia de menos de dieciocho en Plymouth, doce de las cuales no eran hábiles, es absolutamente insuficiente para captar lo que es y cómo es esta ciudad. Debemos citar la existencia en ella de dos importantes centros de investigación marina: la más que centenaria Asociación de Biología Marina del Reino Unido, una de las decanas de Europa, y el Instituto para la Investigación del Ambiente Marino, conocidas respectivamente por sus siglas inglesas MBA e IMER. La primera continúa albergándose en el laboratorio construido el siglo pasado, buen exponente del amor del pueblo británico por sus tradiciones e instituciones, y en ella se desarrollan multitud de programas de trabajo, muy especialmente sobre sistemática y fisiología de seres marinos. También posee un acuario público. La MBA mantiene contactos desde hace años con el Laboratorio Oceanográfico de Santander y las visitas de sus barcos de investigación al puerto montaños no son infrecuentes. No conocemos la actividad que desarrolla el IMER por carecer de cualquier tipo de relación con él.

No se puede dejar de mencionar, naturalmente, el homenaje permanente de la ciudad a uno de sus ilustres hijos, Francis Drake, y a su victoria sobre la Gran Armada, la cual avistó desde los bellos jardines del Hoe. El monumento erigido al marino en ese mismo lugar y los nombres de Drake Circus y Armada Way que llevan dos de las vías principales de Plymouth conmemoran lo que para la flota británica fue un brillante hecho de armas y para la española una desgraciada aventura.

Señalemos por último la importancia de Plymouth como puerto mercante y base naval; el ajetreo propio del uno y la otra pasan, sin embargo inadvertidos

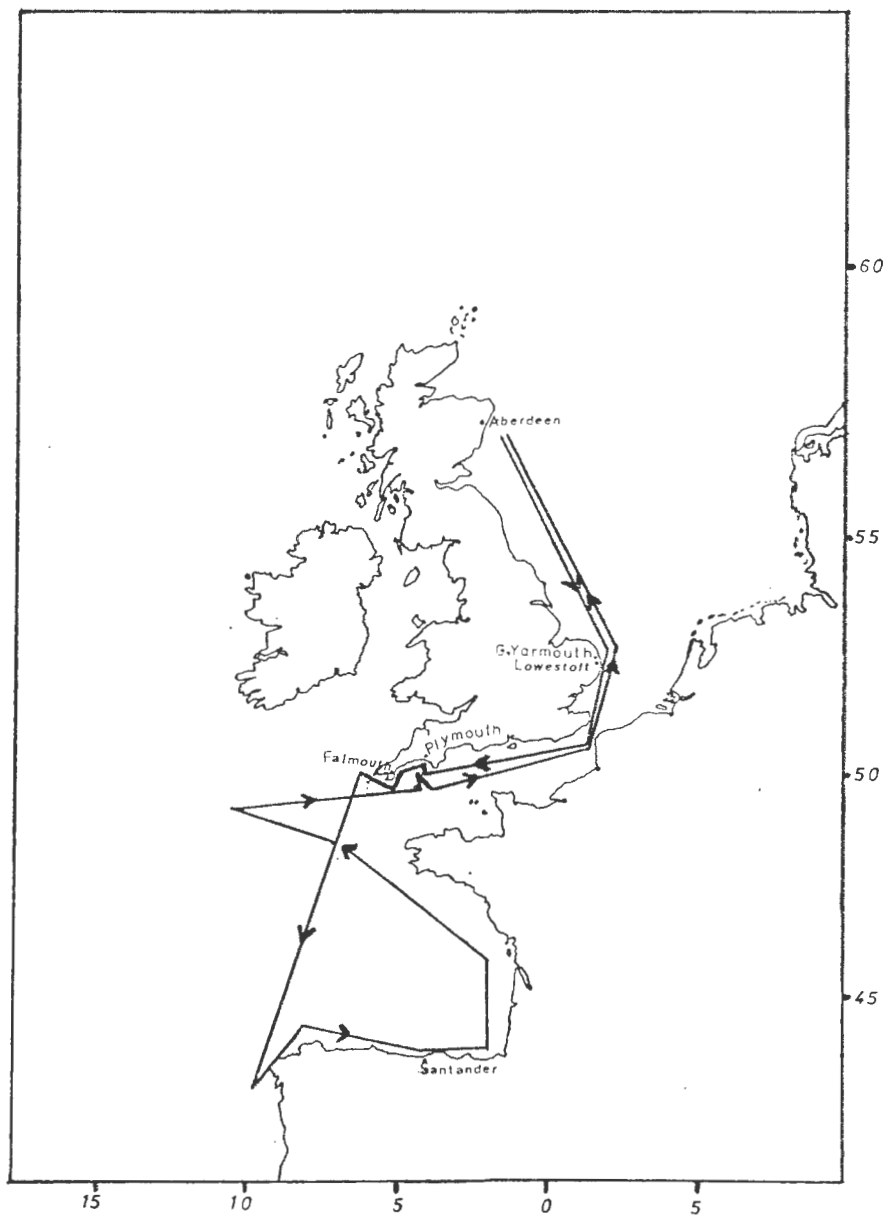


Fig. 1.—Ruta del «G. A. Reay» durante su campaña de enero de 1982.

en la vida cotidiana de la ciudad, que se halla aislada de aquellos mendiantes vías de circunvalación sensatamente trazadas para eliminar los inconvenientes que la actividad portuaria puede suponer a una zona urbana bastante poblada.

En el mapa de la figura 1 se trazado la ruta seguida durante la campaña.

Metodología.

Como ya se ha dicho, los muestreos se llevaron a cabo por medio de pescas con arte de arrastre, a razón de cuatro por día, cuyas situaciones están representadas en la figura 2. No se seguía un plan preconcebido, sino que se muestreaba al azar. Esto, a nuestro juicio, no es muy adecuado para efectuar una evaluación cuantitativa de las poblaciones muestreadas. Se utilizaron dos tipos de arte: una red de arrastre pelágico para la única pesca de caballa que se realizó con éxito y una red de arrastre de fondo, tipo bou, de gran abertura vertical. En dos ocasiones que se empleó arrastre pelágico por haberse detectado cardúmenes de peces separados del fondo, los paupérrimos resultados hicieron que se abandonase este tipo de red y se volviera a utilizar el bou. Todos los arrastres, salvo alguna excepción, fueron de dos horas de duración.

Cuando la red llegaba a bordo se colocaba toda la pesca en cestos de unos 35 kilos de capacidad. Si la captura excedía de un total de cinco cestos, se pesaba un máximo de cinco de ellos y se escogían las especies de dos, todos tomados al azar, ponderando los resultados al total de la captura. En todas las pescas se retiraron cuantos ejemplares aparecieron de las siguientes especies: merluza, rape blanco (*Lophius piscatorius*), rape negro (*L. budegassa*), gallos (*Lepidorhombus boscii* y *L. whiffiagonis*), caballa, jurel, sardina y balacadilla. De las cuatro últimas se hacían muestreos biológicos, tomando un máximo de 10 otolitos por cada clase de talla. En las demás especies se registraba el peso o la talla a efectos de confeccionar las listas faunísticas.

Resultados.

MERLUZA.—Dado que la población de merluza de toda al plataforma española explorada se considera como un solo stock, el perteneciente a la división VIII b, c, hemos confeccionado la tabla 1 agrupando todas las merluzas pescadas en dicha plataforma. En esta tabla resulta mucho más evidente el escasísimo número de merluzas que han alcanzado la talla de primera maduración (30-35 cm.) aparecidas en las muestras.

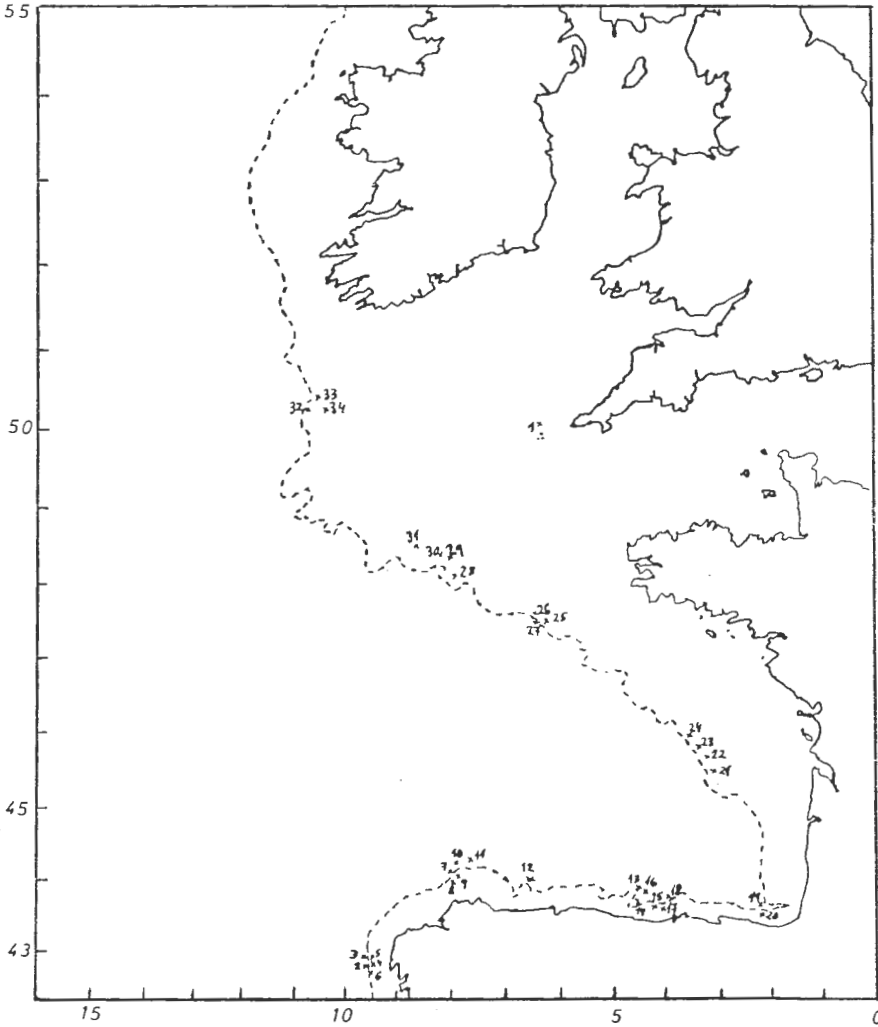


Fig. 2.—Situación de las estaciones exploradas por el «G. A. Reay» en enero de 1982.

La comparación de los resultados de las pescas en esta zona y los de la región Gran Sole + Pequeño Sole (tabla 2) nos sugiere algunos comentarios.

En primer lugar, la enorme cantidad de merluza pequeña (carioca) que se encuentra en la plataforma española, lo que apoya el criterio tan repetida-

mente expresado por el Instituto Español de Oceanografía de la necesidad de regular esta pesquería en la que los reproductores son casi inexistentes.

Otro punto que merece atención es el rendimiento de las pescas. En la plataforma española se hicieron treinta y dos horas de arrastre, con el resultado de 113,3 kilos y 2.330 merluzas capturadas. En la zona Gran Sole + Pequeño Sole las horas de arrastre fueron catorce, obteniéndose 104 kilos y 194 ejemplares. Esto significa que con una captura en número inferior al 10 % de las conseguida en las aguas españolas se logró casi el mismo peso de pescado y el rendimiento en kilos/hora fue más del doble: 7,4 en el Sole y 3,5 en España.

Se pone en evidencia una vez más la importancia de dirigir la pesca hacia la fracción adulta de la población. En efecto, a igualdad de peso, el número de individuos que mueren es muchísimo menor; por otra parte, al tratarse de peces cuyo ritmo de crecimiento es lento por estar acercándose a su talla máxima, pero de gran voracidad, su aporte a la biomasa de la pesquería en relación con el alimento consumido es más pequeño que el de los ejemplares jóvenes.

Finalmente, señalemos la gran escasez de inmaduros en la región del Sole y su moderada abundancia en las pescas hechas en la plataforma francesa, lugar de reclutamiento de la merluza del stock norte.

CABALLA.—La única ocasión en que se detectó caballa, objetivo primordial de la campaña, fue la mañana del día 11 de enero. Tras un lance de media hora con red de arrastre pelágico, se obtuvieron 15,5 kilos formados en su mayoría por ejemplares de tallas inferiores a 26 cm., que corresponden a las clases de edad 1 y 2 (tabla 8). Aparecieron ejemplares aislados en casi todas las demás pescas, pero no se hizo otra captura medianamente significativa hasta el día 23 de enero; este día y el siguiente se pescaron un total de 21,8 kilos, cuya composición de tallas se da en la tabla 9, en donde sigue observándose el predominio absoluto de las caballas de las edades 1 y 2.

Consideramos normal la falta de caballa en la plataforma española, su presencia en esta zona no tiene lugar hasta la primavera, época de la «costera» de la especie en el Cantábrico. No podemos, sin embargo, hacer ningún juicio sobre los resultados negativos de las exploraciones en el SW de Inglaterra y la región del Sole por no sernos familiar esta pesquería. Los científicos británicos comentaban que la escasez era anormal. Esta era también la opinión de algunos pesqueros locales con los que se tuvo contacto antes de iniciar la ruta hacia Finisterre. Dichos barcos habían iniciado la costera el 2 de enero sin haber conseguido ningún resultado diez días más tarde.

BACALADILLA.—La bacaladilla es una de las especies que se consideran subexplotadas en el conjunto del nordeste del Atlántico. En el curso de esta campaña se ha pescado en cantidades que pueden considerarse moderadamente abundantes en general. Se ha confirmado la estructura del stock del sur del golfo de Vizcaya, formado por una gran mayoría de ejemplares de edad inferior a 3 años que maduran precozmente.

JUREL.—La zona donde se ha encontrado mayor abundancia, tanto absoluta como en términos de kilos/hora de esta especie ha sido la de Asturias oriental-Santander, en la que se consiguieron 3.600 kilos y 11.426 ejemplares, con una captura media de 257 kilos/hora. Las capturas/hora conseguidas en el norte de Galicia y en Las Landas fueron 127 y 112 kilos respectivamente. Las distribuciones de tallas son bastante similares en las dos regiones españolas más orientales, donde se presentan modas bien marcadas entre las tallas 28 y 32 cm., mientras que en el norte de Galicia la moda corresponde a tallas algo superiores (31-34 cm.). En cualquier caso, se trata de una población en la que predominan los ejemplares de edad comprendida entre 3 y 4 años, que por tanto se encuentran en la plenitud de su capacidad reproductora.

Esto cambia por completo en las muestras conseguidas en Las Landas, donde dominan (34 %) los jureles de 20 a 22 centímetros, y aunque se observa también una pequeña moda en las tallas 29-32, los ejemplares comprendidos en ella son menores del 10 % del total muestreado.

Una explicación de esta diferencia sería que Las Landas son una zona de reclutamiento, aunque también podríamos encontrarnos ante un stock diferente o sometido a otro tipo de explotación. Con los datos que se obtienen en una sola campaña, únicos de que disponemos en este caso, no se puede llegar a conclusiones definitivas, sino todo lo más a establecer hipótesis de trabajo para futuras investigaciones.

Queremos señalar que en la plataforma bretona y el Sole han conseguido cantidades de jurel muy escasas: 84 kilos en Bretaña y 92 en la zona del Sole con rendimientos horarios de 14 y 6,6 kilos, respectivamente.

Las distribuciones de tallas son bastante parecidas, pero en cualquier caso poco significativas por haberse obtenido a partir de muestras poco amplias.

No obstante, la dominancia de las tallas grandes es patente en ambas regiones, mucho más clara en la más septentrional.

OTRAS ESPECIES.—Todas las demás especies muestreadas que se citan en la introducción aparecieron en cantidades tan exiguas que lo único que cabe

deducir es que existen en toda la región explorada. Si exceptuamos un arrastre que se pescaron 93 ejemplares de gallo (*Lepidorhombus wiffiagonis*) con un peso total de 7,4 kilos, no se obtuvo ninguna otra muestra que pudiera servir ni para insinuar una hipótesis.

El total de especies halladas fue 61. En los apéndices figuran las listas faunísticas y las situaciones de cada uno de los arrastres.

Conclusiones.

La composición de las muestras de merluza han puesto en evidencia una estructura de la población totalmente distinta en la plataforma española y en la europea, es decir, Francia y SW de las Islas Británicas, lo que abona la teoría de dos stocks diferentes, los llamados norte y sur, en el Atlántico europeo. Asimismo se ha comprobado que, además de la zona de reclutamiento ya conocida en el oeste de Galicia, podrían existir otras a lo largo del norte de España a la altura del límite de las provincias de Asturias y Santander y en la plataforma vasca.

Se ha encontrado una mediana abundancia de bacaladilla la mayoría de la región proyectada, confirmándose que la población de la plataforma española es distinta de la existente al norte de la fosa de Cap Breton y en el resto de la plataforma europea.

El jurel se pescó también con bastante abundancia en el norte de España y el SW de Francia; en esta zona predominaban los ejemplares jóvenes (17 a 22 centímetros), posiblemente inmaduros. Ignoramos si se trata de un stock diferente al del norte de España o es el mismo, pero sometido a otro tipo de explotación.

En la zona del Sole esta especie es escasa y la mayoría de los ejemplares capturados son grandes.

La caballa apenas se encontró, circunstancia normal para el norte de España en la época en que se realizó la campaña. La única muestra abundante que se consiguió estaba compuesta en su mayoría por ejemplares inmaduros.

Todas las demás especies investigadas aparecieron en cantidades tan escasas que no permiten deducir conclusión alguna.

APENDICE 1

Estaciones realizadas por el «G. A. Reay»

N.º	Fecha	Hora GMT	Situación	Sonda (m)
1	11 enero 82	9,49-10,24	50° 30' N- 6° 15' W	75
2	13 enero 82	13,54-15,54	42° 47' N- 9° 30' W	175
3	13 enero 82	16,40-18,40	42° 52' N- 9° 31' W	175
4	14 enero 82	6,51- 8,50	42° 44' N- 9° 29' W	175
5	14 enero 82	9,24-11,28	42° 48' N- 9° 30' W	175
6	14 enero 82	14,44-16,44	42° 45' N- 9° 30' W	165
7	15 enero 82	6,50- 8,50	43° 55' N- 8° 04' W	180
8	15 enero 82	9,32-11,32	43° 54' N- 7° 54' W	175
9	15 enero 82	12,12-14,16	43° 55' N- 8° 04' W	180
10	15 enero 82	16,26-18,23	43° 58' N- 7° 55' W	?
11	16 enero 82	9,31-11,04	44° 03' N- 8° 00' W	250
12	16 enero 82	16,10-16,58	43° 58' N- 6° 42' W	135
13	17 enero 82	6,45- 8,44	43° 40' N- 4° 47' W	185
14	17 enero 82	9,27-11,26	43° 38' N- 4° 47' W	185
15	17 enero 82	13,44-15,44	43° 39' N- 4° 48' W	175
16	17 enero 82	16,30-18,26	43° 40' N- 4° 35' W	190
17	18 enero 82	6,44- 7,15	43° 34' N- 4° 11' W	165

N.º	Fecha	Hora GMT	Situación	Sonda (m)
18	18 enero 82	9,26-11,59	43° 31' N- 4° 32' W	185
19	20 enero 82	14,06-16,13	43° 32' N- 2° 23' W	155
20	20 enero 82	16,51-18,52	43° 30' N- 2° 14' W	145
21	21 enero 82	6,43- 8,46	45° 30' N- 3° 15' W	145
22	21 enero 82	9,25-11,24	45° 38' N- 3° 26' W	145
23	21 enero 82	13,39-15,40	45° 45' N- 3° 35' W	145
24	21 enero 82	16,20-18,17	45° 59' N- 3° 44' W	145
25	22 enero 82	8,55-10,55	47° 36' N- 6° 36' W	175
26	22 enero 82	11,40-13,39	47° 36' N- 6° 49' W	175
27	22 enero 82	14,16-16,16	47° 37' N- 6° 35' W	175
28	23 enero 82	6,44- 8,44	48° 12' N- 7° 55' W	175
29	23 enero 82	9,19-10,50	48° 23' N- 8° 04' W	175
30	23 enero 82	11,30-13,30	48° 26' N- 8° 11' W	165
31	23 enero 82	14,39-16,41	48° 30' N- 8° 32' W	175
32	24 enero 82	6,45- 8,44	50° 14' N-10° 50' W	180
33	24 enero 82	9,25-11,25	50° 22' N-10° 48' W	175
34	24 enero 82	12,05-14,06	50° 14' N-10° 47' W	165

APENDICE 2

Relación de especies de peces encontradas. A continuación de cada especie figuran los números de las estaciones en que apareció.

Familia PETROMYZONIDEA.

Petromyzon marinus L. (lamprea): 4, 7.

Familia SCYLIORHINIDAE.

Scyliorhinus canicula (L.) (pitarroja): 2, 8, 9, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 34.

Familia CARCHARHINIDAE.

Galeorhinus galeus (L.) (cazón): 9, 25, 34.

Familia RAJIDAE.

Raja (Raja) clavata L. (raya común o de clavos): 8, 17, 18.

Raja (Leucoraja) naevus Müller & Henle (raya santiaguesa): 21, 24, 25, 28, 29, 31.

Familia CLUPECIDAE.

Sardina pilchardus (Walbaum) (sardina): 1, 7, 20, 21, 22, 23, 24, 27.

Familia GONOSTOMATIDAE.

Maurolicus muelleri (Gmelin) (anchoa de fondo): 2, 3, 4, 6, 11.

Familia ARGENTINIDAE.

Argentina sphyraena L. (pez plata): 2, 3, 4, 6, 7, 10, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 27, 28, 30, 32, 34.

Familia CONGRIDAE.

Conger conger (L.) (congrío): 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 16, 18, 19, 20, 21.

Familia MACRORHAMPHOSIDAE.

Macrorhamphosus scolopax (L.) (trompetero): 13, 15.

Familia MACROURIDAE.

Nezumia aequalis (Günther): 2.

Familia MERLUCCIIDAE.

Merluccius merluccius (L.) (merluza, pescadilla): 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34.

Familia GADIDAE.

Gadus morhua L. (bacalao): 26, 27.

Gadiculus argenteus thori J. Schmidt (marujito, faneca plateada): 2, 3, 4, 6, 10, 16, 19, 20, 31.

Melanogrammus aeglefinus (L.) (eglefino, burro): 28, 29.

Merlangius merlangus L. (merlán, liba): 29.

Micromesistius poutassou (Risso) (bacaladilla): 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34.

Pollachius virens (L.) (carbonero): 33.

Trisopterus minutus minutus (L.) (móllera): 7, 8, 9, 10, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 34.

Trisopterus luscus (L.) (faneca): 7, 10, 13, 16, 17, 20, 22.

Molva molva (L.) (maruca): 27.

Phycis blennoides (Brünnich) (brótola de fango, locha): 13, 15, 16, 19, 20.

Gaidropsarus mediterraneus (L.) (barbada, madre de la anguila): 2, 3, 19, 33, 34.

Familia ZEIDAE.

Zeus faber L. (pez de San Pedro): 15, 22, 23.

Familia CAPROIDAE.

Capros aper (L.) (ochavo): 2, 3, 9, 10, 18, 20, 22, 24, 28, 29, 32, 33.

Familia SERRANIDAE.

Callanthias ruber (Rafinesque) (tres colas): 18.

Polyprion americanus (Schneider) (cherne): 9.

Familia CEPOLIDAE.

Cepola macrophthalma (L.) (cinta): 19, 20.

Familia CARANGIDAE.

Trachurus trachurus (L.) (jurel, chicharro): 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34.

Trachurus picturatus (T.E. Bowdich) (jurel, chicharro): 13, 14, 15, 19, 20.

Familia MULLIDAE.

Mullus surmuletus L. (salmonete): 27, 28.

Familia SPARIDAE.

Boops boops (L.) (boga): 8, 13, 15, 16, 17, 19, 20.

Pagellus bogaraveo (Brünnich) (besugo): 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25.

Familia LABRIDAE.

Labrus bimaculatus L. (gallano): 14, 18.

Acantholabus palloni (Risso) (tabernero, tae rocas): 8, 20.

Familia TRICHIURIDAE.

Lepidopus caudatus (Euphrassen) (sable): 13, 14, 15, 16, 19, 20.

Familia SCOMBRIDAE.

Scomber scombrus L. (caballa): 1, 4, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 28, 29, 32, 33, 34.

Scomber japonicus Houttuyn (estornino): 14, 15, 17, 24.

Familia GOBIIDAE.

Pomatoschistus minutus (Pallas): 2, 3, 4, 6.

Familia CALLIONYMIDAE.

Callionymus lyra L. (primita): 18, 26, 29, 34.

Callionymus maculatus Rafinesque (lagarto): 2, 3, 4, 6, 10, 13, 19, 33.

Familia CARAPIDAE.

Echiodon dentatus (Cuvier): 20, 24.

Familia SCORPENIDAE.

Scorpaena scropha L. (cabracho): 7, 10, 13.

Scorpaena porcus L. (rascacio): 7, 8, 10.

Scorpaena notata Rafinesque (tiñoso): 10, 17.

Helicolenus dactylopterus (Delaroche) (cabra, gallineta): 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 21, 26, 33, 34.

Familia TRIGLIDAE.

Trigla lyra L. (garneo): 17, 18.

Trigla lucerna L. (bejel, cuco): 28, 29.

Aspitrigla cuculus (L.) (arete, rubio): 2, 3, 4, 10, 16, 17, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32.

Aspitrigla obscura (L.) (bejel, rubio): 19, 20.

Eutrigla gurnardus (L.) (borracho): 20, 23, 28, 29, 30.

Familia SCOPHTHALMIDAE.

Lepidorhombus whiffiagonis (Walbaum) (gallo): 2, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 29, 31, 32, 34.

Lepidorhombus boscii (Risso): 2, 9, 10, 32.

Psetta maxima (L.) (rodaballo): 28.

Familia BOTHIDAE.

Arnoglossus laterna (Walbaum) (serran del): 2, 3, 4, 8, 17, 21, 23.

Arnoglossus imperialis (Rafinesque): 25, 28.

Familia PLEURONECTIDAE.

Glyptocephalus cynoglossus (L.) (mendo): 32.

Microstomus kitt (Walbaum) (mendo limón): 27, 28, 31.

Familia SOLEIDAE.

Microchirus variegatus (Donovan) (golleta): 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 20, 21, 24, 28, 32, 33, 34.

Familia LOPHIIDAE.

Lophius piscatorius L. (rape blanco): 2, 3, 4, 6, 7, 9, 13, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 32, 33, 34.

Lophius budegassa Spinola (rape negro): 2, 3, 4, 6, 7, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 32, 33, 34.

TABLA 1

MERLUZA. Distribución de tallas en la plataforma del norte de España.

cm.	n.º	%	cm.	n.º	%
9	15	0,65	37	2	0,09
10	76	3,29	38	6	0,26
11	73	3,16	39	4	0,17
12	182	7,88	40	4	0,17
13	440	19,06	41	2	0,09
14	434	18,80	42	3	0,13
15	260	11,26	43	2	0,09
16	171	7,41	44	3	0,13
17	129	5,59	45	3	0,13
18	143	6,19	46	1	0,04
19	75	3,25	47	1	0,04
20	63	2,73	48	3	0,09
21	56	2,43	49	1	0,04
22	44	1,91	50	—	—
23	16	0,70	51	2	0,09
24	15	0,65	52	2	0,09
25	9	0,39	53	—	—
26	10	0,44	54	1	0,04
27	6	0,26	55	1	0,04
28	4	0,17	56	—	—
29	4	0,17	57	—	—
30	4	0,17	58	4	0,17
31	3	0,13	59	2	0,09
32	9	0,39	60	2	0,09
33	5	0,22	61	—	—
34	3	0,39	62	1	0,04
35	5	0,22	63	2	0,09
36	2	0,09	64	1	0,04
			Total.	2,309	99,99

TABLA 2

MERLUZA. Distribución de tallas en la región de Gran Sole + Pequeño Sole.

cm.	n.º	%	cm.	n.º	%
12	1	0,52	50	2	1,03
13	1	0,52	51	3	1,55
14	3	1,55	52	2	1,03
15	5	2,58	53	4	2,06
16	3	1,55	54	2	1,03
17	1	0,52	55	1	0,52
18	2	1,03	56	—	—
19	3	1,55	57	—	—
20	2	1,03	58	1	0,52
21	1	0,52	59	1	0,52
22	—	—	60	1	0,52
23	—	—	61	1	0,52
24	—	—	62	—	—
25	—	—	63	1	0,52
26	1	0,52	64	—	—
27	1	0,52	65	1	0,52
28	3	1,55	66	1	0,52
29	6	3,09	67	—	—
30	4	2,06	68	—	—
31	11	5,67	69	1	0,52
32	10	5,15	70	1	0,52
33	10	5,15	71	—	—
34	9	4,64	72	—	—
35	11	5,67	73	—	—
36	9	4,64	74	2	1,03
37	11	5,67	75	1	0,56
38	10	5,15	76	—	—
39	6	3,09	77	—	—
40	7	3,61	78	—	—
41	3	1,55	79	—	—

cm.	n.º	%	cm.	n.º	%
42	6	3,09	80	—	—
43	8	4,12	81	—	—
44	6	3,09	82	—	—
45	2	1,03	83	—	—
46	6	3,09	84	—	—
47	2	1,03	85	—	—
48	2	1,03	86	—	—
49	1	0,52	87	1	0,52
			Total.	194	100,08

CLAVES PARA LA IDENTIFICACION DE LAS ESPECIES DE
ALGUNAS FAMILIAS DE PECES DEL LITORAL SANTANDERINO
(GOBIIDAE, CHAPARRUDOS)

GERARDO GARCÍA-CASTRILLO RIESGO

Introducción.

Siguiendo la serie de publicaciones que comenzamos en el volumen segundo de este Anuario, vamos a tratar de dar a conocer a una familia de peces que habitan nuestras aguas litorales y algunos de los cuales los podemos encontrar en las playas y en los pozos que quedan al bajar la marea.

En esta publicación nos ocuparemos de los chaparrudos (familia Gobiidae), consta de una breve descripción de los caracteres de la familia, un escueto catálogo de las especies de góbidos citados en la costa cantábrica, una sencilla clave de identificación de las mismas y un cuadro sinóptico de su distribución geográfica y ecológica. Junto con los trabajos anteriormente mencionados, se va completando el esquema de las familias de peces que podremos encontrar en la región mareal, (zona de flujo y reflujo de las mareas).

FAMILIA GOBIIDAE: *Chaparrudos.*

Los chaparrudos son peces de talla generalmente pequeña, que se incluyen en el orden Perciformes, del conjunto de los peces, formando un grupo bien diferenciado (Suborden *Gobioidea*, familia *Gobiidae*).

Los góbidos, «chaparrudos» de nombre vulgar en Santander, habitan generalmente las aguas someras y cercanas a las costas; así podemos establecer dos conjuntos: el primero, cuyos elementos lo forman especies pelágicas, y el segundo, por especies bentónicas. Si afinamos más y concretamos las regiones o zonas batimétricas y/o los niveles bionómicos que ocupan o habitan cada especie; distinguiremos así las habitantes de la región costera o litoral, tanto en la zona de mareas (zona eulitoral), como en la subyacente (zona infralitoral), de aquellas otras que frecuentan el mar abierto o viven a grandes profundidades.

Los góbidos que habitan cerca de la costa o en ella y sobre el fondo, se distinguen fácilmente de los otros peces, que viven en las mismas zonas, ya que sus aletas ventrales se unen formando una copa (fig. 0) que les sirve de ventosa y punto de apoyo cuando se posan sobre los fondos y por presentar dos aletas dorsales separadas.

Son de cabeza ancha con ojos saltones y situados hacia la parte superior de la misma. Poseen dos aletas dorsales separadas, la primera con radios espinosos y más corta que la segunda, ésta es opuesta a la anal. El pedúnculo caudal y la aleta caudal son robustos. Las aletas pectorales son redondeadas sobrepasando en algunos casos la longitud de la base de la primera aleta dorsal. Existe un dimorfismo sexual, observable en algunas especies, en el tamaño de la primera aleta dorsal, siendo mayor en los machos, y en casi todas las especies en los poros y papilas genitales. El cuerpo generalmente se encuentra recubierto de escamas de tipo ctenoide, aunque algunas formas las tengan cicloideas o carecen de ellas.

Son peces muy comunes en las costas ibéricas, aunque pocos investigadores se han ocupado de los mismos, su tamaño pequeño, la coloración críptica y disruptiva que los mimetiza muy bien con los fondos, y los habitats que ocupan entre las rocas y las algas, hacen que sea difícil su observación y captura.

Constituyen un conjunto de peces típico de la región o zona mareal (zona barrida por el flujo y reflujo de las mareas), junto con los blénidos* (momas), los gobiesócidos* (chafarrocas) y los *Nerophis*** (agujones). Los chaparrudos se pueden observar en los pozos que deja la marea al bajar en las costas rocosas y arenosas, en estas últimas se los encuentra comúnmente sobre la arena en zonas de la orilla, donde casi pasan desapercibidos, por ser su coloración como la del fondo, alejándose hacia las rocas cuando perciben un peligro.

Las especies habitantes de los fondos rocosos suelen ser más sedentarias, el cuerpo posee una librea o coloración, que se confunde con el fondo, aparecen manchas y franjas que rompen la silueta; pasando muy desapercibidos. Se esconden en las grietas u oquedades y bajo las piedras.

Tanto en las especies rocosas, como en las arenosas, el comportamiento alimenticio es depredador, su dieta común la constituyen alevines de peces, pequeños crustáceos (generalmente anfipodos) y anélidos. Suelen permanecer

* Ver G. G.^a-Castrillo, Anuario «Juan de la Cosa», 1979-80, vol. III, pp. 191-214.

** Ver G. G.^a-Castrillo, Anuario «Juan de la Cosa», 1978, vol II, pp. 235-254.

quietos sobre el fondo esperando a que se acerque una víctima, lanzándose rápidamente sobre ella cuando lo creen conveniente.

Las puestas de los huevos las suelen realizar de tipo demersal, es decir, los ponen en grupos reducidos adheridos a un sustrato, ya sea roca, concha o alga. Estas puestas pueden ser identificables en algunas especies, ya que los huevos y su disposición son característicos; las podremos encontrar en las playas desde finales de marzo hasta mediados de junio. Las larvas al nacer pasan a formar parte del plancton costero hasta alcanzar cierta talla, retornando a las costas donde completarán toda su vida.

Todos los góbidos que habitan los fondos y en especial los de tipo rocoso, presentan un comportamiento territorialista muy marcado, siendo el macho quién marca y defiende el territorio.

La mayoría de los góbidos son marinos, aunque también colonizan aguas salobres y dulces, son más abundantes en las aguas tropicales que en las frías. Se han descrito cerca de 600 especies en todo el mundo, de las cuales, 73 se encuentran en el Atlántico nordeste y Mediterráneo, pero de estas solamente 14 se han capturado hasta la fecha en el Cantábrico. De ellas *Aphia minuta*, *Crystallogobius linearis*, llevan una vida pelágica formando bancos más o menos densos; *Lesuerigobius friesii* y *Pomatochistus norvegicus* habitan los fondos de la plataforma continental a profundidades superiores a los 30 metros; el resto de las especies se pueden encontrar en la región mareal (zona eulitoral), de ellas *Deltentosteus quadrimaculatus* (Valenciennes, 1837) citada por F. de Buen (1923) en Cádiz y descrita por Miller (1973) su presencia en las costas cantábricas, aunque nosotros no la hemos capturado hasta el momento en Asturias ni en Santander.

En los niveles eulitorales (zona de flujo y reflujo de las mareas) de la costa cantábrica, podremos identificar las siguientes especies de góbidos:

FAMILIA GOBIIDAE.

Género *Gobius* Linneo, 1758.

Syst. Nat., ed. X: 262.

Tipo *Gobius niger* Linneo, 1758.

Gobius auratus Risso, 1810.

Ichthyol. Nice: 160.

Es una especie (fig. 7) muy abundante en el Mediterráneo, pero poco conocida en nuestras costas. Lozano (1960) cita varios ejemplares capturados en junio y noviembre de 1912 en la bahía de Santander y Zugmayer (1911) en La Coruña. Personalmente no podemos confirmar aún la cita de Lozano;

no encontrándose tampoco ejemplares de esta especie en la colección del Museo Marítimo del Cantábrico.

Gobius cobitis Pallas, 1811.

Zoogr. rosso-asiat., 3: 160.

Se distribuye por las costas atlánticas desde el suroeste de las Islas Británicas, hasta Marruecos, introduciéndose en el Mediterráneo hasta el Mar Negro.

En las costas cantábricas la citan:

Buen, F. de: 1918, como *Gobius capito*; 1930, 31 y 36, como *Gobius (Macrogobius) cobitis*, indicando que se encuentra en las costas españolas pero sin indicar localidades.

Lozano Rey: 1960, nos refiere que en su colección posee ejemplares de San Sebastián, Gijón y Vigo.

Ortea y Hoz: 1979, en las costas asturianas, refiriendo que es el góbido de mayor tamaño en las costas rocosas.

En la colección del Museo Marítimo del Cantábrico no hemos encontrado ejemplar alguno de esta especie.

Personalmente la hemos encontrado en Asturias y en la playa del Camello (Santander) (fig. 9) y la Maruca (Santander).

Esta especie presenta querencia hacia las zonas de asentamiento de mitílicos (mejillones), su coloración es pardo-verdosa o verde-grisácea con puntos negros en los costados. Los alevines comprendidos entre tallas de 1,5 a 3 centímetros comienzan a capturarse en los meses otoñales, su época de desove no está claramente concretada.

Gobius cruentatus Gmelin, 1789.

Linn. Syst. Nat., ed. 13, par.: 1.197.

Se distribuye por las costas atlánticas desde el suroeste de Irlanda hasta Marruecos, penetrando en el Mediterráneo.

En las costas cantábricas la citan:

Buen, F. de: 1918, 31 y 35, como *Gobius (Macrogobius) cruentatus*, sin citar localidades salvo en los años 1935 y 39 en Gijón.

Lozano Rey: 1960, menciona que en la colección del Inst. Espa. de Ocean. hay ejemplares de San Sebastián y Santander.

Ortea y Hoz: 1979, en las costas asturianas, indicando que es propia de la zona mareal y aguas poco profundas.

En la colección del Museo Marítimo de Santander no hay ejemplares de esta especie.

Personalmente la hemos capturado en Asturias y en las playas santanderinas del Camello (fig. 8), la Maruca y Canal de San Juan.

Su coloración en marrón con tintes rojizos y puntos negros en los costados del cuerpo, labios y mejillas son más rojizos y con líneas negras en estas últimas. Su cuadro fenológico no es posible concretarlo con los datos que poseemos.

Gobius niger Linneo, 1758.

Syst. Nat., ed. X: 262.

Se distribuye por las costas atlánticas europeas desde el mar Báltico hasta Marruecos, penetrando en el Mediterráneo y Canal de Suez.

En las costas cantábricas la citan:

Steindachner: 1868, en la Bahía de Bilbao, y en 1918, como *Gobius jozo* otra vez en la Bahía de Bilbao.

Graells: 1870, en Santurce, Bilbao y la ribera de Olavega (Guipúzcoa).

Navarrete: 1898, en el Atlántico sin citas concretas.

Zugmayer: 1911, en La Coruña.

Buen, F. de: 1918, en Avilés (Asturias) el 14 de agosto; 1928, como *Gobius niger* formas *hispanicus*, *nigerrinus*, *jozo*, esta última forma con dos aspectos: *jozo* y *nebulosus*. Todas ellas en el Atlántico; 1930, como *Gobius (Gobius) niger*, en las costas cantábricas.

Lozano Rey: 1960, en Santander y El Ferrol.

Ortea y Hoz: 1979, en las costas asturianas.

En la colección del Museo Marítimo del Cantábrico no hemos encontrado hasta la fecha ejemplares de esta especie.

Personalmente (fig. 7') hemos capturado ejemplares en la costa asturiana y en la de Santander. Distribuyéndose por casi toda esta línea de mareas, salvo en aquellas zonas muy batidas por el oleaje, prefiriendo las zonas ocupadas por algas pardas y mitílidos (mejillones).

La freza tiene lugar de mayo a junio; los huevos son de tipo demersal, como en otras especies de góbidos mareales, de aspecto piriforme y coloración plateada, formando racimos adheridos a las conchas vacías o rizoides de algas, en número de 20 a 30, y un diámetro de 12 milímetros por unidad. La coloración de los ejemplares de esta especie varía mucho con respecto a la edad, época y hábitat; generalmente son pardos con manchas o franjas crípticas en los costados, las partes inferiores de la cabeza son negras.

Gobius paganellus Linneo, 1758.

Syst. Nat., ed. X: 263.

Su distribución discurre por las costas atlánticas desde el oeste de Escocia hasta las de Marruecos, penetrando en el Mediterráneo hasta el mar Negro.

En las costas cantábricas la citan:

Steindachner: 1868, en Bilbao.

Buen, F. de: 1918, tres ejemplares en Vigo; 1930, un ejemplar en Gijón; 1935, cita las anteriores.

Alaejos: 1919, en Santander.

Lozano Rey: 1960, en su colección refiere un ejemplar de Gijón.

En la colección del Museo Marítimo del Cantábrico existen tres ejemplares de esta provincia (sin localidades).

Personalmente la hemos encontrado (fig. 9') por la línea de mareas en las costas semibatidas rocosas de Asturias y Santander. Se observan fácilmente en los pozos de marea entre las piedras o bajo las algas, escondiéndose en las grietas de las rocas. Su coloración es muy variable, pero generalmente son pardos, moteados de oscuro con bandas crípticas verticales, no negras; el macho suele poseer en la época de freza una mancha púrpura-parda en la primera aleta dorsal. El desove tiene lugar en los meses de abril a junio. Observándose ejemplares de tallas entre dos y tres centímetros en el mes de octubre.

Género *Gobiusculus*, Duncher 1928.

Tierw. N. u. Ostsee., 12: 123.

Tipo: *Gobius flavescens*, Fabricius 1779.

Gobiusculus flavescens (Fabricius, 1779).

Gobius flavescens Fabricius, 1779.

Reis. Norw.: 322.

Se distribuye por las costas atlánticas desde las Islas Feroes, Noruega y Báltico hasta Gibraltar, penetrando en el Mediterráneo.

En las costas cantábricas la citan:

Buen, F. de: 1918, varios ejemplares en Vigo; 1923, como *Gobius flavescens* (sin localidad); 1931, como *Chaparrudo flavescens*, en Santander.

Lozano Rey: 1960, como *Pomatochistus flavescens* en Vigo y Santander.

Ortea y Hoz: 1979, en las costas asturianas.

En la colección del Museo Marítimo de Santander hay cuatro ejemplares capturados por F. de Buen y Sanz.

Personalmente (fig. 2) la hemos encontrado por toda la línea mareal de las costas asturiana y santanderina formando pequeños bancos, siempre cerca del fondo rocoso; muestran una querencia por las zonas semibatidas y dentro de éstas parece que prefieren las zonas con mitílidos y algas. Su coloración es muy típica, rojizos o pardos, con dibujos negros, en los costados se observan manchas negras alternadas con otras azules, además de un punto negro que ocupa casi toda la base de la aleta caudal; los machos poseen, además, otra

mácula semejante bajo las aletas pectorales. Las puestas tienen lugar en los meses de mayo a julio, siendo los machos quienes las cuidan.

Género *Pomatochistus* Gill, 1864.

Proc. Acad. nat. Sci. Phil. 15: 263.

Tipo: *Gobius minutus* Pallas, 1770.

Pomatochistus microps (Kroyer, 1838).

Gobius microps Kroyer, 1838.

Dan. Fisk., 1: 416.

Su distribución discurre por las costas atlánticas europeas, desde Noruega al sur de Portugal, entrando ocasionalmente en el Mediterráneo.

En las costas cantábricas la citan:

Buen, F. de: 1918, 23 ejemplares en Vigo, como *Gobius minutus*; 1930-31, como *Pomatochistus (Iljina) microps*, sin mencionar localidades concretas del Atlántico español; 1935, en las aguas salobres de Bilbao.

Lozano Rey: 1960, posee ejemplares de San Sebastián (río Urumea) y del río Nervión.

Ortea y Hoz: 1979, en las costas asturianas.

En el Museo Marítimo del Cantábrico, de Santander, hay numerosos ejemplares.

Es una especie que la hemos encontrado (fig. 5) siempre en la línea mareal de las costas santanderina y asturiana, sobre fondos de arena y aguas de baja salinidad con preferencia. Freza de mayo a julio, siendo el macho quien cuida la puesta. Su coloración es muy parecida a la de la arena sobre la que habitan, poseen una mancha negruzca triangular en la base interna de la aleta pectoral, así como otra pequeña en la base de la aleta caudal, los flancos pueden presentar sombras pardas. Los machos se diferencian de las hembras, en la época de freza, pues los primeros poseen una mancha negra en la primera aleta dorsal y una «garganta grisácea».

Pomatochistus minutus (Pallas, 1770).

Gobius minutus Pallas, 1770.

Spic. zool., 1 (7): 4.

Esta especie presenta un mapa de distribución geográfica, que ocupa la costa atlántica, desde el sur de Noruega hasta el estrecho de Gibraltar, entrando en el Mediterráneo inclusive en el mar Negro.

En las costas cantábricas la citan:

Steindachner: 1868, en la Bahía de Bilbao.

Buen, F. de: 1918, cita dos ejemplares en Vigo, refiriendo que en Santander es muy abundante. Mismas citas se indican en su catálogo de 1935.

Lozano y Rey: 1960, en Santander y Vigo, mencionando que los ejemplares capturados podrían pertenecer a la subespecie *P. minutus lozanoi*.

Ortea y Hoz: 1979, en las costas asturianas.

En la colección del Museo Marítimo del Cantábrico hay numerosos ejemplares de la bahía de Santander.

Personalmente (fig. 3) la hemos encontrado en los pozos de marea con fondos arenosos de las rasas mareales de Santander y Asturias. Muestran una clara preferencia por las costas muy abrigadas y con cierta vegetación. El intervalo de desove o freza tiene lugar en los meses de mayo a julio. Su coloración es semejante a la arena donde habitan, con pequeños puntos oscuros y una mancha, generalmente triangular, en la base de la aleta caudal; los machos poseen una mancha azul-oscura bordeada de blanco, situada en la parte posterior de la primera aleta dorsal.

Pomatochistus pictus (Malm, 1865).

Gobius pictus Malm, 1865.

Forh. Skand. Naturf., 9: 410.

Se distribuyen por las costas atlánticas europeas desde el sur de Noruega hasta el noroeste español.

En las costas cantábricas la citan:

Buen, F. de: 1918, como *Gobius microps laticeps* raza atlántica en Vigo. 1930-31, como *Pomatochistus (Iljina) pictus* en las costas atlánticas europeas cerca de España.

Lozano Rey: 1960, menciona que en la colección del Inst. Español de Oceanografía existen numerosos ejemplares.

Ortea y Hoz: 1979, en las costas asturianas.

En la colección del Museo Marítimo de Santander hemos encontrado seis ejemplares, capturados en Santander.

Es una especie propia de las costas arenosas y rocosas, frecuente en las zonas muy abrigadas de las costas asturianas y santanderinas. Su coloración es rojiza-parda, con dibujos negros (fig. 5') en los bordes de las escamas; sobre las aletas dorsales se sitúan bandas de puntos negros bordeados de naranja, muy característicos. No poseemos datos suficientes para establecer el período de desove en nuestras costas, ni el tipo de huevo demersal.

Género *Thorogobius* Miller, 1969.

J. mar. biol. ASS. U. K., 49: 839.

Tipo: *Gobius ephippiatus* Lowe, 1839.

Thorogobius ephippiatus (Lowe, 1839).

Gobius ephippiatus Lowe, 1839.

Proc. zool. Soc. Lond., 7: 84.

Su distribución según Miller (1973) ocupa las aguas atlánticas del norte de Escocia hasta las Islas Madeiras. En la costa cantábrica la citan Ortea y Hoz (1979) (fig. 4) indicando que es poco conocido y que vive entre las grietas de las rocas en las costas asturianas. Su coloración, según estos mismos autores, es blanquecina, manchado de lunares.

Wheeler (1978) cita tres especies de góbidos en las costas británicas, *Gobius couchi*, *Gobius gasteveni* y *Buenia jefreysii*, que no se encuentran en nuestras aguas; de ellas la primera habita la zona eulitoral pudiera capturarse en la correspondiente del cantábrico, aunque no ha ocurrido hasta la fecha.

Las especies citadas en los niveles eulitorales de la costa cantábrica se pueden identificar mediante las claves siguientes*:

1. Pedúnculo caudal** largo y estrecho, su longitud es igual o mayor que tres cuartos de la cefálica (fig. 1). Son peces pequeños, raramente mayores de 10 cm. No poseen radios libres o plumosos en la aleta pectoral. 2
- 1'. Pedúnculo caudal** corto y fuerte, su longitud no supera la mitad de la cefálica (fig. 1'). Con radios libres o plumosos en la aleta pectoral. 6
2. Primera aleta dorsal con siete radios (raramente ocho). Con una mancha ocelar o redondeada grande y patente en la base de la aleta caudal. Los machos poseen otra mancha similar en el flanco debajo de la aleta pectoral. *Gobiusculus flavescens* (fig. 2).
- 2'. Primera aleta dorsal con seis radios. No hay una gran mancha ocelar en la base de la aleta caudal, si la hubiere, siempre será menor que tres cuartos el diámetro del ojo. La longitud del pedúnculo caudal es, aproximadamente, igual al cefálico 3
3. Cabeza y nuca con escamas. *Pomatochistus minutus* (fig. 3).
- 3'. Cabeza y nuca sin escamas 4
4. Sin escamas en la cabeza, nuca y parte anterior de la primera aleta dorsal. Pedúnculo caudal sin mancha. Aleta dorsal sin ornamentación, no hay manchas ni puntos. *Thorogobius ephippiatus* (fig. 4).
- 4'. Sin escamas en la cabeza y nuca. Con una mancha pequeña y conspicua en el pedúnculo caudal 5

* Las siguientes claves están confeccionadas con caracteres externos sencillos, para el observador no especializado, ya que la sistemática de la familia *Gobiidae* se basa en la estructura y disposición de los poros y canales mucosos de la región cefálica.

** Espacio comprendido entre el final de la base de la segunda aleta dorsal y el comienzo de la aleta caudal.



Fig. 0.

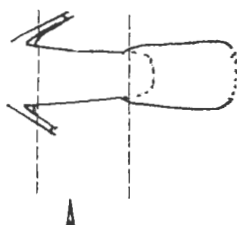


Fig. 1.

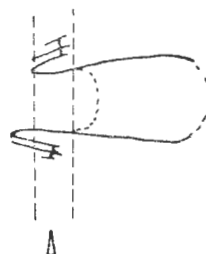


Fig. 1'.

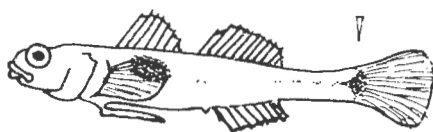


Fig. 2.



Fig. 3.



Fig. 4.



Fig. 5.

Fig. 0. Aletas ventrales en forma de copa, unidas.—Fig. 1. Pedúnculo caudal largo y estrecho.—Fig. 1'. Pedúnculo caudal corto y fuerte.—Fig. 2. *Gobiusculus flavescens*.—Fig. 3. *Pomatochistus minutus*.—Fig. 4. *Thorogobius ephippiatus*.—Fig. 5. *Pomatochistus microps*.

5. Primera aleta dorsal con un único punto oscuro entre el 5.º y el 6.º radio, más patente en los machos, y un triángulo del mismo color en la axila de la aleta pectoral. *Pomatochistus microps* (fig. 5).
- 5'. Primera aleta dorsal con dos series de puntos oscuros bordeados de color claro o anaranjado. Segunda aleta dorsal con una serie de puntos con las mismas características que los anteriores. Sin mancha triangular en la axila de la aleta pectoral. *Pomatochistus pictus* (fig. 5').
6. Los radios libres de la aleta pectoral no se separan de ella más que en un cuarto de su longitud (fig. 6) 7
- 6'. Los radios libres de la aleta pectoral se separan más de la mitad de su longitud (fig. 6') 8
7. Parte superior del opérculo con escamas; base de la aleta pectoral con una mancha oscura cuadrada más patente en los machos. *Gobius auratus* (fig. 7).
- 7'. Parte superior del opérculo sin escamas; coloración del cuerpo oscura, sin franjas, pero con manchas, existiendo por lo menos una serie de ellas a lo largo del cuerpo. *Gobius niger* (fig. 7').
8. La membrana que une por delante las aletas ventrales no posee en su borde dos lóbulos (fig. 8.a). *Gobius cruentatus* (fig. 8).
- 8'. La membrana que une por delante las aletas ventrales posee (fig. 8'.a) dos lóbulos salientes 9
9. Cabeza redondeada, los bordes de los ojos no destacan del perfil cefálico. La longitud del pedúnculo caudal suele ser de dos tercios la cefálica. *Gobius cobitis* (fig. 9).
- 9'. Cabeza deprimida, los bordes de los ojos destacan del perfil cefálico. La longitud del pedúnculo caudal suele ser de la mitad de la cefálica. *Gobius paganellus* (fig. 9').

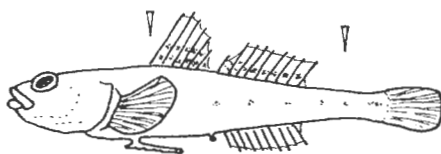


Fig. 5'.



Fig. 6.

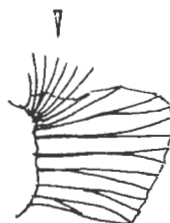


Fig. 6'.

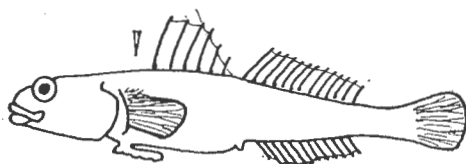


Fig. 7.

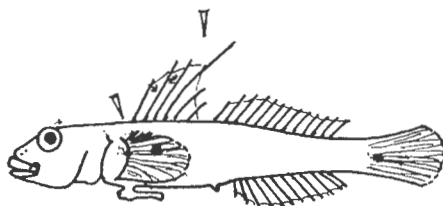


Fig. 7'.

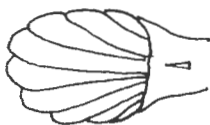


Fig. 8.a.



Fig. 8'.a.



Fig. 8'.a.

Fig. 5'. *Pomatochistus pictus*.—Fig. 6. Aleta pectoral con radios libres cortos.—Fig. 6'. Aleta pectoral con radios libres largos.—Fig. 7. *Gobioides auratus*.—Fig. 7'. *Gobioides niger*.—Fig. 8.a. Aletas ventrales con borde anterior sencillo.—Fig. 8'.a. Aletas ventrales con borde anterior con uno o dos lóbulos.

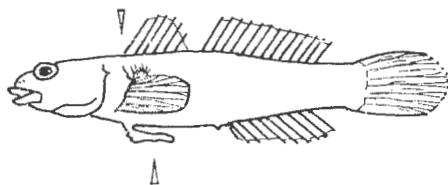


Fig. 8.

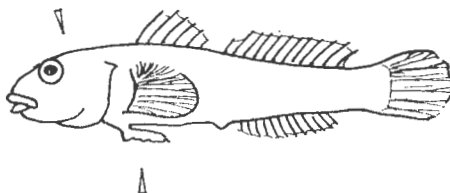


Fig. 9.



Fig. 9'.

Fig. 8. *Gobius cruentatus*.—Fig. 9. *Gobius cobitis*.—Fig. 9'. *Gobius paganellus*.

BIBLIOGRAFIA

- ALAEJOS, 1919. Datos para la fauna ictiológica de las costas de Santander. Bo. de Pesca. 29.
- BUEN, F. de, 1918. Los góbidos de la Península Ibérica y Baleares. Nota 2.^a. Bol. Pes. Inst. Esp. Ocean. n.º 26.
- 1923. Los góbidos de la Península Ibérica y Baleares. Mem. Inst. Esp. Ocean.: 3.
- 1931. Notas a la familia Gobiidae, observaciones sobre algunos géneros y sinopsis de las especies ibéricas. Not. Res. Inst. Esp. Ocean. II: n.º 54.
- 1935-36. Fauna ictiológica. Catálogo de los peces Ibéricos de la planicie continental. Not. Resum. Inst. Esp. Ocean. 88-89.

- G.^a-CASTRILLO, G., 1978. Claves para la identificación de las especies de algunas familias de peces del litoral santanderino (Synathidae y Triglidae). Anuario Inst. Est. Mar. «Juan de la Cosa». Vol. II: 235-254.
- 1979-80. Claves para la identificación de las especies de algunas familias de peces del litoral santanderino (Blenniidae, Cottidae y Gobiesocidae). Anuario Inst. Est. Mar. «Juan de la Cosa». Vol. III: 191-214.
- GRAELLS, M. de P., 1870. Exploración científica de las costas del Dep. Marítimo del Ferrol (verano 1869, Madrid).
- LOZANO Y REY, L., 1960. Ictiología Ibérica. Mem. Real. Acad. Cienc. E., F., y Nat., ser. Cienc. Nat. XIV.
- MILLER, P. J., 1973. Gobiidae en Clofnam: Check-list of the Fishes of the Northeastern and of the Mediterranean. UNESCO. París.
- NAVARRETE, A., 1898. Manual de Ictiología Marina. Madrid.
- ORTEA, J. A., y M. M. DE LA HOZ, 1979. Peces marinos de Asturias. El Culebre. Ed. Salinas. Asturias.
- WHEELER, A., 1969. The fishes of the British Isles and North-West Europe. Ed. Macmillan London.
- 1978. Key to the fishes of Northern Europe. Ed. F. Warne London.
- ZUGMAYER, E., 1911. Poissons provenant des campagnes du yacht «Princess-Alice» 1901-1910. Res. des campagnes scien. accomplies sur son yacht par Albert I. Fascicule XXXV. Mónaco.

MARCADO DE JOVENES ATUNES ROJOS (*THUNNUS THYNNUS*)
EN EL GOLFO DE VIZCAYA Y SU RELACION CON LA SITUACION
DE LOS ESTUDIOS ACTUALES DE LA ESPECIE EN EL OCEANO
ATLANTICO NORTE

JOSÉ L. CORT

Introducción

La acción de una intensiva pesca sobre el atún rojo del Océano Atlántico Norte en las últimas décadas, ha ocasionado que los recursos de esta especie se encuentren en la actualidad en un estado muy crítico. Esto ha conducido a tomar diversas medidas de ordenación, impuestas para los 19 países miembros de la ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico); una de éstas, tomada en 1975, impide la pesca de peces por debajo de los 6,4 kg., y la segunda, establecida en 1981, dispone una cuota de 1.160 toneladas de pesca capturable de esta especie para todas las pesquerías del Océano Atlántico Oeste, explotadas por EE. UU., Canadá y Japón.

En esta situación, España, como país perteneciente a dicha Comisión, y el Instituto Español de Oceanografía (IEO), como organismo representante de la Administración en esta Comisión, ha asumido la responsabilidad de distintas tareas de investigación para todas las pesquerías españolas de esta especie, exceptuando la que se practica en las almadrabas del sur de España, cuyos estudios vienen efectuándose desde hace más de veinticinco años por el científico español don Julio Rodríguez Roda, perteneciente al Instituto de Investigaciones Pesqueras.

Una de las labores de investigación que se realizan desde 1976 es el marcado de atunes en diversas pesquerías españolas, y como tal, en la del Golfo de Vizcaya, donde existe una importante pesquería de jóvenes atunes rojos.

Significado de las campañas de marcado de atún rojo

La necesidad de disponer de información biológica del atún rojo que pueda facilitar las labores de ordenación en una especie tan migratoria como ésta,

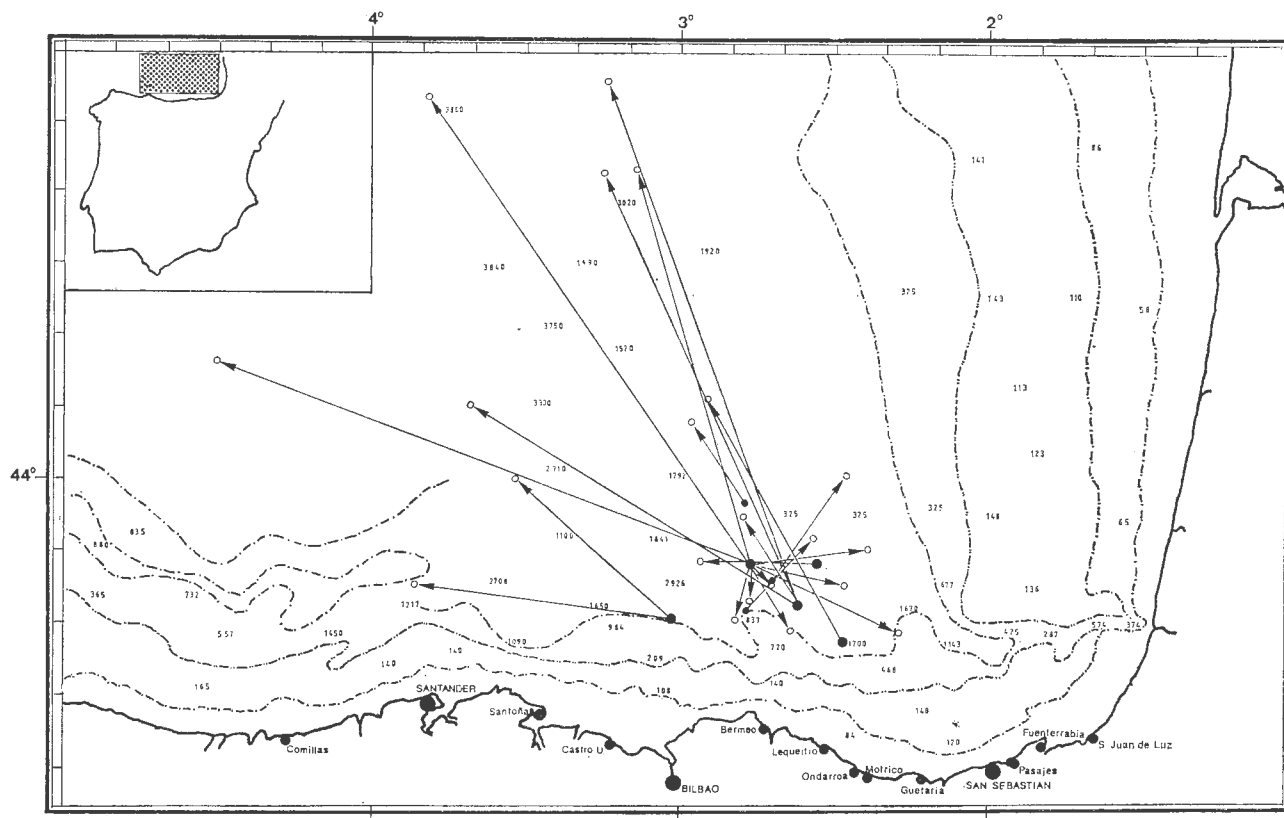


Figura 1.—Resultado de las experiencias de marcado en el Golfo de Vizcaya.

- Lugar de marcado
- Lugar de recaptura

hace que las experiencias de marcado adquieran gran importancia tanto para ayudar a conocer la estructura del stock en el Atlántico, como en los aspectos biológicos y comportamiento de la especie. En este sentido cabe decir que se ha avanzado mucho en el conocimiento de la biología desde que estas experiencias vienen realizándose, aunque sobre la estructura del stock, el marcado proporciona unos resultados que demuestran la existencia de una cierta interacción entre los atunes de uno y otro lado del Océano, pero la tasa de ese intercambio no ha quedado totalmente clarificada hasta el momento.

Por lo que respecta a nuestra pesquería del Golfo de Vizcaya y su interacción con otras pesquerías del Atlántico, hay que decir que el primer antecedente bibliográfico sobre migración trasatlántica de jóvenes atunes rojos, data del año 1960 (Mather, 1960), cuando este autor publica las características de dos

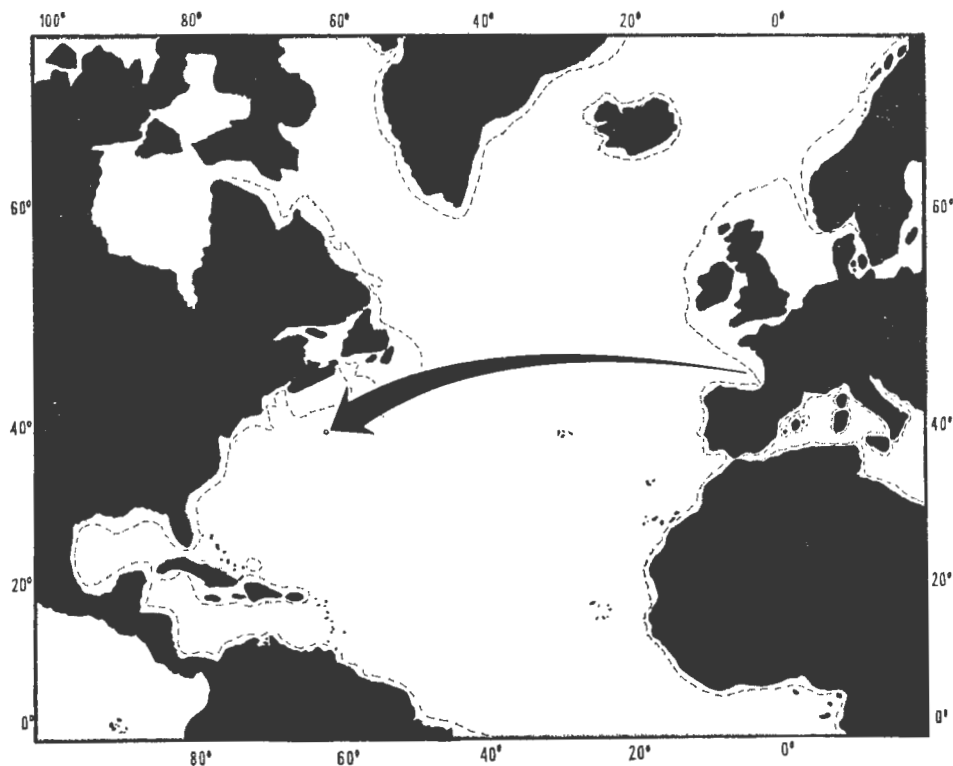


Figura 2.—Supuesta ruta migratoria efectuada por los atunes marcados en el Golfo de Vizcaya y recapturados frente a las costas orientales de los EE. UU.

atunes rojos capturados durante el verano de 1959 en el Golfo de Vizcaya, los cuales habían sido marcados frente a las costas orientales de EE. UU. cinco años antes.

Más tarde queda comprobado que esta ruta migratoria de jóvenes atunes también se verifica en sentido Este-Oeste en el Océano Atlántico (Aloncle, 1972).

Del mismo modo, el científico francés Lamboeuf (1975) demuestra que entre las zonas pesqueras de Marruecos y el Golfo de Vizcaya existe también un intercambio.

Las campañas de marcado en el Golfo de Vizcaya

Nuestras experiencias de marcado a bordo de barcos comerciales arrendados por el IEO comienzan en un momento culminante de los estudios que se realizan sobre la especie, pero hay que decir que los resultados considerados como buenos no se obtuvieron, hasta el año 1978. En aquellos momentos, y desde el comienzo de las campañas se habían marcado 183 atunes rojos y 402 atunes blancos (bonitos, *Thunnus alalunga*). Como se ve, el número de bonitos superaba al de atún rojo y esto fue debido a que el sistema de pesca empleado en nuestras primeras campañas era el curricán, que es de poca eficiencia para la captura de atún rojo.

En años sucesivos se utilizó el sistema de pesca del cebo vivo, y los resultados fueron mucho mejores para el atún rojo que en los años previos, aunque el precio del alquiler de la embarcación, que ha habido que retribuir, ha superado en mucho el de años anteriores en barcos de curricán.

Los resultados, desde 1979, han sido los siguientes:

	1979	1980	1981
Atún rojo	101	302	293
Atún blanco	31	222	3

El cuadro de las recapturas ha sido como sigue:

	RECAPTURA EN EL GOLFO DE VIZCAYA	RECAPTURAS TRANSATLANTICAS	% RECAP.
Atún rojo	76	4	9,1
Atún blanco	20	0	3

En el caso del atún rojo, estas recapturas han sido la base de distintos análisis:

- a) Estudios de la población de atún del Atlántico Este (Bard y Cort, 1980; Cort, 1981), y
- b) Estudios de la biología y comportamiento del atún en el Golfo de Vizcaya y Océano Atlántico (Cort y Rey, 1981).

Acerca de este último punto se presentan dos figuras sobre las cuales se puede ver la dispersión del atún a partir de sus zonas de marcado.

La figura 1, que es una expresión de las recapturas de atún en el Golfo de Vizcaya, muestra, a excepción de las recapturas efectuadas en los alrededores de la zona de marcado, dos tendencias bien claras de dispersión: una hacia el Oeste y otra hacia el Noroeste. Estas dos vías migratorias corroboran la hipótesis que se tiene sobre las rutas migratorias de entrada del atún en el Golfo de Vizcaya, las cuales coinciden (Cort y Rey op. cit.).

La figura 2 muestra el supuesto recorrido seguido por los atunes rojos marcados en el Golfo de Vizcaya y recapturados frente a las costas orientales de EE. UU.

Este tipo de recapturas ha contribuido a intensificar los estudios sobre la tasa real de intercambio de atunes entre ambos lados del Atlántico, y también una de estas cuatro recapturas transatlánticas se efectuó durante el invierno frente a las costas de Boston, lo que abrió una nueva idea sobre las zonas de invernada de los atunes jóvenes en el Atlántico Norte.

REFERENCIAS

- ALONCLE, H., 1972: Marquages de thons rouges dans le Golfe de Gascogne. ICCAT. doc. SCRS/1972, 445-450.
- BARD, F. X., et CORT, J. L., 1980: Evaluation du recrutement apparent de thon rouge (*Thunnus thynnus*) en Atlantique Est à l'ouest de Gibraltar. ICCAT. *Colec. Doc. Cient.*, vol. IX.
- CORT, J. L., 1981: Situación de las pesquerías de jóvenes atunes rojos (*Thunnus thynnus*) de Marruecos y Golfo de Vizcaya y evolución en la parte atlántica del stock este. ICCAT. doc. SCRS/81/39.
- CORT, J. L., y REY, J. C., 1981: Contribución al conocimiento de las migraciones de jóvenes atunes rojos del Atlántico Norte. *Bol. Inst. Esp. Ocean.* Tomo VI (3).
- LAMBOEUF, M., 1975: Contribution à la connaissance des migrations des jeunes thons rouges à partir du Maroc. ICCAT. *Col. Doc. Cient.*, Vol. IV.
- MATHER, F. J., 1960: Recaptures of tuna, marlin and sailfish marked in the western North Atlantic. *Copeia*, 1960: 149-150.

SISTEMA DE RECIRCULACION PARA ACUARIOS
DE AGUA MARINA

F. SÁNCHEZ

Introducción

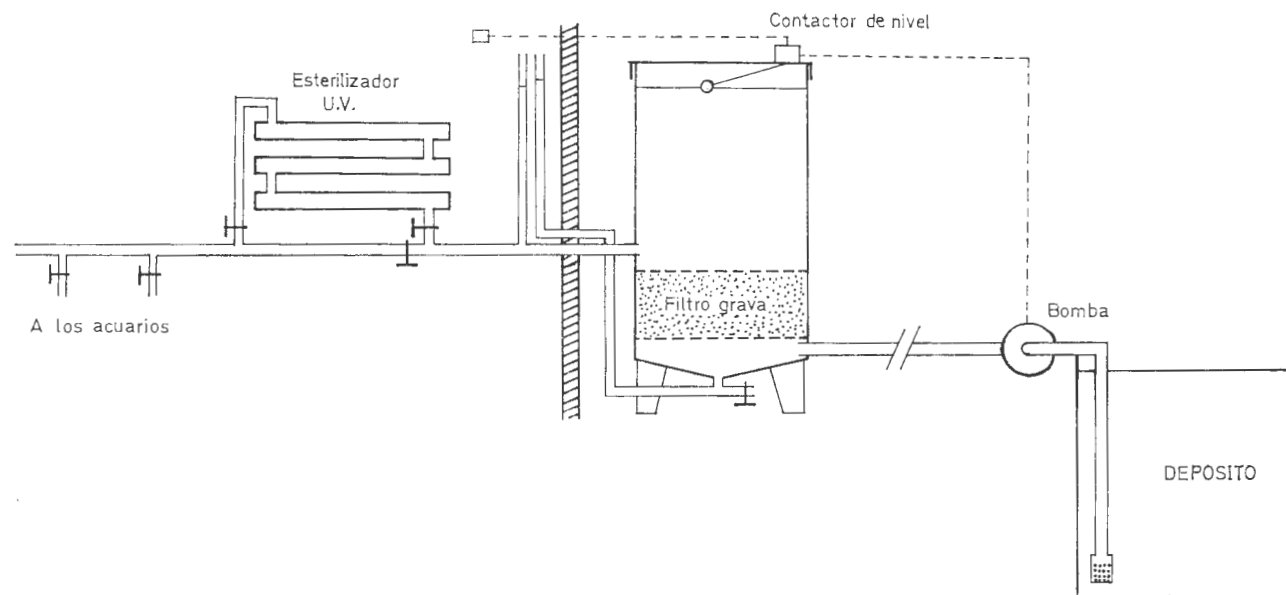
El presente trabajo pretende servir de ayuda para todos aquellos interesados en realizar una instalación de acuarios, o tanques de cultivo marinos, que mantenga la calidad del agua en óptimas condiciones durante largos períodos de tiempo. El sistema es de los denominados de «circuito cerrado» y es muy indicado para casos en los que resulte difícil obtener un caudal continuado de agua marina en buenas condiciones, o también, en aquellos en los que interese una total independencia de los diferentes tanques.

Este sistema de circulación fue diseñado para los acuarios del Museo Marítimo del Cantábrico, cuya situación, en la bahía de Santander, hacía problemática la instalación de un circuito abierto (en la zona existen grandes aportes estacionales de aguas fluviales y una cierta contaminación urbana e industrial) y además interesaba aislar unos tanques de otros para evitar en lo posible el contagio de enfermedades.

Descripción del circuito general

El circuito hidráulico comienza con un tanque de gran capacidad (100 m³.) que abastece simultáneamente al Laboratorio Oceanográfico de Santander y al Museo Marítimo, y que se llena mediante dos potentes bombas, con toma directa al mar, cuando las condiciones ambientales son idóneas. Desde aquí, una bomba, con rendimiento aproximado a 6 m³/h., mantiene automáticamente lleno un depósito cilíndrico de 800 litros del cual, por gravedad, pasa el agua al resto de la instalación (fig. 1).

El depósito de gravedad nos sirve de «prefiltro», ya que posee en su interior una rejilla de P. V. C. cubierta por una capa de grava de unos 30 cm. de espesor. Para controlar el estado de este filtro existen dos niveles, de columna transparente, situados en el interior del edificio (fig. 1) y que nos indican, estan-



ESQUEMA CIRCUITO GENERAL DE AGUA

Fig. 1.—Esquema del circuito general de agua.

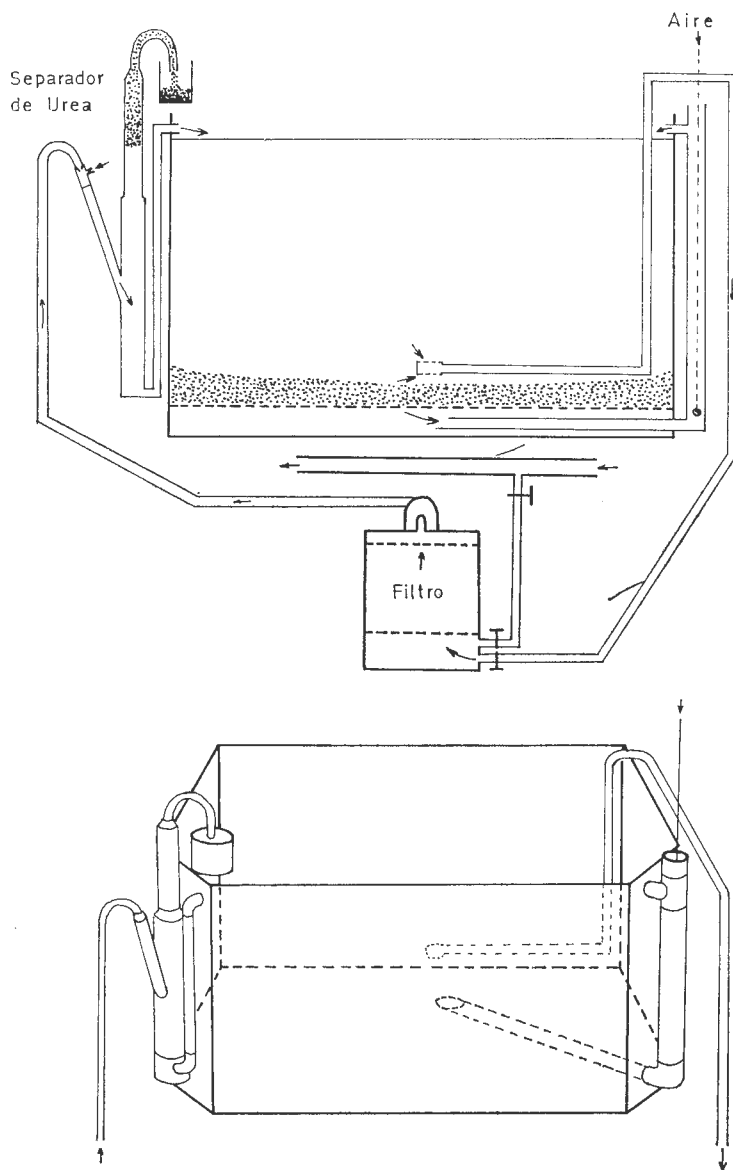
do funcionando la bomba, las diferencias de presión entre la parte inferior y superior del depósito, es decir, el grado de saturación del filtro. Para limpiar este filtro se abre la válvula inferior del depósito, invirtiéndose el sentido de la circulación del agua, sin necesidad de desmontar el depósito.

El agua, antes de llegar a los acuarios, pasa a través de un filtro germicida de rayos ultravioletas (U. V.) que elimina los posibles microorganismos patógenos que pudiera llevar ésta. De aquí circula por la parte inferior de los acuarios, con capacidades de 1.000 y 1.500 litros, por una tubería de 4 cm. Ø con salidas mediante válvula a cada uno de éstos. Toda la instalación de tuberías y válvulas está construida en P. V. C.

Funcionamiento individualizado de cada tanque

Cada tanque posee dos sistemas de circulación de agua totalmente independientes que en el caso de fallar uno de ellos por avería, el otro se encarga aisladamente de la filtración y aireación necesarias, evitando el echar a perder ejemplares valiosos. Estos dos circuitos son (ver fig. 2):

- A. Está constituido básicamente por un filtro exterior con una bomba centrífuga (sistema EHEIM) de un rendimiento aproximado de 1.000 litros/h. Dicho filtro tiene dos entradas por la parte inferior, una de ellas conectada a la tubería general de agua, sólo se abre cuando es necesario añadir agua nueva, y la otra acaba en una alcachofa de aspiración situada en la parte inferior del acuario. El agua por aquí absorbida pasa a través de varias capas filtrantes, unas mecánicas (grava, perlón...) y otra de absorción (carbón activo) y posteriormente circula por un separador de espuma (también llamado separador de urea) que sirve también para oxigenar el agua que retorna al tanque por la parte posterior y a nivel de la superficie del agua.
- B. Lo constituye un filtro biológico que trataremos con mayor amplitud más adelante. La circulación la produce un impulsor por aire *airlift* (alimentado por un compresor general para toda la instalación) que con un diámetro interno de 42 mm. y una inyección de unos 10 litros/minuto de aire mueve 1.200 litros/hora de agua a través del filtro. Para un mayor rendimiento, la vuelta del agua al tanque se realiza a nivel de la superficie. En los tanques mayores (1.500 litros) se utilizan dos impulsores.



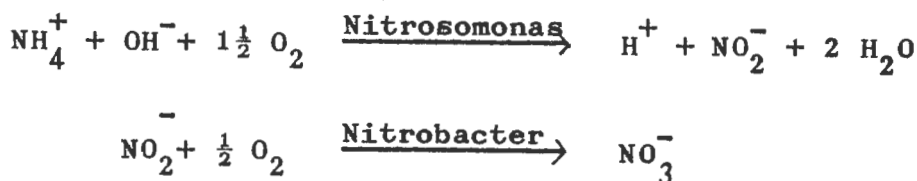
ESQUEMA CIRCUITO ACUARIOS

Fig. 2.—Circulación del agua en los acuarios (explicación en el texto).

Estos dos sistemas combinados producen una óptima circulación, oxigenación, filtración y purificación del agua. Su independencia es un índice de seguridad.

Filtración biológica

Los sistemas clásicos de filtración, tanto químicos como mecánicos, son insuficientes para evitar en el medio la acumulación progresiva de nutrientes (principalmente amonio) producto del metabolismo de los animales y de la mineralización de los restos alimenticios. Esto acaba haciendo inhabitable un medio cerrado, por lo cual hay que recurrir a una reducción bioquímica, de estos compuestos orgánicos nitrogenados, por sucesivos estados de oxidación, resultado de la actividad de poblaciones bacterianas y que resumidamente supone:



En esta instalación, el sustrato que sirve de base a la población bacteriana se encuentra sobre una plancha perforada de P. V. C. que ocupa la totalidad de la base del acuario. Este sustrato está constituido por arena de origen marino, de naturaleza calcárea (conchas trituradas principalmente) y con una granulometría entre 1 y 5 mm. de diámetro. Valores inferiores a 1 mm. no son aconsejables, ya que pueden provocar colmataciones y anaerobiosis en el filtro. Valores superiores a 5 mm. reducen considerablemente la superficie total de contacto. El espesor total de la capa de arena oscilaba entre 8 y 12 cm. No es conveniente aumentar estos valores debido a que la mayor actividad de las bacterias nitrificantes ocurre en las capas superiores de la arena (90 % de actividad en los primeros 5 cm.), por lo cual es mejor realizar grandes superficies y pequeños espesores (KAWAI Y COL., 1965). SPOTTE, 1973, recomienda un espesor mínimo de 7,6 cm. y una superficie igual a la de la base del tanque.

Un factor importante a la hora de diseñar un filtro biológico es el conocer la velocidad de filtración (cm/mi.). Esta nos viene dada por $V_f = C_b / S_f$, siendo C_b el caudal de agua bombeado en litros/minuto y S_f la superficie del filtro en m^2 . No parece haber acuerdo sobre cuál es la velocidad ideal de filtración.

El problema reside en que una velocidad elevada del agua provoca el arrastre de la población bacteriana y perjudica la asimilación de los metabolitos por la misma, y una velocidad excesivamente lenta puede provocar una anaerobiosis en el sistema apareciendo organismos perjudiciales. Para ARTE, 1974, la velocidad idónea se sitúa alrededor de 0,07 cm/mi., y SPOTTE, 1979, recomienda 4 cm/mi. Nuestro criterio nos ha hecho adoptar la circulación en los acuarios de tal manera que la V_F sea igual a 2 cm/mi., no habiendo aparecido en los dos años que lleva funcionando la instalación ningún caso de anaerobiosis o colmatación.

Los rendimientos de la instalación se han obtenido mediante la fórmula dada por HIRAYAMA, 1974, que nos proporciona la capacidad de oxidación del filtro biológico (O. C. F.) medida en miligramos de O_2 consumidos por minuto:

$$OCF = \frac{10 S}{\frac{0.70}{V_F} + \frac{0.95 \cdot 10^3}{G \cdot D}}$$

Siendo S la superficie del filtro en m^2 , V_F la velocidad de filtrado (cm/mi.), D la profundidad de la arena en cm. y G el coeficiente de tamaño de grano de arena ($G = X_1/R_1 + X_2/R_2 + \dots + X_n/R_n$, siendo R el tamaño medio en mm. de los granos de cada filtración de arena y X el porcentaje en peso de cada fracción), siendo en nuestro caso igual a 89,1.

Los resultados obtenidos han sido de una media de 8,5 mg. O_2 /minuto en los acuarios de 1.000 litros y de 15,4 mg. O_2 /minuto en los 1.500 litros. Con estos datos podemos obtener la capacidad de soporte del sistema teniendo en cuenta que la tasa de polución de los animales (B. O. D.) expresada en mg. O_2 consumido por minuto debe ser igual o menor que la capacidad de oxidación del filtro (O. C. F. B. O. D.).

Según el autor anteriormente citado:

$$BOD = \sum^n (B^{0.544} \times 10^{-2}) + 0.051 F$$

Siendo $n = n^\circ$ de peces del sistema, B el peso de cada pez (gramos) y F la cantidad de alimento suministrado diariamente por individuo. Así en la siguiente tabla se expresa el n° máximo de peces de un determinado peso que puede soportar un acuario suponiendo un suministro individual de alimento de un 5 % en peso.

PESO (GR.)	N.º DE PECES	
	ACUARIO DE 1.000 L.	ACUARIO DE 1.500 L.
10	140,5	254,6
50	40,2	72,8
100	22,5	40,8
200	12,3	22,4
500	5,4	9,8
1.000	2,9	5,2

Un filtro biológico no comienza a actuar a pleno rendimiento hasta que no se han estabilizado las poblaciones bacterianas que lo constituyen. Este tiempo de formación del filtro depende de diversos factores, como son el diseño del mismo, la temperatura del agua, el oxígeno disuelto, la biomasa que soporta, etc. La mejor manera de estudiar la aparición del filtro es mediante las concentraciones de compuestos nitrogenados en el agua. Se considera un filtro total-

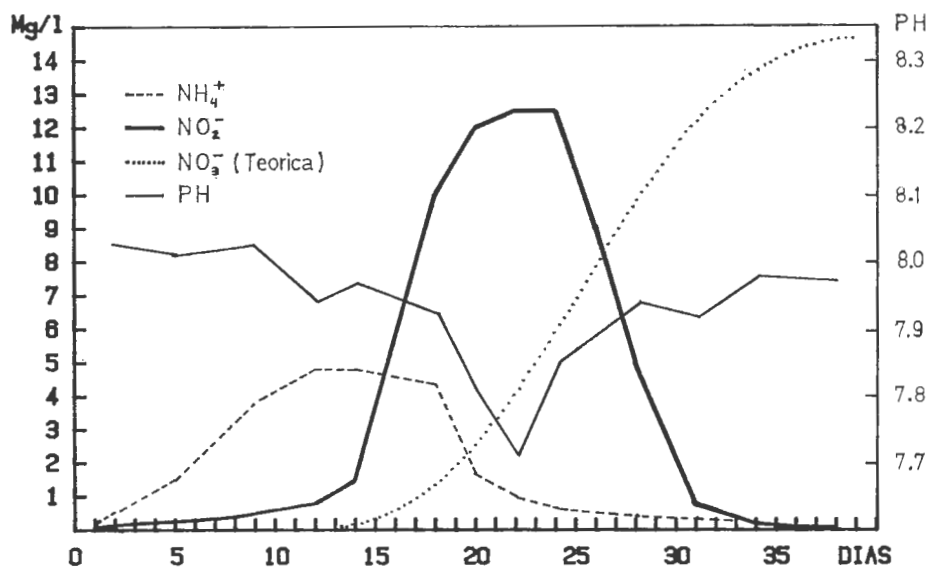
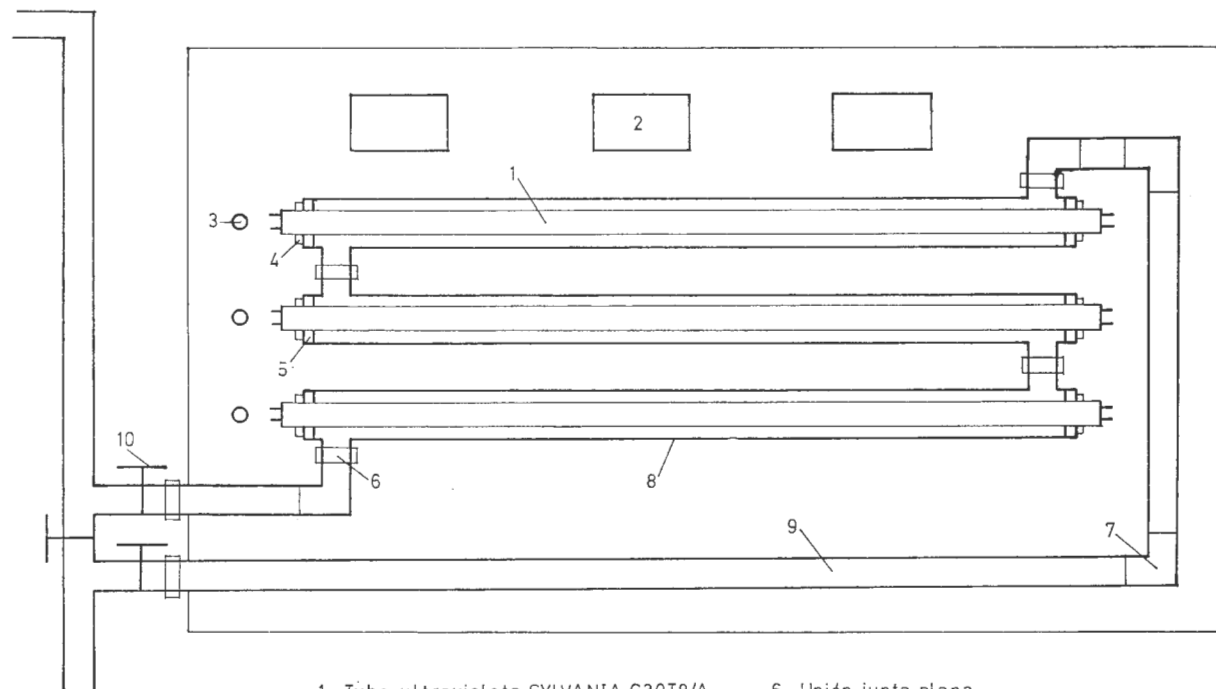


Fig. 3.—Concentraciones de amoníaco, nitritos y nitratos en el agua de un acuario a partir del día de su puesta en funcionamiento.

ESQUEMA FILTRO GERMICIDA

202

F. SANCHEZ



- 1- Tubo ultravioleta SYLVANIA G30T8/A.
- 2- Reactancia 30 w./220 v.
- 3- Cebador 30 w.
- 4- Prensaestopas BJC.
- 5- Manguito de transición.

- 6- Unión junta plana.
- 7- Codos rectos \varnothing 25.
- 8- Tubo de PVC \varnothing 50 x 3,7.
- 9- Tubo de PVC \varnothing 25 x 2,8.
- 10- Llave de paso.

Fig. 4.—Esquema de filtro germicida de rayos U.V.

mente formado cuando se estabilizan las curvas de las concentraciones de amonio (NH_4^+), nitritos (NO_2^-) y nitratos (NO_3^-). Normalmente esto suele ocurrir alrededor de los 40 a 60 días desde la puesta en funcionamiento del sistema.

En nuestro caso (ver fig. 4), la estabilización del sistema fue, por término medio, alrededor de los 35-40 días. Las concentraciones más elevadas de nitritos fueron de 12,5 mg/l. coincidiendo con la máxima acidificación del medio ($\text{pH}=7,7$). Este período crítico para los animales se situó entre los 20 y 25 días del comienzo.

Teniendo en cuenta que el proceso de filtración biológica posee un elevado consumo de oxígeno es muy conveniente, en este primer período de formación, el elevar al máximo la aireación en el acuario, lo cual, además, facilita la supervivencia de los animales.

Esterilización

La eliminación de microorganismos del agua en instalaciones de acuarios se realiza principalmente por dos medios: mediante rayos ultravioletas (U.V.) o bien inyectando ozono (O_3) en el agua.

Para aprovechar las ventajas de uno y otro sistema en esta instalación se utilizaron los dos. Teniendo en cuenta la escasa penetración de los rayos U.V. en el agua, el filtro germicida se diseñó de tal manera que la lámina de agua sobre el tubo U.V. fuera de 5 mm. (ver fig. 4). Este filtro estaba situado al comienzo de la instalación de los acuarios (fig. 1) y se pone en funcionamiento cuando es necesario realizar aportes de agua nueva. El rendimiento del mismo depende de la velocidad de circulación del agua. Las pruebas realizadas indicaron un exterminio del 75 % de las poblaciones bacterianas para un caudal de 1.500 litros/hora y un 90 % para un caudal de 1.000 litros/hora.

En los casos en los que se necesitaba una esterilización total del medio se utilizaba un generador de ozono de 150 w., el cual da su máximo rendimiento acoplado a la toma de aire del separador de albúmina. Las concentraciones de ozono en el agua fueron de 0,3 mg/l. La eliminación posterior del ozono disuelto previa a la introducción de los animales se realiza mediante un filtro de carbón activado y fuerte aireación del agua. La actividad germicida del ozono es tan elevada que se dieron casos de no formación del filtro biológico si no se aportaba una cierta cantidad de agua marina sin ozonizar.

BIBLIOGRAFIA

- ARTE, P., 1974. *Acuariología*. Publicaciones Técnicas del Patronato «Juan de la Cierva». Consejo Sup. Inv. Científicas. Madrid. 96 pp. Tablas y Fig.
- HIRAYAMA, K., 1974. Water control by filtration in closed culture systems. *Aquaculture* 4: 369-385.
- KAWAI, A.; YOSHIDA, Y., y KIMATA, M., 1965. Biochemical studies on the bacteria in aquarium with circulating system. II Nitrifying activity of the filter sand. *Bull. Jap. Soc. Sci. Fish.*, 31 : 65-71.
- SPOTTE, S., 1973. *Marine aquarium Keeping*: the science, animals, and art. Wiley, New York, 173 pp.
- SPOTTE, S., 1979. *Seawater Aquariums. The Captive Environment*. Wiley-Interscience Publ. New York, 413 pp. Tablas, Fig. y Fotogr.

DOCUMENTACION Y VARIA

VARIOS DOCUMENTOS INEDITOS SOBRE BUQUES CORSARIOS DE SANTANDER (1793-1807)

JOSÉ LUIS MARURI GREGORISCH

En recuerdo de Fernando Barreda

Entre los numerosos documentos sobre la Marina Española que celosamente se conservan en el Archivo-Museo Don Alvaro de Bazán del Viso del Marqués, en la Sección denominada de Corso y Presas, se encuentran algunos papeles que se refieren a las actuaciones y consiguientes vicisitudes de varios buques de la matrícula de Santander, a los que en los años que van de 1793 a 1807 se les concedió la Real Patente de Corso.

El Corso, como es sabido: «es la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la nación beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo» (1). Esta empresa consiste en habilitar y artillar los buques mercantes —particulares— con fines militares, en los que además de defender la propia nave, complementa la actuación de los buques de las Flotas de Guerra atacando y tratando de capturar las naves mercantes del adversario. Este ha sido un recurso ampliamente utilizado por todas las potencias marítimas y en el que España no fue la excepción. No olvidemos los agobiantes problemas que supuso la protección del tráfico naval mercantil entre la Península y nuestro extenso Imperio, que abarcaba desde el Mar Mediterráneo —propenso a las incursiones berberiscas— hasta los grandes Océanos Atlántico, Pacífico e Indico; y las frecuentes contiendas internacionales en que se vio envuelta nuestra patria en los distintos períodos históricos, con unos adversarios de gran talla naval, como fueron la Gran Bretaña o Francia, a veces enemigos y otros aliados.

Natural consecuencia de lo antes expuesto fue la existencia de algunas disposiciones ya en los inicios del siglo XVII —R. O. de 12 de septiembre de 1624 para Armamento de Navíos de Alto Bordo—, que trataban de regularizar las acciones de las naves que se destinaban a esta misión; incrementada esta tarea administrativa a lo largo del siguiente siglo por numerosas Ordenanzas, aparecidas en los años 1718, 1739, 1762, etc.; la reglamentación del Corso en los momentos a que corresponden las fechas de los documentos que voy a transcribir fue en primer lugar la *Real Ordenanza de Primero de Julio de 1779* (2), ésta recogía y ampliaba lo dispuesto en las de anterior fecha, apareciendo por fin en *20 de junio de 1801* (3) la más completa y perfeccionada, tanto es así que en lo funda-

(1) AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, José Luis de, *El Corso Marítimo (Concepto, Justificación e Historia)*, Madrid, 1950.

(2) *Ordenanza de S. M. de Primero de Julio de 1779, prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona*. Madrid, 1779.

(3) *Ordenanza de S. M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona*. Madrid, 1801.

mental ha estado vigente hasta bien entrado el siglo XIX, en que diversos acuerdos internacionales han ido regulando esta actividad marítima (v. gr. Declaración de París de 1856), etc.

Me ha parecido interesante dar a conocer esta serie de papeles por considerar que ampliaba con ellos las bases documentales referentes a un período de la historia del puerto santanderino en los que la documentación ha desaparecido en gran parte o está dispersa en los distintos Archivos, y también para completar los informes que dio nuestro gran amigo Fernando Barreda en sus obras (4), libros en los que colocó los cimientos para el estudio de la marina de vela de Cantabria en los momentos de su apogeo —siglos XVIII y XIX— y por ser un tema tratado en un trabajo anterior (5) en el que describí las características técnicas de los buques utilizados en estas navegaciones corsarias.

Antes de comenzar la transcripción de los documentos encontrados, voy a copiar los dos primeros Capítulos de la *Ordenanza de 1.º de julio de 1779*, a que antes me he referido, pues con el peculiar estilo literario de la época, pone de manifiesto los fundamentos administrativos y políticos sobre los que se concedía a los Armadores que lo solicitaran la Real Patente de Corso, disponiendo la constitución de la imprescindible fianza, el respeto de los buques —neutrales— que no estuvieran en guerra con España y la formación de la dotación del barco, reclutando gente que no estuviera integrada en la Matrícula de Mar (6).

«Artículo Primero»

«El Vasallo mío que quisiere armar en Corso contra enemigos de la Corona, ha de recurrir al Ministro de Marina de la Provincia donde se pretendiere armar, para obtener »permiso, con Patente formal que le habilite a este fin, explicando en la instancia qué »género de embarcación tiene para él, su Porte, Armas, Pertrechos y Gente de dotación, »así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y puntual »observación de quanto en esta Ordenanza se previene; de no cometer hostilidad, ni »ocasionar daño a mis Vasallos, ni a los de otros Príncipes o Estados, que no tengan »guerra con mi Corona. Satisfecho el Ministro de las fianzas, que por mayor suma se »fixarán en sesenta mil reales de vellón, y a prudente juicio pueden moderarse con proporción a la entidad de la Embarcación Corsaria, entregará la Patente, o la pedirá al Intendente del Departamento, o bien a mi Secretario del Despacho de Marina, según las »Ordenes con que se halle.»

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

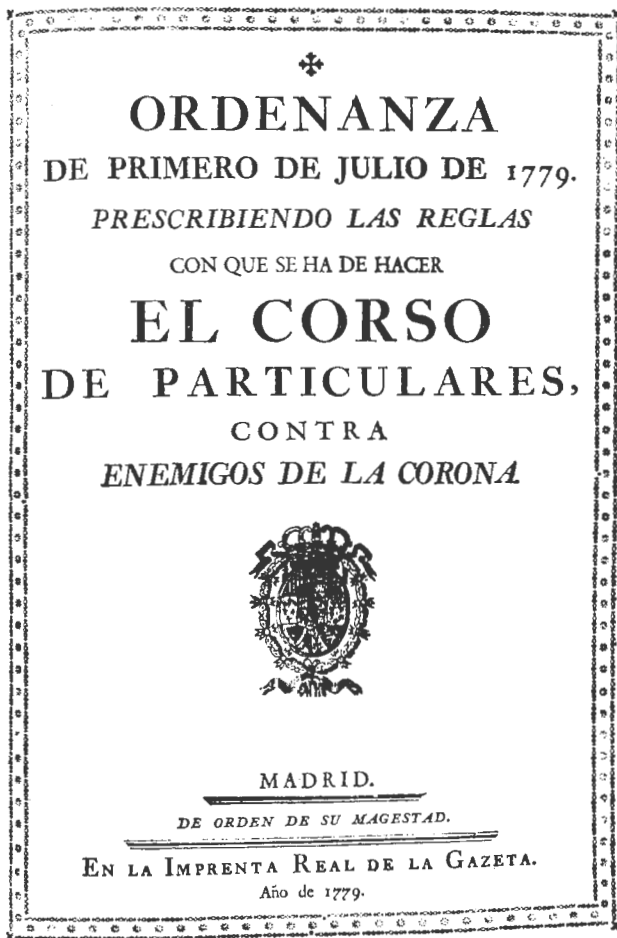
Idem, Los últimos Corsarios armados en Santander, 1797-1825 —*Boletín de la Biblioteca Menéndez Pelayo*—. Santander, 1950.

(5) MARURI GREGORISCH, J. L., Notas sobre Arquitectura naval en los Buques de vela del Mar Cantábrico, Santander, 1760-1875. *Anuario «Juan de la Cosa»*, Tomo II, Santander, 1978.

(6) Real Decreto de 25 de abril de 1800 y la *Ordenanza de S. M. para el Régimen y Gobierno Militar de las Matrículas de Mar*, Madrid, 1802.

«II»

«Concedido el permiso para armar en Corso, facilitará el Ministro la pronta habilitación de la Embarcación, y hará que se franquee al Armador quanto necesitare, pagándolo a sus justos precios, y permitiéndole reciba toda la Gente que quisiere, a reserva de



»la que esté embargada para mi Servicio, o actualmente en él; con prevención de que
 »haya de llevar a lo menos una tercera parte de su Equipage de Gente no Marinera, y
 »por consiguiente no Matriculada, con tal de que sea hábil y bien dispuesta para el manejo
 »de las Armas. Concluida la habilitación, entregará al Capitán, copia de esta Instrucción,
 »para su puntual observancia en la parte que le toca.»

Voy a dar también unos párrafos del capítulo III por su gran valor informativo en lo referente a la habilitación de los barcos y las facilidades otorgadas para su alistamiento:

«III»

«Para el más pronto apresto de tales armamentos, es mi voluntad que si los Armadores y Corsarios pidieren Artillería, Armas, Pólvora y otras municiones... Se le franqueen de mis Arsenales y Almacenes...»

Como puede muy bien suponerse, estos elementos arriba indicados eran suministrados en nuestra provincia por las Reales Fábricas de Artillería de Liérganes y La Cavada.

DOCUMENTO PRIMERO (7)

«Núm. 33

«Exmo. Señor

»En la tarde de ayer salió de este Puerto el Vergantín Corsario nombrado El Consulado de Santander (alias Sn Fernando). Su Capitán D. Manuel de Collado, tripulado con 79 personas inclusa la del Capitán; en la forma siguiente: 6 oficiales mayores, 7 ídem de Mar, 33 Artilleros, 15 Marineros, 7 Grumetes y 11 Pages. Armado con 18 Cañones del Calibre de a 6 reforzado, 8 Boca-martas, 20 Fusiles, 40 Sables y 40 Chuzos; en cuia compañía han salido también dos Vergantines y dos Cachemarines con carga de trigo y Arina para Ferrol, hasta donde serán escoltados por el primero; y el restante y mayor número de Buques, que quedan cargados de granos, Arinas y otros utensilios, para el socorro del Ejército y Marina, saldrán luego que se presente la Fragata Palas (8), que los acompañe a Ferrol, Coruña y Barcelona, y hasta tanto permanecerán en este Puerto.

»Lo que participo a V. E. por lo que pueda importar al Real Servicio.

»Dios gde. a V. E. ms. as.

»Santander 4 de junio de 1793.

»Exmo. Señor

»Por ausencia del Min.ro. Pral.

»Josef Fernández de la Barca

»Exmo. Sr. Bo. Fr. D. Antonio Valdés (9).

(7) Véase al final la documentación y bibliografía utilizadas.

(8) La fragata «Palas», de 34 cañones, había sido construida en El Ferrol en 1789, fue excluida en el año 1798.

(9) El Baylío Frey Don Antonio Valdés y Bazán, el gran Secretario Universal del Despacho de Marina e Indias, de los Reyes Carlos III y Carlos IV, Capitán General de la Armada en 1792 (1744-1816).

Al margen aparece el acuse de recibo.

»El Minro. interino de Santander avisa haber
»salido de aquel Puerto el Vergantín Armado
»en Corso a expensas de aquel Consulado, la
»tarde del 3 de junio, comboyando 4 Buques
»cargados de trigo para Ferrol, quedando otros
»muchos en aquel Puerto, esperando a la Fra-
»gata Palas que los acompañe.

»Ento.

»Vto. en 8 de junio de 1793.

SEGUNDO DOCUMENTO

«Núm. 55

«Exmo. Sor.

»Dirijo a manos de V. E. la adjunta Carta que me pasó el Mariscal
»de Campo Comandante Gral. de las fuerzas Terrestres desta Costa
»Dn. Juan de Pignatelli, pr. la que se enterará V. E. de que la Lancha
»de Castro Urdiales que apresaron los Enemigos días pasados la han
»Armado en Corso, vajo la Protección de dos Fragtas. de Guerra
»también enemigas, cuya copia de dha. carta he pasado a este Consu-
»lado, como igualmte. a los Subdelegados desta Prova., a fin de que
»lo hagan notoriar a los Patrones y gente de Mar, haviéndolo ejecutado
»pr. mí a los deste Puerto.

»Lo qe. noticio a V. E. en Cumplimiento de mi Obligación.

»Dios gue. la importante Vida de V. E.

»Santander 5 de septiembre de 1794.

»Exmo. Sr.

»Emo. Sor. Bo. Fr. D. Antonio Valdés.

Al margen el enterado.

»El Ministro de Santer. da cuenta de qe. dos
»Fragatas Enemigas, han apresado una Lancha
»de Castro Urdiales y la Armaron en Corso.

»Ento.

»Juan de Pinedo (10)

(10) Don Juan de Pinedo, Comisario de Provincia, desde 1791, del Real Cuerpo del Ministerio —equivalente del actual Cuerpo de Intendencia de la Armada—, era en esta fecha Ministro de Marina, Juez de Arribadas de Indias y Jefe de la Marinería Matriculada de Santander. Asciende a Comisario de Guerra, del mismo Cuerpo, en 1796.

»Quedo enterado por carta de Vd. de 5 de
 »Stre., de que dos fragatas enemigas han apre-
 »sado una Lancha de Castro Urdiales y que la
 »han armado en Corso.
 »Dios gue. a Vmd. ms. as.
 »S. Ildefo. 8 de Setre. de 1794.
 »A D. Juan de Pinedo.

»Acabo de recibir por propio las noticias que contiene el adjunto
 »Oficio, y son del tenor siguiente.

»Traslado a V. S. para los efectos que combenga la siguiente
 »quedando a mi cargo lo que es desde esta hasta Santander.

»En esta fha. me dice el Alcalde de la Villa de Castro Urdiales
 »lo qe. sigue.

»Por carta circular de las Justicias de esta Costa, qe. remite el
 »Alce. de Lequeitio, con fha. 28 del próximo mes pasado, acabo de
 »recibir la del tenor siguiente:

»Mui Señores mios, este día ha llegado a mis manos la carta
 »qe. con fha. de ayer escribió el Alce. de la Villa de Lequeitio a
 »los Puertos de este Noble Señorío de Vizcaya, cuyo tenor es este:

»Señores Alces. Fieles y Justicias de los Puertos de este Noble
 »Señorío de Vizcaya; Mui Sres. mios: En un Barco extrangero qe.
 »las Chalupas de este Puerto han trahido anoche desde la altura,
 »teniendo a bordo un francés para guarda y guía de él, se ha allado
 »una carta en que el Comandante de las dos fragatas Francesas que
 »estos dias ultimos han cruzado pr. estas Abras, le dice al Represen-
 »tante de aquella Nación de la Ciudad de San Sebastián de Guipúzcoa,
 »ha apresado una Lancha de Castro, con cinco hombres y qe. hace
 »animo de aprovecharse de ella, armandola en guerra, pa. para hacer
 »correrías por estas aguas; lo que me ha parecido pasar al momento
 »con propio a notica. de V. S. pa. que estén en cuenta y tomen todas
 »las precauciones que pide la seguridad de sus Puertos y Nabegantes.

»Por no tener lugar de escribir en particular, a cada uno de
 »los Pueblos, lo hago por esta carta circular a todos, teniendo el
 »dador Orn. de seguir con ella hasta Portugalete.

»Ntro. Sr. gue. a V. S. ms. as.

»Lequeitio 28 de Agosto de 1794.

»B. L. mo. de V. S. su mas atento servidor.

»José Joaquín de Colmenares

»Cuyo contenido me ha parecido combeniente, trasladar a V. S.
 »para su inteliga., y que se sirva hacer circule a los demás Puertos de
 »la Costa, para lo que pueda combenir al mejor Servo. de S. M.; y
 »precauciones que importen, a la mejor conserbación del Comercio y
 »Resgdo. de havitadores.

»Traslado a Vm. para su inteligencia, y que lo comunique a las
»Justicias de los Pueblos qe. desde este Puerto al de Santander, baña
»el Mar, pues pa. no retardar la noticia y lo hago yo en derechura.

»Dios guarde a Vm. ms. as.

»Laredo y Septe. 2 de 1794.

»Esteban de Ermenota

»V. S. me dará la Orn. sobre el particular.

»Dios gue. a V. S. ms. as.

»Santoña y Septe. 3 de 1794.

»Wolfango de Mucha

»Sr. D. Juan de Pignatelli y Wall.

»Y a corto tiempo del recibo de esta me comunica tambien, con
»fha. del citado dia 3 del corriente las propias noticias.

»Todo lo qual traslado a V. para qe. inmediateamente. las haga
»entender al Cuerpo de Marineria de este Puerto, Capitanes de las
»embarcaciones, qe. se hallen en él y a los demás de este distrito, y
»de quedar enterado, espero aviso.

»Dios gue. a V. ms. as.

»Santer. y Septe. 3 de 1794.

»Juan Pignatelli y Wall (11)

»Sr. D. Juan de Pinedo.

TERCER DOCUMENTO

«Núm. 54

»Exmo. Señor.

»Animados de un buen espíritu al bien del Soberano, y de la
»Patria, varios individuos de este Comercio se han conformado por
»suscripción en Armar en una Lancha en corso, dotada con 23 indi-
»viduos, quatro Pedreros, quatro Bocas-Martas, ocho Fusiles, diez y
»ocho chuzos, y 18 Sables; con el fin de represar algun Buque de
»los que los Enemigos apresen, y si posible es, según el intento que
»inspira a todos, el de la Lancha de Castro, que tienen los Enemigos
»Armada en corso, respecto que esta puede causar mayor extorsión,
»y piratería.

»Lo que participo a V. E., como el de que ayer noche dio vela
»de este Puerto.

»Dios gue. a V. E. ms. as. 5 de Septiembre de 1794.

»Exmo. Sr.

»Juan de Pinedo

(11) El Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos, desde 1793, Don Juan de Pignatelli y Wall era en estos momentos el Comandante General de la Costa de Cantabria. Su antigüedad como Brigadier fue la del año 1783 y ascendió a Teniente General en 1802.

»Exmo. Sor. Baylio Fr. D. Antonio Valdés.

Nota de enterado del Bailío Valdés.

»Quedo enterado por carta de Vmd. de 5 del
 »corre. n.º 54, de haberse animado varios Indi-
 »viduos de ese Comercio a armar una Lancha
 »en corso, para hacer frente a la Lancha apre-
 »sada por los Enemigos propia de Castro
 »Urdiales.
 »Ds. ge. Vd. S. Ildefo. 8 Setre. de 1794.
 »Sr. D. Juan de Pinedo.

CUARTO DOCUMENTO

«Núm. 92

»Exmo. Sor.

»Participo a V. E. que varios individuos de esta Ciudad animados
 »de un verdadero deseo al Soberano y bien del Estado han armado
 »en Corso una Lancha contra los Enemigos de la Corona, y ayer salió
 »de este Puerto con este objeto, a cuyo fin le entregué la Rl. Patente
 »y demás papeles concernientes.

»Dios gue. a V. E. ms. as.

»Santander, 13 de enero de 1795.

»Exmo. Sr.
 »Juan de Pinedo

»Exmo. Sor. Bo. Fr. D. Antonio Valdés.

»15 En. 95.

»Santander 13 de Eno. 94.

»El Ministro da cuenta de haberse armado en

»Corso una Lancha por varios vecinos de aquel

»puerto.

Ento.

QUINTO DOCUMENTO

«Exmo Sr.

»Participo a V. E. haver entrado en este Puerto de Lanchove,
 »con un Vergn. Americano ndo. El Parragon, de porte de 135 tonels.
 »que había salido de Burdeos, el qe. apresó a 8 legs. de Sn. Sebastián,
 »y segn. dicen se dirigía a Baiona con carga de Azúcar, Bacalao, Café
 »y Algodón; se sigue con la aberiguaon. de si es Presa.

»Sin otra ninga. nobedad.

»En el mismo día entraron en este Puerto dos Vergs. y dos Cache-
 »marines con Pertrechos de Grra. pa. esta Plaza desde La Coruña; su

»Carga 1971 barr. de Pólbora; 7000 Bombas; 48 Caxones de fusiles
»y Carabinas; 18 Cureñas.

»En el mismo día por la tarde, entró la Fragata particular nda.

»La Purísima Concepción, de Montevideo, con Carga de Cueros, sin
»otra novedad particular en la Navegaon.

»Nro. Sor. Gue. a V. E. ms. as.

»Santander 9 de junio de 1795.

«Exmo. Sr.

»Franco, de Collantes y Velasco (12)

»Exmo. Sr. Bo. Fr. D. Antonio Valdés.

A continuación el enterado.

4. Don Don Francisco de Arce 135, que ha de servir limitadamente para los mares de Europa y Africa, se expide por mi el infrascripto Comandante militar de la Provincia de Mar del Plata en el día de la fecha, extendida a favor del Capitan Don Juan de Dios que en el se expresa; habiendo precedido antes los requisitos de Ordenanza, y con la obligación de devolverlo dentro del término señalado, que no deberá exceder. Dado en San Esteban a 1 de Febrero de 1914 — de mi voluntad V. Arce.

Sp. aurea L. *abundant* in *France*

Barquisimania se ha puesto fuerte por el
de provincia y el ejército de la república.

۱۱۱

Vos. Vica. Consul de S. M. C. en este Puerto de
Lorient.

[illegible]

Logis à Calcutta de 1834-1835

»15 junio 95.
»Santander 9 de junio de 95.
»El Capn. del Puerto.

(12) El Capitán de Navío don Francisco de Collantes y Velasco, natural de Matamorosa, era en esta fecha Capitán del Puerto de Santander, cargo que ocupó de los años 1790 a 1798. Había ascendido al citado empleo en 1784 y mandado, entre otros, los navíos *San Justo* y *San Gabriel*.

»Avisa las entradas y salidas de varios buques
 »y haber detenido una Lancha de Lanchove un
 »Bergantín Americano, ndo. El Parragon, como
 »buque sospechoso.

»Entdo.

SEXTO DOCUMENTO

»Vto. 18 de
 »junio 95.

«Exmo. Sr.

»Participo a V. E. haver apresado el Corsario El Atrevido Montañés, el 5 del Corрте. E. O. con el Puerto de Arcachon da. 8 legs.
 »a la Fragata Americana nda. Clotier, su Capn. Garner, que salió de
 »Baiona el 4, y dicen se dirijia a Amburgo, con la carga qe. demuestra
 »la relacn. adjunta; entró en este pto. sin mas novdad.

»Nro. Sor. gue. a V. E. ms. as.

»Santr. 12 de junio de 1795.

»Exmo. Sor.

»Franco. de Collantes y Velasco

»Exmo. Sr. Bo. Fr. On. Anto. Valdés.

»Razón de los Efectos qe. conduce a mi bordo la Fragata Americana
 »nombrada Clotier su Capitán Garner, que salió de Bayona el 4 del
 »Corriente, y fue retenida pr. el Corsario nombrado el Atrevido
 »Montañés.

»Ha saver

»734 Barriles de Pasta de Trementina.
 »053 Barricas de Azeite, o espiritu de Trementina.
 »144 Barricas de Resina.
 »439 Panes grandes de ídem.
 »025 Sacas de Lana fina.
 »004 Fardos con cien millares de Corchos.
 »094 Caxones de Votellas de Licor.

»Como Comiso. de dho. Corsario.

»Franco. de Sayús

SEPTIMO DOCUMENTO

«Sobre resarción a los Corsarios qe. detuvieron y llevaron a Santander las Fragtas. Americanas Libertad, Providencia y Abaigail, pr. haberse mandado devolver a sus dueños.

»En solicitud de qe. se les abonen pr. la Rl. Hazda. las grandes
 »pérdidas experimentadas pr. dho. motivo. S. M. vino en conceder

»184 mil Rs. por via de compensacon. mandando qe. desde luego se
»les den 60 mil, y lo restante qdo. lo permitan las circunstancias.

»Nota

»Hay resolucon. posterior de 31 de Agto. sobre el reparto de
»dha. cantidad entre los Armadores.

«Exmo. Sr.

»Dn. Pedro Páramo Sarabia y demás Armadores de las Lanchas
»Corsarias de Santander tituladas Nra. Sra. del Carmen y La Guipuz-
»coana, han recurrido exponiendo que no se les habían compensado
»aún los daños que se les siguieron por haberse mandado debolver a
»los Americanos las Fragatas Libertad, Abigail y Providencia, a pesar
»de haver prevenido con Oficio que pasé al Ministerio del cargo de
»V. E. en 20 y 22 de Septiembre de 1795, ser la voluntad de S. M.
»se les diere la gratificación que pareciere justa para indemnizarles sus
»gastos; y que por lo mismo se hallaban en el día privados de faculta-
»des para Armar como deseaban sus Lanchas a fin de auventar a los
»Corsarios Ingleses que interceptaban nuestro Comercio con aquellas
»Costas.

»Enterada S. M. de todo quiere que se cumpla lo resuelto sobre
»los recursos de los expresados Armadores y que se les den los auxilios
»que previene la Ordenanza de Corso para que se armen.

»Dios gue. a V. E. ms. as.

»San Lorenzo 28 de Noviembre de 1796.

El Príncipe de la Paz

»Sr. D. Pedro Varela (13).

»11 mayo 97.

»Sobre resarcimiento de los Corsarios que detu-
»vieron y llevaron a Santander las Fragatas
»Americanas Libertad, Providencia y Abigail,
»por haberse mandado devolver a sus dueños.

»Estos buques fueron detenidos con fundamento y declarados por legí-
»timas presas pero S. M. mandó que se devolviesen, sin embargo de
»la buena fe con que se hicieron. Recurrieron los Corsarios manifestan-
»do los gastos que se les habían originado con aquella buena fe, y
»S. M. mandó según oficio de la Vía de Estado de 20 de Septiembre
»de 1795, que se les gratificase por el perjuicio que habían experimen-
»tado, pero no con el valor total de las presas. Preguntóse al Sr. Prín-
»cipe de la Paz qué parte del valor de las presas se debería considerar
»por gratificación, dixo que la intención de S. M. era se les diese lo

(13) Don Pedro S. de Varela y Ulloa fue Secretario Universal del Despacho de Marina de 1795 a 1796.

»que se considerase justo para resarcirles los gastos de los aprestos
 »que hicieron para adquirir las presas. En virtud de esta resolución
 »se previno al Ministro de Marina de Santander graduase la recom-
 »pensa, y cumpliendo con el encargo remitió en Diciembre de 95 un
 »prorrrateo por el qual resultó el derecho de los Corsarios a 184 mil rs.

»Esta graduación con los demás antecedentes se pasó al Ministro
 »Togado del Consejo de Guerra D. Melchor Toribio de Ugarte para
 »que diera la providencia que correspondiese, y en su informe dado en
 »Marzo expresó que lo que legítimamente y sin la menor controversia
 »hubiera pertenecido a los Corsarios en las presas devueltas, serían
 »405.mil 586 rs. valor de los géneros de contrabando; y por tanto opinó
 »que S. M. les mandase dar 203 mil rs. en compensación de todos sus
 »perjuicios y gastos. En vista de este informe se advirtió al Ministro
 »de Santander que S. M. no convenía en que se les abonasen a los
 »Corsarios los 184 mil rs. que se les graduó como queda dho. por
 »considerar esta cantidad muy superior a la que debía entenderse por
 »una mera gratificación.

»Habiendo quedado en este estado el asunto en Abril, recurrieron
 »por Agosto los Armadores de los Corsarios pidiendo que pues S. M.
 »les había acordado el abono de los gastos que hicieron, se llevase a
 »efecto el pago que arregló el Ministro de Santander; y esta solicitud
 »tuvo la resolución de que renovasen su instancia quando no fueran
 »tantas y tan urgentes las obligaciones del Erario, que se les haría
 »justicia.

»Ultimamente han acudido a S. M. por la Vía de Estado, y el Sor.
 »Príncipe de la Paz dice en su oficio de 28 de Noviembre (que última-
 »mente ha recibido la Atesa [sic]) que enterado S. M. de todo, quiere
 »que se cumpla lo resuelto, y que se den a los interesados los auxilios
 »que previene la Ordenanza de Corso para que armen sus Corsarios.

»Así resulta de los adjuntos antecedentes y Oficios de Estado.

»22 de Diciembre de 1796.

»S. M. ha venido en concederles ciento ochenta y cuatro mil rs.
 »por vía de compensación, mandando que desde luego se les den sesen-
 »ta mil, y lo restante quando lo permitan las circunstancias.

— Firma ilegible —

»Vto. en 11 Mayo de 1797.

»En 12 de junio último solicitó D. Pedro Páramo por sí y como
 »apoderado de los Armadores de la Lancha Corsaria de Santander Na.
 »Sa. del Carmen, una de las que las apresaron las Fragatas Angló-
 »Americanas Libertad, Abigail, y Providencia, percibir integra la canti-
 »dad de 60 mil rs. que por ahora se ha mandado librar en cuenta del
 »resarcimiento considerado por perjuicios a los Apresadores.

»Pedido informe al Asesor Gral. dice que aunque desde luego parece irregular la pretensión de Páramo; y conforme a lo resuelto por V. M. que los 60 mil rs. se dividan a prorrata entre todos los interesados en las presas; sin embargo convendrá para el acierto, que el Ministro de Marina de Santander informe antes lo que se le ofrezca y y parezca sobre la instancia de dho. Páramo.

»8 de Julio de 1797.

»Como opina el Asesor general.

»Vto. en 14 del mismo.

»Cumpliendo con la antecedente resolución, mandé al Ministro de Santander informase sobre el asunto; y con fha. de 18 de Julio último, dice, que en observancia de lo que se previene reproduce lo que consultó en 23 de Mayo anterior contestando a la determinación de V. M. en que mandó que a los buques que apresaron las Fragatas Americanas Libertad, Providencia y Abigail se les abonarán 184 mil rs. por compensación, los 60 mil rs. desde luego y el resto quando lo permitieran las circunstancias.

»La consulta a que se refiere este Ministro y de que remite copia, se reduce a preguntar si la distribución de estas cantidades ha de hacerse por iguales partes con respecto a los gastos del armamento, en que habrá habido poca diferencia, o al perjuicio que haya inferido a los Armadores; y si mediante a que los efectos a sus productos, dados por de buena presa en la Providencia y Abigail, que ya habían salido de Santander quando se recibió la Orden de restitución, no se han devuelto por no haberlos reclamado y permanecen en poder de los apresadores, deberá entenderse con estos el abono, o suspenderlo por ahora, como parece regular, hasta que llegue el caso de su devolución que se cree, sino imposible a lo menos muy contingente y remota.

»19 de Agto. de 1797.

»Vuelva a informar el Asesor general.

— Firma ilegible —

»Fho. en lo del mismo.

»El Rey ha servido en conceder a los Armadores de los Buques qe. apresaron y condujeron a ese Puerto las fragatas Americanas nombradas Libertad, Providencia y Abigail, ciento y ochenta y quatro mil rs. vn. vía de compensación; mandando desde luego se les den sesenta mil, y lo restante qdo. lo permitan las circunstancias; lo qe. prevengo a Vmd. de Rl. Ord. pa. su cumplimiento. Dios gue. Vmd.

»Aranjuez 11 de mayo de 1797.

»Sr. Ministro de Marina de Santander.

»Exmo. Sor.: Quedo enterado por la Rl. Orden que V. E. se
 »sirve comunicarme con fha. de 11 del corriente de haber venido el
 »Rey en conceder a los Armadores de los Buques que apresaron, y
 »condugeron a este Puerto a las Fragata Americanas nombradas La
 »Libertad, Providencia y Abigail 184 mil reales vellón por vía de
 »compensación, los 60 mil desde luego, y el resto quando lo permitan
 »las circunstancias.

»Aunque me persuado que el reparto de una y otra cantidad debía
 »verificarse proporcionalmente con arreglo a la deducción que en Real
 »Orden de 21 de septiembre de 1795 se me mandó hacer, y dirigí
 »a esa vía reservada en 18 de Diciembre del mismo año, la qual se
 »graduó por muy superior a la de una mera gratificación, no por
 »resarcimiento de los perjuicios irogados a los Armadores, sino por
 »una prudente consideración en el gasto de los aprestos de sus Barcos,
 »según se me previno en otra Rl. Orden de 28 de abril de 1796; como
 »en la que V. E. me comunica no se hace referencia alguna a dicha
 »deducción, y su literal sentido, combinados los antecedentes, podrá
 »producir entre los interesados solicitudes acaso viciosas, quejas y aun
 »pleitos sobre si la distribución ha de hacerse por iguales partes con
 »respecto a los gastos del Armamento, en que habrá havido poca dife-
 »rencia, o al perjuicio que se les haya inferido: a fin de obiar tales
 »inconvenientes. Suplico a V. E. tenga a bien aclarar este punto,
 »igualmente que el de si mediante que los efectos, o sus productos,
 »dados por de buena presa en la Providencia, y Abigail, cuios Buques
 »ya habían salido de aquí quando se recibió la Orden de que se
 »restituyesen, no se han devuelto por no haber havido quien los reclame,
 »y permanecen todavía aunque vajo de responsabilidad en poder de los
 »apresadores a quienes se adjudicaron, deberá entenderse con estos el
 »expresado abono, o suspenderle por ahora como parece regular hasta
 »que llegue el caso de su devolución; que se cree sino imposible, a
 »lo menos muy contingente, y remota.

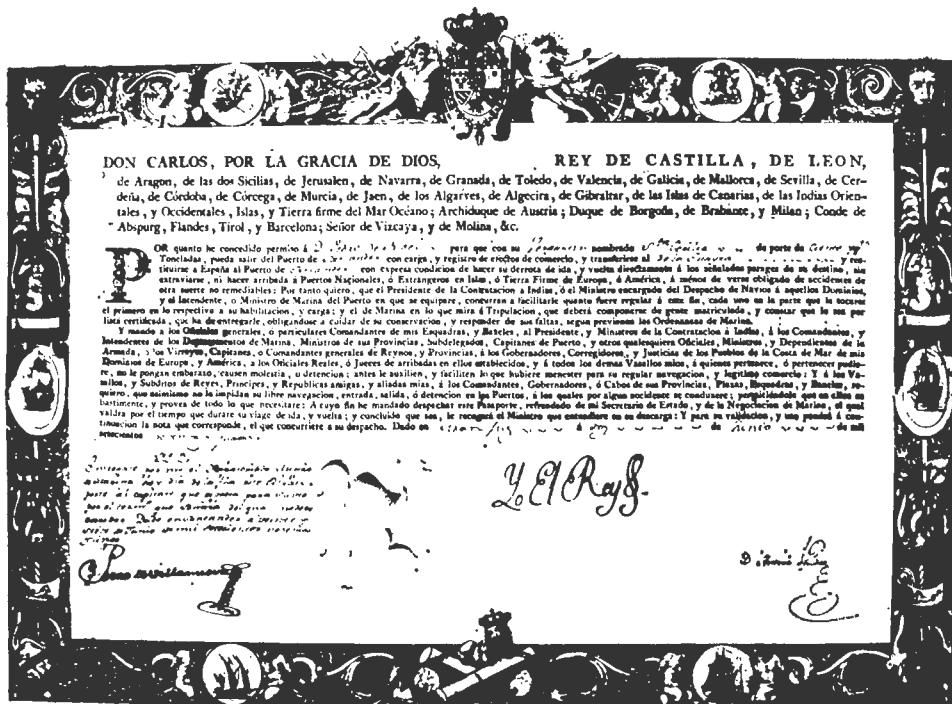
»Deseo el acierto, y que Ntro. Sr. gue. a V. E. ms. as.

»Santander 23 de Mayo de 1797.

»Exmo. Señor

»Pedro de Villanueva (14)

(14) Don Pedro de Villanueva era Comisario de Guerra perteneciente al Real Cuerpo del Ministerio, actual Intendencia de la Armada y como tal Ministro de Marina en Santander, cargo que llevaba implícita la Jefatura de la Marinería Matriculada y la de Juez de Arribadas de Indias, encargándose también de la supervisión del Real Astillero de Guarnizo. Había ascendido a Comisario de Guerra en 1791 y pasó al superior de Ordenador graduado en 1798.



»Exmo. Señor D. Juan de Langara (15).

»Señor

»Dn. Pedro de Páramo Saravia, por sí y como apoderado de los armadores de la Lancha corsaria, titulada Nuestra Sa. del Carmen, con
 »el mayor respeto hace presente a V. M. que por Real Orden comunicada en Mayo anterior al Ministro de Marina de Santander, se
 »mandó indemnizar los gastos y perjuicios originados a los apresadores
 »de las Fragatas Libertad, Abigail y Providencia con la suma de 184
 »mil rs. según había graduado en su informe aquel Ministro; previniendo qe. 60 mil se les entregase de pronto, y el resto quando no
 »fueren tantas y tan urgentes las necesidades del Erario. Esta tan sabia,
 »como justificada resolución (que ha mitigado los temores de los apre-

(15) Don Juan de Lángara y Huarte fue uno de los buenos marinos con que España contó en los finales del siglo XVIII e intervino en destacadas acciones navales; era Capitán General de la Armada desde 1798 y estuvo encargado de la Secretaría Universal de Despacho de Marina de 1796 a 1799 (1736-1806).

»sadores, constituidos en el mayor apuro) no ha tenido cumplimto.
 »hasta ahora por la fundada duda que ocurre al citado Ministro de
 »Marina, sobre si la indemnización ha de ser por iguales partes a todos
 »los apresadores de las tres presas y si igual reparto deve hacerse
 »entre ellos de los 60 mil rs., o si respecto a que las Fragatas Abigail
 »y Providencia no se debolvieron (aunque tienen sobre si la responsa-
 »bilidad, que se considera muy remota) deberá extenderse la indem-
 »nización por sola la Libertad, y satisfacerse por entero los 60 mil rs.
 »a los interesados en esta presa, mediante los que sufrieren el mayor
 »daño con la devolución íntegra de aquélla, como valor se graduó en
 »440 mil rs. Esto mismo lo manifestó el Ministro de Marina en su
 »primer informe, exponiendo que los perjuicios irrogados a los apresa-
 »dores de la Fragata Libertad ascendían a 120 mil rs., los de la Abigail
 »a 50 mil y los de la Providencia a 14 mil. Por estas razones crehe
 »el exponente que su compañía se hace más debedora ? a percibir
 »de pronto los 60 mil rs. decretados para aliviar en parte su mayor
 »desenvolso, en consideración a que los demás interesados en las
 »Fragatas Abigail y Providencia remediaron los suyos con la retención
 »y venta de los géneros que conducían éstas, con los quales no se
 »utilizaron los que apresaron la Fragata Libertad. En cuiá atención

»Suplica rendidamente a V. M. se digne mandar comunicar nueva
 »Real Orden al Ministro o Comisario de Marina de la Ciudad y
 »Puerto de Santander, para que al suplicante, y su compañía haga
 »entrega de los 60 mil rs. decretados, como en parte de pago de los
 »120 mil, que deven percibir, por razón de indemnización de los gastos
 »que se les originó en el apresamto. de la Fragata Libertad; previnien-
 »do que si los interesados en las otras dos presas Abigail y Provi-
 »dencia, entraran a percibir la quota que les corresponde en el segundo
 »reparto de los 124 mil rs. que faltan a completar la suma total
 »de la indemnización, pues que lo exige así la equidad y xusticia
 »distributiva; y en ello recibirán singular gracia y merced de la incom-
 »parable piedad de V. M. cuiá vida conserve el Cielo ms. as. para
 »bien de la Monarquía.

»Madrid y Junio 12 de 1797.

»Señor

»En virtud de poder y orden del Supte.

»Cristóbal Gómez

»Nota de los documtos. que en esta fha. se pasan al Asesor gl.
 »Conde de San Cristoval, pertenecientes a las presas Libertad, Provi-
 »dencia y Abigail, para qe en su consecuencia evaque el informe
 »que se le pide sobre recurso de Dn. Pedro Páramo Saravia, uno de
 »los apresadores de estos buques.

»Parte de 14 de Julio de 95 de haberse apresado la Abigail pr.
 »una dhas. Corsarias de Santander.

»Expedte. de 23 de julio a 3 de Agto. de 95 declarando de buen presa la Libertad, detenida en Santander pr. una Lancha Corsaria.

»Otro de 13 de Septe. siguiente proponiendo a la vía representada de Estado se indemnize de algún modo a los Apresadores, respecto haber mandado S. M. se devuelvan estos Buques a sus Dueños.

»Otro de 27 de Enero a 18 de Agto. de 96, en que se trata del resarcimto. que se mandó a los Apresadores, con todos sus antecedentes e incidencias.

»Nota. Estos quatro expedtes. se hallan colocados por su orden en la carpeta desde 18 de Julio 95 a 18 de Agto. de 1796.

»Un expedte. de 11 de Mayo de 1797 en que a los Apresadores se manda compensar con 184 mil rs. abonandoles desde luego 60 mil y los restantes quando lo permitan las circunstancias.

»Aranjuez 18 de Junio de 1797.

»20 de Agto. de 97.

»Al Asesor gral.

»I. S.

»De orden del Rey acompaño a V. S. la adjunta insta. de Dn. Pedro Paramo Armador de la Lancha Corsaria titulada Na. Sa. del Carmen, una de las qe. apresaron y condugeron a Santander las fragtas. Americanas Libertad, Abigail y Providencia; pa. qe. enterado de su contenido y de lo qe. sobre el particular expone el Ministro de aquella Provincia en su carta de 19 del mes p. p. qe. tambien acompaño informe V. I. lo que se le ofrezca y parezca.

»Dios gue. ms. as.

— Sin firma —

»Exmo. Sr.

»Con papel de 20 del corriente me pasó V. E. de orden del Rey la adjunta instancia de Dn. Pedro Paramo, Armador de la Lancha Corsaria titulada Nra. Sra. del Carmen, una de las que apresaron y condugeron a Santander las Fragatas Americanas Libertad, Abigail y Providencia; para que enterado de su contenido, y de lo que sobre el particular expone el Ministro de aquella Provincia en su carta de 18 del mes próximo pasado, que también acompaña V. E. informe lo que se me ofrezca y parezca.

»Los 184 mil rs. de vellon que S. M. tiene acordado se abonen a los Armadores de los Buques, que apresaron y condugeron a Santander las Fragatas Americanas, llamadas la Libertad, Providencia y Abigail, deben repartirse entre ellos por el Ministro de aquella Provincia, conforme a la voluntad de S. M. a proporción de los gastos de sus respectivos armamentos, en que ya dijo anteriormente, havra habido poca diferencia. Impuesto que según informó el mismo Ministro en 23 de Mayo, los efectos apresados en la Providencia y Abigail,

»o su producto existe en poder de los Armadores, bajo de responsabilidad, a causa de haver salido del Puerto, estas embarcaciones, quando llegó la Rl. Orden para devolverlos, podrá mandarsele, que inmediatamente ponga lo que sea, en seguro detraido, pa. entregarlo a sus dueños, siempre que lo pidan, o acordará S. M. sobre todo lo que sea de su Soberano agrado.

»Nuestro Sr. gue. a V. E. ms. as.

»Madrid 26 de Agosto de 1797.

»Exmo. Sr.

»El Conde de San Cristóbal (16)

»Exmo. Sr. Dn. Juan de Langara.

»Los 184 mil rs. de vellon qe. S. M. tiene acordado se abonen a los Armadores de los Buques qe. apresaron y condugeron a ese Pto. las Fragatas Americanas, La Libertad, Providencia y Abigail, deven repartirse entre ellos pr. Vmd. a proporción de los gastos de su respectivo armamto. Y supuesto que según informó Vm. en 23 de Mayo, los efectos apresados a la Providencia y Abigail, o su producto, existe en poder de los Armadores bajo de responsabilidad, a causa de haver salido del Pto. estas embarcaciones, quando llegó la Rl. Orden pa. devolverlos; quiere S. M. qe. inmediatamente, ponga Vm. lo que sea, en seguro depósito, pa. entregarlo a sus dueños, siempre qe. lo pidan.

»Todo lo qe. prevengo a Vm. de Rl. Orden pa. su cumplimiento.

»Dios gue. Vm.

»San Ildefonso 31 de Agto. de 1797.

»Sor. Ministro de Marina de Santander.

»Exmo. Sr.

»Antes de dar cumplimiento a la Real Orden que con fecha de 31 de Agosto próximo se ha servido V. E. comunicarme, para que los ciento ochenta y quatro mil rs. de vn. que S. M. ha acordado se abonen a los Armadores de los Corsarios que apresaron y condugeron a este Puerto las Fragatas la Libertad, Providencia y Abigail se repartan entre ellos a proporción de los gastos de su respectivo armamento, supco. a V. E. con la profunda sumisión y respeto con que venero y estoy pronto siempre a observar las Reales determinaciones me disimule el que manifieste a V. E. que de hacer el reparto con la proporción prevenida se incidirá en el caso de que el menor perjudicado sea el más favorecido, como puede mui bien suceder a los

(16) Era el Conde San Cristóbal, Asesor General de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina, Caballero pensionado de la Orden de Carlos III y Consejero en el Supremo de la Guerra con honores de la Cámara de Castilla.

»Armadores del apresador de la Providencia; pues no importando los
 »géneros que esta conducía, y se dieron por de buena presa más que
 »25 mil rs. según juicio prudencial de personas inteligentes, acaso
 »harán subir los gastos de aprestos a tanto, o más que los Armadores
 »que condugeron la Libertad, y la Abigail, cuios efectos ascendieron
 »por valuación al importe de 433 mil 642 rs. el de aquella, y a 474
 »mil 478 el de esta, que es el perjuicio que debe considerarse irrogado
 »para el resarcimiento que se les intentaba hacer, según el piadoso,
 »equitativo espíritu de la Real Orden de 25 de Septiembre de 1795;
 »porque aunque el de la de 28 de Abril de 1796, que graduó por mui
 »superior la cantidad de los referidos 184 mil rs. indica, que sólo son
 »acrehedores a una mera gratificación por consideración a los gastos
 »que hubieren hecho en el apresto de sus barcos: como en este sentido
 »se da margen a dolo, pleitos, quejas y recursos interminables, he creído
 »propio de mi deseo de evitar estos inconvenientes el exponerlos a
 »V. E. por si se dignase acceder a que el reparto se haga con respecto
 »al interés que a cada Armador hubiera producido su presa, en la
 »que no le queda acción para reclamar con justicia, ni se da lugar
 »a que el menos escrupuloso abulte, y figure cuentas de imposible, o
 »mui difícil averiguación, y que siempre han de ocasionar tropiezos,
 »y embarazos; sin que por esto los haya tampoco en reducir a seguro
 »depósito, como V. E. me advierte, los efectos apresados en la Provi-
 »dencia, y Abigail, o su producto, el que será lo más acertado entre
 »en poder de la Real Hacienda para entregarle a sus dueños quando
 »le pidan, o sino le pidieren, como es de creer, que quede en parte
 »de reintegro de la cantidad con que se remunera a los Apresadores.
 »Sobre todo lo qual espero que V. E. tenga a bien prevenirme
 »lo que fuere de su agrado.

»Nro. Sr. gue. a V. E. ms. as. como deseo.

»Santander 8 de Septiembre de 1797.

»Exmo. Sr.

»Pedro de Villanueva

»Exmo. Sr. Dn. Juan de Langara.

Continúa el Expediente con una copia literal de la anterior Instancia,
 que no se transcribe.

»20 de Sete. de 1797

»Al Asesor genl.

»Ilmo. Sr.

»El Ministro de Marina de Santander D. Pedro de Villanueva ha
 »representado de resultas de la última orden de 31 de Agto. proxmo.
 »que se le comunicó acerca de la distribución de los 184 mil rs. que
 »se mandaron entregar pr. vía de compensación a los Corsarios que

»detuvieron y llevaron a dho. Puerto las Fragatas Americanas Libertad, »Providencia y Abigail. En vista de esta representación, y de los antecedentes que constan a V. S. I. y según los informes que sobre el mismo asunto tiene dados en 22 de Junio y 26 de Agosto de este año, quiere el Rey que V. S. I. deduzca si el repartimto. debe seguir »la proporción de los gastos de armamento o la del reparto del producto mismo de las presas si se hubiere verificado.

»A cuio fin acompaño a V. S. I. la expresada carta y ruego a »Dios gue. a V. S. I. ms. as.

»San Ildefonso 20 de Sete. de 1797.

»Señor Conde de Sn. Cristoval.

»Como parece

»Vto. en 28 de

»Sete. de 1797.

»Exmo. Señor.

»En papel de 20 del corriente me dice V. E. que el Ministro de »Marina de Santander Dn. Pedro de Villanueva, ha representado de »resultas de la última Orden de 31 de Agosto próximo, que se le »comunicó acerca de la distribución de los 184 mil rs. que se mandaron »entregar por vía de compensación a los Corsarios qe. detuvieron y »llevaron a dho. Puerto las Fragatas Americanas Libertad, Providencia »y Abigail. Que en vista de esta representación, y de los antecedentes »que a mí me constan según los informes que sobre el mismo asunto »tengo dados en 22 de Junio y 26 de Agosto de este año, quiere el »Rey que deduzca si el repartimiento debe seguir la proporción de los »gastos de armamento, o la del reparto del producto mismo de las »presas, si se huviere verificado: a cuio fin me acompaña V. E. la »expresada carta.

»Ya dije en mi citado dictamen de 26 de Agosto qe. los 184 mil »rs. debían repetirse entre los Armadores, conforme a la voluntad de »S. M. a proporción de los gastos de los respectivos armamentos. Sin »embargo, las razones que manifiesta ahora el Ministro de Santander »en su carta de 8 del presente, para que no se hagan así, sino a »proporción del valor de las presas que hicieron, y se mandaron devol- »ver, me hacen mucha fuerza; y no encuentro reparo en que se »execute todo conforme lo propone dho. Ministro en su citada carta, »si es del Soberano agrado.

»Nuestro Sor. gue. a V. E. ms. as.

»Madrid 25 Septiembre de 1797.

»El Conde de Sn. Cristoval

»Excmo. Señor

»Excmo. Sor. Dn. Juan de Langara.

»En vista de las fundadas razones que Vm. ha expuesto en su carta
 »de 8 del corriente acerca de la distribución de los 184 mil rs. que se
 »mandaron entregar por vía de compensación a los Corsarios que
 »detubieron y llevaron a ese Puerto las Fragatas Americanas Libertad,
 »Providencia y Abigail, se ha servido el Rey determinar conforman-
 »dose con el dictamen de Vm., que el reparto de dha. cantidad se
 »haga con respecto al interes que a cada Armador haya producido su
 »respectiva presa. Bajo cuyo supuesto podra Vm. tomar las providen-
 »cias que juzgue necesarias pa. el debido cumplimiento.

»Dios gue. a Vm. ms. as.

»S. Ildefonso 28 de Setiembre de 1797.

»Sr. D. Pedro Villanueva, Ministro de Marina de Santander.

OCTAVO DOCUMENTO

»6 de Marzo del 798

»19 del mismo

»4 de Setbe. de id.

»Al Conde de S. Cristóbal

»Se le remite a infe. la sumaria y extracto formado sobre el abuso
 »qe. se sospecha han hecho de la Rl. Patente y demas documtos. los
 »Armadores y capitán del corso. el Temerario armdo. en Santander.
 »2a. fha. Que la causa se continúe conforme a derecho en los términos
 »qe. express la misma. 3a. id. A D. Pedro Villanueva. Se le remite
 »la citada causa pa. los efectos qe. indica la Orn. anterior.

»Al Asesor Genl.

»Vto. en 6.

»Excmo. Sor.

»Paso a manos de V. E. en consulta la adjunta sumaria y extracto
 »de ella formada sobre el abuso qe. los Armadores y Capitán del
 »Corsario Español el Temerario armado en este Puerto, se sospecha
 »han hecho de la Rl. Patente y demás documtos. con qe. fue havili-
 »tado; para qe. en vista de lo qe. resulte se sirva S. M. resolver, y
 »V. E. prevenirme lo qe. fuere del Rl. agrado, a fin de continuar
 »con todo el vigor qe. corresponda la averiguación de un asunto qe.
 »tiene el aspecto de ser digno de qe. se castigue y escarmiente al
 »Capitán y Armadores pr. el dolo y mala fée con qe. según parece
 »han procedido.

»Nuestro Sor. gue. a V. E. ms. as. como deseo.

»Santander 2 de Marzo de 1798.

»Exmo. Sr.

»Pedro de Villanueva

»Exmo. Sr. Dn. Juan de Langara.

»Ilmo. Sr.

»De On. del Rey acompaño a V. S. I. pa. que me informe la
»adjunta sumaria y su extracto formado sobre el abuso qe. se sospecha
»han hecho de la Rl. Patente y demás documtos. los Armadores y
»Capn. del Corsario el Temerario armado en Santander (17).

»Dios ge. ms. as.

»Aranjz. 6 de Marzo de 1798.

»Sr. Conde de Sn. Cristóbal.

»He recibido a su tiempo el oficio de Vm. en el que me pide
»una individual razón sobre el Corsario que manda el Capn. Avila
»armado en esa como Español, y que luego tremoló bandera francesa;
»en su consecuencia devo decir a Vm. que en efecto entró el referido
»Corsario en Sn. Juan de Luz por Enero, mandado por Dn. Miguel de
»Villa como Capn. primero, y como segundo por Dn. Isidoro de Avila
»(según declaración que he tomado a un marinero de su tripulación),
»que ha estado en dicho puerto más de tres semanas en cuyo tiempo
»ha vendido al parecer su corsario a estos Bastareches, y otros comer-
»ciantes; que fueron toda la tripulación ante el Comisario de Marina
»en Sn. Juan de Luz sin duda para formar el role de equipage, que
»pusieron a su bordo otros quatro hombres franceses y a uno que
»decían era capitán; que salieron después a la mar con bandera fran-
»cesa, aunque la tripulación era la misma que sacó de Santander, con
»sólo la aumentación de los cinco franceses; que en la altura de ese
»Puerto como ocho leguas a la mar capturaron, unido con otras dos
»lanchas armadas francesas a un Americano al qe. han conducido a
»ese pto. hace ocho días, haviendole tripulado con tres hombres de
»cada corsario, y un piloto, por cuyo motivo le tocó al que me ha
»dado esta declaración que llevo expresada y se llama Felipe de Hurot
»natural de Onazor?, y que no hicieron ninguna otra captura hasta el
»tiempo en que este se separó de su corsario, por consiguiente es
»falso que haya apresado al cachamarín que mandava el Capn. Jn.
»Anto. Ibarra, pues éste ya havia entrado en este Puerto, apresado
»por otro corsario aunque armado en Sn. Juan de Luz, pero perte-
»neciente a comerciantes de esta ciudad a quien han vendido ya toda
»su garga por estar en peligro de averiarse y podrirse; y atento a
»esto se servirá Vm. avisar a los interesados de la carga del cachn.

(17) El cachamarín «Los Santos Mártires» (a) *El Temerario*, era un buque construido en nuestro puerto y había salido para hacer un crucero en Corso armado por varios comerciantes de Santander, llevaba 29 tripulantes, con tres cañones del calibre de a cuatro, 20 fusiles, 10 pares de pistolas, 24 sables, más la pólvora y víveres necesarios.

N: 435

Real Pasaporte de Corso para los mares de Europa.



Departamento de Marina de Ferrol. 22

DON CARLOS POR LA GRACIA DE DIOS, REY DE CASTILLA, DE LEON, DE ARAGON, DE LAS DOS SICILIAS, DE JERUSALEN, de Navarra, de Ginebra, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Conzoboa, de Córcega, de Murcia, de Jaén, de las Algarbas, de Algecira, de Gibraltar, de las Islas de Canaria, de las Indias Orientales y Occidentales, Islas y Tierra-firme del mar Océano; Archiduque de Austria; Duque de Borgoña, de Brabante y Milán; Conde de Alspsur, Hungría, Tírol y Barcelona, Señor de Viçcaya y de Molina &c.

[illegible][illegible]

»Sn. Anton.? Capn. Ibarra, que me remitan poder absoluto para proce-
»der según haya lugar en justicia como si fueren ellos mismos, o bien
»que se presente alguno de ellos haciendo por todos con igual poder,
»pues en su defecto no se puede presentar gestión a su favor: Yo
»ya he escrito a la Corte y al Sr. Embajador, quien ya han dado sus
»quejas al Directorio, pero todavía no hay resultados, y yo opino que
»siempre se verá en justicia, y lo que este tribunal sentencie se
»executará, por lo que es preciso remitirme este poder con facultad
»de subsistir a quien me pareciere si no puedo yo mismo.

»Para averiguar si ha habido escritura en la venta verídica o supues-
»ta del Corsario el Temerario, será preciso que yo pase a Sn. Juan
»de Luz en persona, y hacer todo lo demás que Vm. me pide, porque.
»el que llama Vm. Vice-Cónsul ya no lo es por un Decreto del Rey
»desde el año pasado, ni lo fue tampoco desde la paz, sino un mero
»encargado mío, pero sin facultad de firmar ningún papel en forma,
»ni certificaciones, y si acaso firmó alguno son de ningún valor, pues
»deven a más ser sellados con el R. sello, y él no lo tiene; le he
»preguntado si serían los papeles pertenecientes al referido Corsario,
»pero nada me contesta, por lo que me hace sospechar que es inte-

»resado en esta trama. Para aclararlo todo como he dicho, devia hir a
 »Sn. Juan de Luz, para eso se necesita fondos para los gastos y
 »beneficiar a algunos para salir pronto del asunto, y yo no puedo
 »abandonar esto por los muchos asuntos que hay; pero si Vm. me
 »envia fondos para el viaje y lo demás que ocurra procuraré evacuar
 »las diligencias que Vm. me pide y remitírselas; y entre tanto quedo
 »en que si viniere el referido Corsario, o los Capitanes españoles que
 »lo mandaron, de haverlos prender como al resto de la tripulación; y
 »tenerlos aquí a la disposición de Vm. bien entendido que Vm. deberá
 »suplir los gastos de manutención en la cárcel y de la conducción hasta
 »Irún; pues aunque todo es para el mejor servicio de S. M., no puedo
 »suplirlos, pues son tantos los gastos urgentes que se originan aquí,
 »que no me hallo suficiente para suplirlos todos.

»Dios ge. a Vm. ms. as. como deseo.

»Bayona a 8 de Marzo de 1798.

»Juan Cataneo

»Sr. Dn. Pedro de Villanueva.

»Enterado el Rey de qto. consulta Vm. en su carta de fha. de
 »2 del corrte. incluyendo la sumaria sobre la sospecha de el abuso qe.
 »los Armadores y el Capitán del Corsario Español el Temerario han
 »hecho de la Rl. Patente y demás documentos con que fue habilitado,
 »y no resultando qe. el citado Corsario izando la vandera francesa
 »detubiese un barco como se propusieron justificar los acusadores, hizo
 »qe. acabandose de armarlo con Rl. patente lo vendió el Capitán por
 »orn. de sus dueños a ciudadanos de Bayona, pr. el precio de 8 mil
 »libras francesas; no quire S. M. que el castigo de este delito aunqe.
 »es de tan gran considern., empieze pr. el embargo general de bienes
 »y prisión de los autores, sino qe. afianzando a satisfacción de sus
 »resultas al juicio y ampliandoles la prisión a la Ciudad y arrabales,
 »continúe Vm. la causa conforme a derecho dando quenta a S. M. de
 »qualquier nobedad que ocurra y sea digna de mi atención.

»Dios ge. a Vm. ms. as.

»Aranjz. 19 de marzo de 1798.

Sr. D. Pedro de Villanueva ... Santander.

»Como parece

»Firma ilegible

»Vto.

»Exmo. Sor.

»Con papel de 6 del corriente me acompaño V. E. de orden del
 »Rey, para que informe, la adjunta sumaria y su extracto, formado
 »sobre el abuso que se sospecha han hecho de la Rl. Patente y demás

»documentos los Armadores y Capitán del Corsario el Temerario armado en Santander.

»No resulta, que el Corsario Español llamado el Temerario, usando »de Bandera de la República Francesa, detubiese un barco cargado »de Bacalao en Bilbao para Santander por cuenta de Comerciantes »de esta Ciudad ,que fue lo que éstos se propusieron justificar. Pero, »si aparece, que acabándose de armar con Rl. Patente de aquel Minis- »terio, 3 Cañones de a 4, y 32 hombres Españoles de Tripulación, lo »vendió todo su Capitán Dn. Isidoro Leon de Avila de orden de »sus dueños a Dn. Ramón de Santa Cruz y Dn. Manuel Pérez a »Basterreche y Hermano, Ciudadanos de Bayona, por precio de 8 mil »Libras Francesas; sin haber dado el menor aviso al Ministerio.

»Este delito ha motivado el auto de prisión y embargo de bienes »contra los expresados Armadores Dueños del Corsario, y contra su »Capitán; el qual consulta a su Magd. el Ministro, para su aprobación; »y poder continuar la causa.

»Bien comprehendido, que el delito es grande y digno de castigo; »pero no tanto que deba empezarse por un embargo general de bienes »y prisión de sus Autores; y menos, siendo como los titula el Ministro »Comerciantes: Bastará, pues, que afianzando a su satisfacción las resul- »tas del Juicio, y ampliando la prisión a la Ciudad y sus Arrabales, »continúe la causa conforme a dro.; dando quenta a esta superioridad »de qualquiera novedad que ocurra y sea digna de su alta atención; »o acordara S. M. lo que sea más de su Soberano agrado.

»Nro. Sor. Gue. a V. E. mus. años.

»Madrid 13 de Marzo de 1798.

»Excmo. Señor

»El Conde de Sn. Cristoval

»Exmo. Sor. Dn. Juan de Langara.

»Exto. con ants.

»Se mandó agregar

»al Expedte.

»Exmo. Sor.

»Por lo que pueda conducir a la mayor instrucción de los hechos »del expediente que en 2 de este mes, pasé a manos de V. E. sobre »el abuso que los Armadores y Capitán del Corsario Español el Teme- »rario Armado en este Puerto han hecho de la Rl. Patente, y demás »documentos con que fue habilitado, dirijo ahora a V. E. el Oficio »original que acabo de recibir del Cónsul española en Bayona, en »contestación al que le pase, para que con presencia de todo se sirviera »V. E. resolver lo que fuere de su agrado.

»Nro. Sr. gue. a V. E. ms. as. como deseo.

»Santander 16 de Marzo de 1798.

»Exmo. Sr.

»Pedro de Villanueva

»Exmo. Sor. D. Juan de Langara.

»Ants.

»Exmo. Sor.

»Opinando este Auditor, que para continuar conforme a derecho
»y según V. E. se sirbe prevenirme en su Orden de 19 de este mes,
»la causa contra los Armadores y Capitán del Corsario Español el
»Temerario, es mui conducente la sumaria que dirigí a V. E. en 2 del
»mismo; Suplico a V. E. se digne mandar que se me debuelva, si lo
»tubiere por conveniente.

»Nro. Sr. gue. a V. E. ms. as. como deseo.

»Santander 30 de Marzo de 1798.

»Exmo. Sor.

»Pedro de Villanueva

»Exmo. Sor. D. Juan de Langara.

Colocada al margen del anterior Oficio aparece esta resolución.

»Dirijo a Vm. la causa contra los Armadores
»y Capitán del Corsario Español el Temerario
»para qe. se continúe conforme a dro. y según
»previne a Vm. pr. Rl. Orn. de 13 del mes
»anterior.
»Dios gue. a Vm. ms. as.
»Aranjz. 4 de Abl. de 1798.

NOVENO DOCUMENTO

»9 de Sete. de 1800.
»El Comte. de la Matrícula de Santander.
»Da cta. de haber armado allí en corso una
»lancha particular. LA BUENA FEE.
»Exmo. Sr.

»Se ha armado en este Puerto la Lancha nombrada la Buena Fée,
»propia de Dn. Manuel de Collado su Capitán, vecino de la Ciudad
»de San Sebastián, con un cañón de a quatro, dos pedreros, trece
»Fusiles, dos Pistolas y diez y nueve sables, y diez y siete individuos
»de tripulación, pa. hacer el Corso contra Enemigos de la Corona, pr.
»tiempo de un año, sobre la Costa de Portugal; a cuyo efecto le he
»dado al mencionado Capitán la Rl. Patente con la Ordenanza de Corso

»y sus adiciones. Participolo a V. E. pa. noticia de S. M. y qe. debe
»salir en el día de mañana de este Puerto pa. aquella Costa.

»Dios gue. a V. E. ms. as.

»Santander 9 de Septiembre de 1800.

»Exmo. Sor.

»Juan Anto. Gaztelu (18)

»Exmo. Sor. Dn. Antonio Cornel (19).

DECIMO DOCUMENTO

»Vigo 13 de Setiembre de 1806.

»El Comandte. de Marina

»Dice que en la altura de Viana abordó el Corsario Español
»nombrado la Guipuzcoana a un Bergantín Inglés, que armado con
»cinco cañones por banda le disparó dos golpes de Esmeril y le mató
»un hombre e hirió mortalmte. al Capitán y quatro individuos, por
»este accidente tuvo que arrivar a aquel puerto el expresado Corsario.

»Excmo. Señor.

»Señor

»A diez del corriente; a las 9 de la mañana y a la altura de Viana,
»que dista quatro leguas de nuestro Puerto de la Guardia, me dice
»aquel Ayudante de Marina, que el Corsario Español La Guipuzcoana
»Matrícula de San Sebastián, Capitán y Dueño Dn. Manuel Collado,
»abordó a un Bergantín Inglés, armado en Mercancía y Corso, con
»cinco cañones por banda, que de resultas de dos golpes de esmeril
»que le dispararon los enemigos al atracar al costado, fue herido
»gravísimamente el Capitán, de gran peligro quatro marineros, y otro
»muerto al golpe, de cuja resistencia separados y venidos a aquel
»Puerto quedaban acabando los cinco. Es quanto se hasta aora, expresa

(18) El Brigadier de la Real Armada —había ascendido en 1795— don Juan Antonio de Gaztelu y Jaureguizuria fue uno de los primeros jefes del Cuerpo General designados para el mando de la Marinería Matriculada en el momento inicial de la creación de los nuevos Tercios Navales, y con este encargo vino a Santander en el año 1801, donde permaneció unos trece meses como Comandante Militar de Marina de la Provincia. Era natral de la villa de Larrabezúa, en Vizcaya, y había dando en América la Fragata «Santa Agueda» en 1780; Capitán de Navío en 1784, fue Mayor General del Departamento de Cádiz, pasando a mandar el navío «Glorioso» en 1794, falleciendo en su lugar natal en 1808.

(19) El Teniente General de los Reales Ejércitos don Antonio Cornel interinó la Cartera de Secretario del Despacho Universal de Marina e Indias durante el año 1799, ostentaba la indicada graduación desde 1795.

»el Ayudante y de que yo puedo dar a V. E. parte en Cumplimiento
»de mi obligación.

»Vigo, Sre. 13 de 1806.

»Exmo. Sr.

»Juan Alonso de Espino

UNDECIMO DOCUMENTO

»Santander 2 de Enero de 1807.

»El Comandte. de Marina

»Da cuenta de haber salido de aquel puerto

»el Corsario nombrado El Atrevido.

»Al Exmo. Sor. Generalísimo Príncipe de la Paz da parte el Coman-
»dante Militar de Marina de la Provincia de Santander, de haber
»salido de este Puerto el día 30 del mes y año próximos pasados,
»el Bergantín Nacional titulado El Atrevido, su Capitán Dn. Agustín
»Feliparte, con destino a hacer el corso contra los Enemigos de la
»Corona, armado pr. Dn. Pedro Lavat del Comercio de esta Ciudad,
»con 4 obuses de a 12, 8 cañones de a 6 y 4 de a 4, 50 Fusiles; 2
»trabucos; 30 Pistolas; 25 Sables y 109 hombres de tripulación.

»Santander 2 de Eno. de 1807.

»Exmo. Señor

»Anto. de Estrada (20)

»Excmo. Sor. Generalísimo Príncipe de la Paz.

DUODECIMO DOCUMENTO

»Reservado.

»Ha llegado a mi noticia que de algún tiempo a esta parte algunos
»pequeños barcos franceses vienen anuestros Puertos de esa Costa de
»Cantabria a tomar bandera Española y Patente de Corso, valiéndose
»del nombre que les prestan algunos Comerciantes españoles, para
»de este modo encubrir la pertenencia Francesa, y poder ejercitarse
»en las operaciones de la guerra, lo que no podrían conseguir en
»Francia, donde parece que no se concede patente de corso a los barcos

(20) Don Antonio de Estrada y Posada, Brigadier de la Real Armada, nacido en Asturias, fue el primer Comandante del recién constituido Tercio Naval de Santander en 1803, mando que ejerció hasta 1808. Capitán de Navío en 1789, tuvo diversos destinos, uno de ellos el del navío «Serio» —construido en Guarnizo—, que intervino en el sitio de Tolón a las órdenes del ínclito general Gravina, habiendo ascendido a la indicada graduación de Brigadier en el año 1794.

»que son de porte inferior al de 14 cañones. Dígame V. S. lo que
»sepa o averigue sobre estos particulares.

»Dios gue.

»Madrid 5 de Enero de 1807.

»Sr. D. Antonio Estrada.

»Exmo. Señor.

»Señor: En cumplimiento de la orden qe. V. E. se ha servido
»comunicarme en oficio reservado de 5 del corrte. para qe. con
»motivo de haber llegado a noticia de V. E. qe. de algún tiempo a
»esta parte algunos pequeños Barcos Franceses vienen a ntros. Ptos.
»de esta Costa de Cantabria a tomar Vandera Española y Patente de
»Corso valiéndose del nombre que les prestan algunos Comerciantes
»Españoles, para de este modo encubrir la pertenencia francesa y poder
»executarse en las operaciones de la Guerra, que no podrán conseguir
»en Francia donde parece no se les concede Patente de Corso a los
»Barcos qe. son de porte inferior al de 14 cañones, diga yo a V. E.
»lo que sepa y aberigue sobre estos particulares; En su consecuencia
»devo exponer a V. E. qe. en 3 de Marzo del año pmo. pdo. dio
»fianza el Capn. de Navío D. Juan Alonso Espino, Comandte. Militar
»de Marina del Tercio y Prova. de Vigo a los SStes. La Peyre Hijo
»y Compa. del Comercio de aquel Puerto pa. vender el Bergantín de
»su propiedad nombrado el Volero de aquella matrícula, Armado allí
»en Corso pr. los mismos, que se hallaba de arribada en este de
»Santander con aberias de consideración vajo de varias condiciones y
»la expreasa de qe. el Comprador havia de ser Español nativo o
»connaturalizado.

»Dichos Propietarios consignaron este encargo a Dn. Pedro Lavat
»vecino y del Comercio de esta Plaza, quien pidió judicialmente la
»Venta Pública del citado Buque, a fin de conseguir el más alto valor
»o precio, fijando al efecto los Edictos correspondtes. como así se
»verificó repetidamte. y a su consecuencia le remató el 17 de Mayo
»último, con todo su Armamento, Aparejos y demás pertenecidos resul-
»tantes de Imbentario. Dn. Santiago de Elorriaga Español nativo vezi-
»no de esta Ciudd. en la cantidad de Cinquenta mil quinientos treinta
»y quatro rs. vn., en cuya suma lo vendió dho. rematante en 28 del
»mismo mes y año al expresado Dn. Pedro Lavat, sugeto de providad,
»connaturalizado en estos Reynos y en los de Indias, uno de los prime-
»ros Comerciantes más acreditados y acaudalados desta plaza, y de
»arraygo considerable en ella y la de Bilbao, capaz por sí solo para
»hacer las diversas expediciones qe. en varias épocas ha hecho a los
»Puertos de América, y haver avilitado en Corso contra los Enemigos
»de la Corona el mencionado Bergantín Volero en Diziembre pmo. pdo.
»bajo el nuevo nombre del Atrevido, con ocho Cañones del calibre

»de a 6, quatro del de a 4, y quatro Obuses del a 12, sin qe. al
 »presente se halle avilitado en Corso otro algún Buque en este Puerto
 »ni en los demás de la Provincia, en los quales es evidente no hay
 »Reales Patentes y solo si en esta Comanda. quien a su tiempo rinde
 »la Cta. de ellas.

»Vien puede ser que siendo Lavat encargado de los Propietarios
 »del Bergn. Bolero pa. su venta, y no serle a el propio hablar en el
 »remate pa. comprarle, procediera de acuerdo o encargase esta diligencia
 »a Elorriaga, como también que en el Armamento sean interesados
 »algunos Franceses, mas no resulta uno ni otro, ni nadie puede saberlo
 »más qe. ellos; lo qe. yo puedo asegurar a V. E. es que él pr. si solo
 »tiene fondos pa. »hacer aunqe. sea veinte Armamentos como el actual.

»Siendo quanto puedo informar a V. E. sobre las preguntas qe.
 »se sirve hacerme.

»Dios gue. a V. E. ms. as.

»Santander 13 de enero de 1807.

»Exmo. Señor
 »Anto. de Estrada

»Exmo. Sor. Generalísimo Príncipe de la Paz.

DECIMOTERCER DOCUMENTO

»Bilbao 16 de Febrero de 1807.

»El Comandte. de Marina

»Participa la entrada en aquel puerto del Bergantín Inglés la Fama,
 »apresado por el corsario Español el Atrevido.

»Sermo. Sor.

»El Corsardio Español nomdo. el Atrevido armado en Santander
 »con 120 hombres de tripulación, y catorce Cañones de a 6 por
 »Dn. Pedro Lavat, apresó el día 7 del corriente en la latitud de
 »48° '56 y 26° '36 de longd. O. de París, al Bergantín Inglés de 155
 »toneladas la Fama cargado con 286 pipas de vino de Oporto; y
 »haviendo entrado en esta Ría el día 13 al cargo de su Cavo de Presa
 »D. Juan Domingo de Lozano vezo. de Abando, se halla todavía en
 »quarentena.

»Lo que pongo en Noticia de V. A. sin más novedad durante su
 »Cruzero, y navegación de dicha Presa.

»Dios Gue. a V. A. S. muchos as.

»Bilbao y Febrero a 16 de 1807.

Sermo. Sor.
»Antonio de Tova (21)

»Smo. Sor. Príncipe Generalísimo Almirante.

DECIMOCUARTO DOCUMENTO

»16 de Febrero de 1807.

»Bergantín Inglés Fama apresado por el Corsario Español Atrevido.

»Dn. Antonio de Tova da parte de haver fondeado en la Ría
»de Bilbao.

»Exmo. Sor.

»El Bergantín Corsario Español nombdo. El Atrevido armado en
»Santander con ciento veinte hombres de tripulación, y catorce Cañones
»de a 6, por Dn. Pedro Labat, apresó el día 7 del corriente en la
»Latitud de 48º '56, y 24º '36 de Long. O. de París, al Bergantín Inglés
»de 155 toneladas, la Fama, cargado con 286 Pipas de vino de Oporto.
»Habiendo entrado en esta Ría el día 13, al cargo de su Cayo de
»Presa D. Juan Domingo de Lozano vezo. de Abando, se halla todavía
»en quarentena, sin novedad en su nabegación.

»Lo que participo a V. E. para su Superior noticia, en cumplimiento
»de mi obligación.

»Dios Gue. a V. E. muchos años.

»Bilbao y Febrero 16 de 1807.

»Exmo. Sor.
»Anto. de Tova

»Excmo. Sor. Bo. Fr. D. Franco. Gil y Lemus (22).

(21) El Capitán de Navío don Antonio de Tova y Arredondo, natural de Riba en el Valle de Ruesga, era un distinguido marino que había formado parte de la expedición de Malaspina a los Mares del Sur, en calidad de segundo comandante de la Corbeta «Atrevida». En los años 1799 a 1800 y de 1801 a 1803 fue Capitán del Puerto de Santander —en comisión— y en este momento Comandante Militar de Marina de Bilbao. Ascendió a la indicada graduación en el año 1796, siendo su antigüedad como Capitán de Fragata la de 1791.

(22) Baylío en la Soberana Orden de Malta —como Valdés— Frey don Francisco Gil de Taboada y Lemos, Capitán General de la Armada desde 1805, ocupaba en estas fechas, 1805 a 1807, la Secretaría del Despacho Universal de Marina (1737-1809). Por lo que D. Antonio de Tova informaba a ambos, al Príncipe de la Paz como Presidente del Consejo Supremo del Almirantazgo y al Baylío como su directo superior.

DECIMOQUINTO DOCUMENTO

»Santander 8 de Mayo de 1807.

»El Comadte. del Tercio Naval.

»Comunica no haber expedido en la actualidad allí patente alguna
»de corso, no habiendo en aquel puerto ningún corsario francés.

»De orden del Serenísimos Señor Príncipe Generalísimo Almirante
»prevengo a V. S. remita a esta Secretaría para noticia de S. A. una
»relación de los corsarios Españoles que haya en el día armados con
»Patentes expedidas por esa Provincia de su cargo con expresión del
»porte y fuerza de cada buque y del paraje o destino donde actual-
»mente está haciendo su corso.

»Igualmente dirá V. S. si hay corsarios Franceses en ese puerto, y
»en tal caso el porte y fuerza de cada uno.

»Dios gue. a V. S. ms. as.

»Madrid 4 de Mayo de 1807.

»Sr. D. Antonio de Estrada. Santander.

»Sr. D. Antonio de Tova. Bilbao.

»Sr. D. José de Astigarraga. S. Sebastián.

»Al expediente.

Firma ilegible.

»A consecuencia de lo qe. V. S. se sirbe decirme en oficio de 4
»del actual, previniéndome remita a esa Secretaría una Relación de
»los Corsarios Españoles qe. haia en el día Armados con Patentes
»expedidas por esta Provincia de mi cargo, con expresión del porte,
»y fuerza de cada Buque, y del parage o destino donde actualmente
»esté haciendo su corso; e igualmente si hay Corsarios Franceses en
»este Puerto, y en tal caso el porte, y fuerza de cada uno; Digo a
»V. S. qe. en la actualidad no tengo distribuida ninguna Rl. Patente
»a Corsario alguno Español, y que en este Puerto no hay en el día
»Embarcación ninguna corsaria perteneciente a la Nación Francesa.

»Dios gue. a V. S. ms. as.

»Santander 8 de Maio de 1807.

»Anto. de Estrada

»Sr. Dn. José de Espinosa (23).

(23) Don José de Espinosa y Tello, Jefe de Escuadra en la Real Armada desde 1807, desempeñaba en este momento la Secretaría del Consejo Supremo del Almirantazgo; eminente marino e hidrógrafo, había tomado también parte en la expedición de Malaspina, realizando una importante labor de cartografía; ascendió a Teniente General de la Armada en 1763-1815.

DOCUMENTACION Y BIBLIOGRAFIA UTILIZADAS Y NO PRESENTADAS
EN EL TEXTO

- Archivo-Museo Don Alvaro de Bazán, el Viso del Marqués (Ciudad Real). Sección de Corso y Presas, Signaturas de los Documentos I al XIII: 206, 212, 215, 582, 583, 618, 106, 247, 269, 121, 715, 716, 124.
- CACERES Y BLANCO, Francisco Ignacio de: *Los Corsarios del Cantábrico durante el Reinado de Carlos IV*, Santander, 1965.
- COTERILLO DEL RIO, R.: Aproximación al análisis de la coyuntura del puerto de Santander entre 1800 y 1820, *Anuario «Juan de la Cosa»*, vol. III (1979-80), pp. 9-123.
- GOMEZ DE ARTECHE Y MORO, José: *Historia del Reinado de Carlos IV*, en la Historia General de España escrita por individuos... de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1890-94, 3 vols.
- GONZALEZ-ECHEGARAY, Carlos: *El Corsario montañés «El Atrevido»*, «Altamira», tomos 1, 2 y 3, Santander, 1959.
- GONZALEZ-ECHEGARAY, Rafael, y MARURI GREGORISCH, José Luis: *Doscientos años de Mando Naval en Santander*, Santander, 1976.
- GUILLEN TATO, Julio F.: *Indice de los Papeles de la Sección de Corso y Presas*, Madrid, 1953-54, 2 vols.
- Estado Militar de España. Años 1787 a 1808.*
- Estado General de la Armada. Años 1789 a 1808.*
- Ordenanza de 17 de Noviembre de 1718 prescribiendo las Reglas con que se ha de hacer el Corso contra Turcos y Moros y otros Enemigos de la Corona*, Madrid, 1718.
- Ordenanza de Primero de Febrero de 1762 prescribiendo las Reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona*, Madrid, 1762.
- Ordenanza de Primero de Julio de 1779. Adicional a las Generales de la Real Armada. Sobre Presas que hicieren los Navíos y demás Vageles de ella*, Madrid, 1779, etc., etc.

RECUERDOS DE UN VIAJE

A. VIAL

La V promoción de la Escuela Naval de San Fernando terminamos el curso de guardiamarinas de segundo año en agosto de 1920 y embarcamos en el crucero «Carlos V», que mandado por el capitán de navío don Manuel Bruquetas, formaba parte de la División de Instrucción compuesta por el acorazado «Pelayo», el citado crucero, la corbeta «Nautilus» y cuatro torpederos, mandado por el contralmirante don Juan Aznar.

Después de unas breves vacaciones, esta promoción embarcó en el acorazado «España», que se encontraba en Cartagena mandado por el capitán de navío don Eugenio Montero-Ríos. En este barco habríamos de hacer las prácticas correspondientes al curso y en diciembre ascenderíamos a alféreces de fragata. Ante la escasez de oficiales que existía en aquella época, estaba dispuesto a que fuésemos habilitados de alféreces de navío y desempeñásemos destinos de este empleo.

El «España» salió para Algeciras para hacer carbón y embarcar a la misión que había de asistir a los actos de la celebración del IV centenario del descubrimiento del Estrecho de Magallanes, en representación de España. Esta misión estaba presidida por S. A. R. el Infante don Fernando de Baviera y la formaban: don José Franco Rodríguez, como embajador extraordinario, que no pertenecía a la carrera diplomática y su nombramiento tenía carácter político —había sido ministro en varias ocasiones—; la función diplomática la desempeñaba el ministro plenipotenciario señor Pla, figurando en ella el teniente general Arraiz; el contralmirante Barrera, ayudante de S. M. el Rey Alfonso XIII; el académico de la Historia Altolaguirre; el Duque de Arcos, y el secretario de Embajada señor Silva, figurando también los ayudantes del Infante, Ordovás, comandante de Caballería, y Muton, comandante de Artillería.

El 11 de octubre salió el «España» de Algeciras tocando en Tenerife para hacer carbón, y de allí para San Juan de Puerto Rico a rellenar carboneras. La víspera de entrar en San Juan de Puerto Rico cogimos alguna mar, lo suficiente para que el «España» se moviese, aunque no mucho, y como el general Arraiz se había negado a quitarse las espuelas, cosa que hicieron el Infante y sus ayudantes, se engancharon éstas en el canto de una puerta estanca, cayéndose y fracturándose una cadera. El conocimiento de este accidente llegó al Infante en el momento que se sentaba a la mesa para comer; diariamente, convidaba, además de al comandante, a un jefe u oficial y a un guardiamarina, coincidiendo que ese día era yo el invitado y por esa razón presencié cómo se desarrolló lo ocurrido después de la caída del general. Ya estábamos en la mesa esperando se sentase el Infante, faltando el general Arraiz; preguntó el Infante dónde estaba, y en ese momento entró en la cámara el médico don José Rueda, que dio cuenta del estado del general, y dirigiéndose a don José Franco Rodríguez, que era médico, aunque nunca

había ejercido por dedicarse desde muy joven a la política y el periodismo, le explicaba la fractura en términos médicos, por lo que el señor Franco Rodríguez le dijo:

—Mire, Rueda, aunque tengo el título de médico, en mi vida he ejercido la profesión, así que si no me habla en cristiano, no me entero de nada.

En la comida se comentó lo poco prudente que era usar espuelas en un barco, y el señor Pla dijo:

—En los barcos hay que vestirse lo más parecido posible a la dotación, y por eso habrán ustedes observado que uso un capote ruso de marina que perteneció a mi padre, que fue capitán de navío.

Ya habíamos observado que, desde que embarcó, al llegar la noche salía a cubierta con un ruso sin galones.

En San Juan de Puerto Rico se hizo carbón y el «España» salió para Panamá, fondeando en Colón el día 2 de noviembre. Al poco de fondear atracó una embarcación en la que venía el Ministro de España (en aquella época no había en Panamá embajador, puesto que la regentaban españoles y era legación) Conde de San Simón y el Cónsul, los dos venían a saludar al Infante y, en consecuencia, de casaca, y dado el calor que hacía, era de temer les diese lo que en el lenguaje popular de Andalucía llaman un tabardillo, pero estando esto previsto, y con el permiso del Infante, cambiaron de ropa, que previamente habían traído en una maleta, y continuaron en el barco todo el día, en el que se pasó el canal, hasta que quedamos atracados en Balboa.

En estos días, la salud del general Arraiz empeoró de una manera alarmante; fue trasladado al hospital norteamericano «Ancon», en la Zona del Canal, muy conocido en Centroamérica y considerado como muy bien instalado tanto por los médicos que en él ejercían, como por sus servicios y material. A las pocas horas de ingresar el general, vino a bordo el Conde de San Simón, muy preocupado porque en el hospital era reglamentario afeitarse y no se permitía tener barba; el general la tenía en forma de perilla y se negaba a afeitarse. Por fin, y con la intervención directa del Infante, se transigió que continuase con barba, pero haciendo constar que se hacía en atención a S. A. y que en ningún caso sentaría precedente.

En Balboa permaneció el «España» hasta el 8 de noviembre y durante esos días se llevó a cabo la visita oficial del Infante don Fernando y la Misión al Presidente de Panamá, Dr. Belisario Porras, visita que éste devolvió a las 24 horas, siendo recibido al pie de la plancha —estábamos atracados al muelle— por el Infante y toda la dotación en cubierta. También hubo una recepción en el Palacio Presidencial. En la visita del Infante y la Misión hubo entrega de condecoraciones y tanto el Infante como los miembros de la Misión recibieron otras del Gobierno de Panamá de manos de su Presidente.

El 18 de noviembre salió el «España» para Chile, navegando por el Pacífico con tiempo bueno y mar llana; entramos en la zona de calmas y en ella nos cruzamos con una fragata de bandera inglesa; nos acercamos a ella y vimos tenía el aparejo a telón, daba bandazos suaves y al moverse las vergas y cabullería producían un ruido que se oía perfectamente. Nos pidió la situación y al preguntarle si quería algo, contestó que no. Al pasar cerca de las islas del guano, vimos unas enormes bandadas de pájaros.

Lo más significado de esta navegación fue el paso del Ecuador con las clásicas fiestas, llegada de Neptuno, que descendió por un andarivel sujeto a la chimenea, al que recibió don Fernando, el Comandante, toda la Misión y gran parte de la dotación; se

recitaron los correspondientes versos, recorrieron el barco las comparsas y se pagó el tradicional impuesto a Neptuno, haciéndolo el Infante con esplendidez.

Al entrar el «España» en aguas jurisdiccionales chilenas avistamos al crucero de esta nación «Chacabuco», que saludó al cañón al pendón del Infante y colocándose por nuestra popa nos acompañó en toda la navegación hasta Valparaíso, en donde fondeamos el 25 de noviembre, después de haber tocado en Arica, Iquique y Antofagasta.

En Valparaíso fue nuestro primer contacto con la marina chilena. Hubo una recepción en el Club Naval y particularmente conocimos a muchos miembros de ella, recorriendo



La V promoción de la Escuela Naval de San Fernando, protagonista del viaje reseñado.

todo lo que había de interesante en la ciudad. La colonia española nos recibió con grandes muestras de afecto y amor a España, hicimos muchas y buenas amistades entre los miembros de ella, que continuaron durante mucho tiempo.

Se organizó un viaje a Santiago, siendo muy bien atendidos por el Ejército Chileno, y se celebró una parada militar con la presencia del Presidente de la República. Las fuerzas eran una división completa, muy nutrida de caballería; el general que la mandaba entregó el mando al Infante don Fernando, que vestía uniforme de Jefe de la Escolta Real, destino que entonces desempeñaba; después de pedir permiso al Presidente para desfilarse, se puso al frente de la división seguido del general de ella, todo su Estado Mayor y los ayudantes del Infante, desfilando a galope seguidos de toda la caballería.

Tanto el permiso para desfilarse, unirse a la división y desfilarse lo hicieron a galope, siendo de notar que don Fernando, siguiendo su costumbre, tenía puesto el monóculo y en ningún momento se le cayó del ojo.

En Santiago, el Infante don Fernando hizo entrega al Presidente de la República de cuatro caballos regalo de S.M. el Rey, y a su vez el Presidente le entregó, para que los ofreciese en su nombre a S.M. el Rey, dos pumas. Estos animales se quedaron en Valparaíso para recogerlos al regreso.

En Valparaíso, el Infante don Fernando trasladó su pendón al crucero chileno «O'Higgins», en el que embarcó toda la Misión.

El 3 de diciembre salió la escuadra internacional para Punta Arenas para asistir a las fiestas que allí se celebraban en conmemoración del IV centenario del descubrimiento del estrecho de Magallanes. Formaban esta escuadra, además del «España» y los cruceros chilenos «O'Higgins» y «Esmeralda», los cruceros ingleses «Portsmouth» y «Yarmouth», los norteamericanos «Dolphin» y «Desmoy» y el pequeño transatlántico chileno «Imperial», llevando a bordo las misiones que no tenían barco de guerra. En Punta Arenas se unió el acorazado «Argentina», de esta nación.

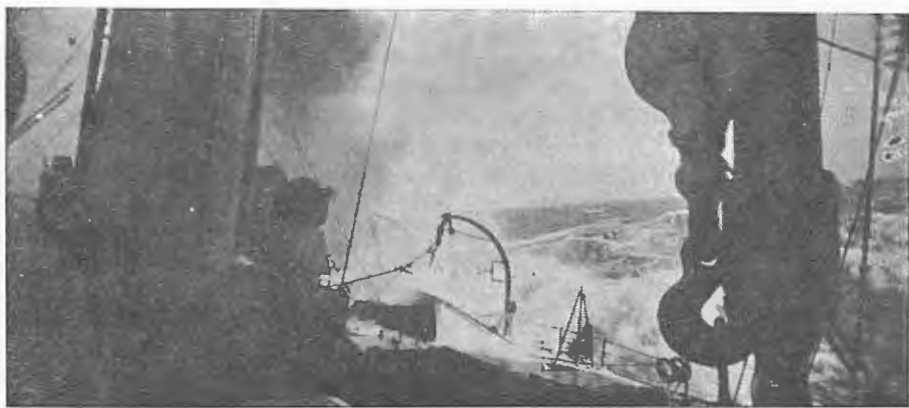
Se hizo carbón en el puerto de Lota y el «España» se dirigió a Puerto Montt, situado en los canales de la Patagonia. Para el paso de estos canales, que son de hidrografía muy complicada, embarcaron en los barcos extranjeros y en el «Imperial» jefes u oficiales del Servicio Hidrográfico de la Marina Chilena. En el «España» embarcó el capitán de corbeta «Becerra». Se pasó el canal de Chacao sin novedad, no así el «Imperial», que tocó, aunque fue sólo una sentada sin más consecuencias, a pesar de asegurar el teniente de navío que iba en él, que pasó llevando perfectamente la enfilación, a lo que oponía Becerra que él había pasado con el «España», de mayor calado. La realidad era que el «Imperial» iba bien y el que no llevó la enfilación fue Becerra, lo que evitó una catástrofe, como más adelante veremos.

Después de fondear en Puerto Montt, dejamos los canales y se salió al Pacífico el día 9, que nos recibió con muy buen tiempo y ligera marejadilla, pero a medida que navegábamos al sur, la mar iba aumentando hasta el extremo que la víspera de entrar en el estrecho de Magallanes, navegando por el golfo de las Penas, la mar era muy gruesa, el cielo lleno de nubes negras, pero sin caer ni una gota de agua. Hacían más triste y desagradable el panorama los muchos albatros de gran tamaño que revoloteaban cerca de los barcos. La mar entraba en la cubierta del «España», que era corrida, por la banda de estribor y salía entera por babor; se cerraron las escotillas, menos la que estaba cerca del puente de popa, que tenía la brazola muy alta y algo abrigada por el puente, y la de proa, que estaba totalmente abrigada por éste debajo del puente de gobierno. En pescantes iban sólo los dos botes salvavidas, uno a cada banda; un golpe de mar entró por estribor, pegó en el bote salvavidas de babor, lo arrancó de los pescantes y desapareció arrastrado por la mar. Las olas eran muy altas y al estar en la cresta se veía a los otros barcos como en una profundidad, y al estar en el seno, daba la sensación de estar enterrados en la mar, viéndose sólo algo de cielo. En estas circunstancias se vio que el «Esmeralda» se atravesaba a la mar, produciéndose la natural alarma, pero al poco tiempo, entre dos golpes de mar, volvió a ponerse a rumbo; después nos enteramos que un hombre se había ido al agua, arrastrado por la mar, y su comandante intentó recogerlo atravesando el barco, con la esperanza de que la mar lo echase sobre el costado; esta valiente, arriesgada e inteligente maniobra no dio el resultado que se deseaba y el hombre se perdió. Al poco rato de este accidente se recibió un radio del «Imperial» diciendo que capeaba con dificultad y aunque sólo sufrió grandes desperfectos en las super-

estructuras, fue causa de preocupación durante bastante tiempo. Ya en Punta Arenas nos enteramos que tuvieron momentos difíciles, y como la gente de mar chilena es muy supersticiosa, siendo una de sus supersticiones la mala suerte que da llevar a bordo capellanes, le echaban la culpa del fuerte temporal al Nuncio de S.S. que, con otros embajadores, iba en el barco.

La mar fue disminuyendo y se pudo tomar sin dificultad el estrecho, fondeando en la ensenada de Fontesquí el día 14 de diciembre.

La ensenada de Fontesquí está en pleno estrecho de Magallanes y sólo está habitada por pastores de unos grandes rebaños de ovejas; construcciones no existen más que las pequeñas casas que habitan estos pastores. Desembarcamos y compramos algunas pieles —yo compré un pequeño puñal de hueso que conservo—; al preguntarle al pastor de raza



El acorazado «España», en el Estrecho de Magallanes, el 13-XII-1920.

india Patagona cómo quería que le pagásemos, suponiendo le vendría bien café, coñac u otra cosa que faltase en aquel lugar, nos contestó que si teníamos dólares, los prefería a pesos chilenos, y en esta moneda le pagamos.

En Fontesquí fue la reunión de los barcos que componían la escuadra internacional, el «España» llegó el primero y poco después los cruceros «Esmeralda» y «O'Higgins»; al día siguiente, a primera hora, los cruceros ingleses, y poco después, los norteamericanos; tanto unos como otros, por ser de menor tonelaje y calado, pudieron navegar más tiempo por los canales y librarse, en gran parte, del fuerte temporal. El último en entrar fue el «Imperial».

Ya reunida toda la escuadra salimos para Punta Arenas, donde llegamos el día 16. Allí se celebraron las fiestas, y además de las oficiales que celebraron todas las Misiones, en los barcos hubo visitas de cámara y las comidas correspondientes. Los guardiamarinas del «España», que a los pocos días ascendimos a alféreces de fragata, tuvimos la nuestra, a la que asistieron alféreces de fragata chilenos y guardiamarinas argentinos. Los barcos ingleses nos dijeron que no tenían en la dotación a nadie de los dos empleos, y los

norteamericanos, que tampoco los tenían, mandaron dos alféreces de navío. Antes de empezar la comida se sirvió jerez y los norteamericanos lo bebieron en copa de agua; la consecuencia fue que no pudieron sentarse a la mesa; era la época de la Ley Seca. Cuando, ya avanzada la tarde, se despertaron y se dispusieron a regresar a su barco, al preguntarles si querían comer algo, contestaron que no, que no venían a comer, sólo a beber.

Todos los barcos encendieron el engalanado de gala, que en aquella época consistía en cubrir de bombillas toda la silueta del barco. Como estábamos en pleno verano, las noches eran cortísimas, así que para encenderlo había que esperar cerca de la media noche y se apagaba poco después de las cuatro, que ya era día.

Terminadas las fiestas, salimos para Puerto Montt a carbonear, en donde entramos el día 27, y terminada esta faena, que fue muy lenta por falta de material de carbonco, salimos para tomar el canal de Chacao.

El 8 de enero de 1921, en las primeras horas de la tarde, abocamos el canal, y al estar aproximadamente en la mitad empezó a entrar niebla, se paró y se dio fondo. No había hecho más que tocar el ancla cuando el barco, casi parado, varó. En cuanto fue posible saltó a tierra el oficial de derrota don José Manuel Moreno de Guerra, que poco antes había ascendido a Capitán de Corbeta. Con el sextante situó por marcaciones el barco, que estaba justo en la enfilación del paso del canal. Poco después fondeó cerca de nosotros el crucero «Esmeralda» y vino a bordo el capitán de navío su comandante. Lo primero que preguntó fue si se había suicidado Becerra, le dijeron que no, pero que no lo comentase en alto y nuestro comandante se lo llevó a su cámara.

El día 9 se puso a flote el «España» y como la corriente era muy fuerte, se fue a fondear al puerto de Ancud, en la isla de Chiloe. Esta isla es conocida por la raza de caballos que en ella se crían, llamados chilotes; son enanos, muy proporcionados, de bonita presencia y fuertes; se exportan en bastante cantidad y son muy apreciados. En Ancud se procedió a hacer reparaciones indispensables para poder continuar el viaje a Talcahuano. Con el comandante del «Esmeralda» vinieron dos alféreces de fragata, que eran buzos; uno de ellos, llamado Novión, continuó todo el tiempo en el «España»; vivía con nosotros, los alféreces de fragata, y lo convidaba a comer el comandante con mucha frecuencia. Hicimos muy buena amistad con él.

El día 28 pudimos salir para Talcahuano, que es el puerto militar y base más importante de la marina chilena, en cuyo arsenal continuamos las reparaciones, pero sin poder entrar en dique por ser pequeño para el «España».

En este tiempo, y al confirmarse la existencia del bajo que no figuraba en la carta y situado en la misma enfilación del paso del canal, empezaron en la marina chilena los comentarios y censuras para la Comisión Hidrográfica y concretamente contra el capitán de corbeta Becerra, que era el que había levantado la carta, siendo uno de los más significados el teniente de navío que con el «Imperial» tocó al ir a Punta Arenas y que había sufrido fuertes censuras de Becerra. La situación iba tomando caracteres tales que se temió que el comentario del comandante del «Esmeralda», al que no se dio más importancia que una opinión personal, se convirtiese en realidad, así que nuestro comandante se puso en contacto con el Ministerio de Marina y por radio urgente se le concedió a Becerra la Cruz del Mérito Naval en placa de plata. Con esto, los ánimos se calmaron y cesaron los comentarios y censuras.

El día 31 de enero entramos en el arsenal de Talcahuano y se procedió a la reparación de las averías. Nuestra estancia allí duró hasta el 2 de marzo. La vida fue muy agradable y similar a la de todos los Departamentos de todas las marinas, tanto las relaciones con los marinos chilenos como con las muchas amistades que allí hicimos fueron muy cordiales, entre ellas el matrimonio Huertas, que tenía una finca —allí llaman fundo— en las proximidades y nos acogió en su casa con gran cariño. Con frecuencia cenábamos en la finca, y como tenían gran cantidad de caballos, nos organizaron varias excursiones por los alrededores; guardo un grato recuerdo y agradecimiento a este matrimonio y sus dos hijas.

Muy próximo a Talcahuano y unido a él por un tranvía está Concepción, que es población importante, muy bien urbanizada y con importante guarnición, con la que nos relacionábamos frecuentemente, convidándonos repetidas veces en sus residencias.

Reparadas provisionalmente las averías, pero con seguridad para navegar, aunque teníamos inundado el compartimento estanco situado bajo la máquina de levar, salimos para Valparaíso, en donde entramos el 29 de marzo.

En Valparaíso nos esperaba toda la Misión, que había regresado a dicho puerto en el «O'Higgins» una vez terminadas las fiestas. Durante este tiempo el Infante don Fernando había tenido su residencia en la finca que en Viña de Mar tenía el acaudalado español señor Rioja, que residía en Chile desde hacía mucho tiempo y que por aquellas fechas le había sido concedido el título de Marqués de Viña de Mar.

El Infante don Fernando invitó a una comida en el «España» al Presidente de la República, don Arturo Alexandre, que en aquellos días había tomado posesión de la Presidencia. El comedor se organizó en la toldilla perfectamente cerrada por toldos y cenefas y muy bien decorada. Previamente hubo cambio de condecoraciones, que entregó el Infante al Presidente y autoridades chilenas y a su vez el Presidente concedió las chilenas a los miembros de la Misión, al Comandante y a algunos efes y Oficiales del «España».

Antes de salir para Balboa el 10 de abril embarcamos los dos pumas, regalo para S.M. el Rey. No resultó fácil la instalación de estos animales; hubo que preparar una jaula debajo de la cola de la torre tres y hacerlo de tal forma que el agua del baldeo no los mojase.

La navegación de Valparaíso a Balboa fue con mar llana casi todo el tiempo. Como teníamos inundado el compartimento estando de debajo de la máquina de levar, se estableció una guardia de un alférez de fragata y un retén de marinería con puntales y cuñas preparados para instalarlos en el momento que la tapa de la escotilla rezumase agua o se deformase la cubierta. Afortunadamente no ocurrió ninguna novedad durante el viaje.

El día 21 de abril entró el «España» en Balboa y el 29 quedó varado en dique para reparar las averías.

La Misión desembarcó y en un transatlántico regresó a España, nos despedimos de ella y el Infante don Fernando nos dirigió unas amables palabras y encargó que cuando lo viésemos en Madrid no dejásemos de acercarnos a saludarlo.

El arsenal en que reparábamos estaba en la población de Balboa, en la Zona del Canal, una ciudad jardín habitada casi exclusivamente por el personal del Canal, empujando por el Gobernador de él, que lo era a su vez de la población, perfectamente urbanizada, de una gran limpieza y perfecto orden. Como en aquella época estaba en vigor la Ley Seca, no había ningún establecimiento que despachase bebidas alcohólicas, pero

sí existía un Club llamado Centuri en la divisoria de la Zona del Canal y la población de Panamá. En este club quedaban todas las dependencias en la Zona del Canal, menos el Bar, que quedaba en terreno de Panamá, así que los socios no podían beber nada que tuviese alcohol en sus salones, pero en el Bar sí, que tenía una puerta que daba al exterior y por ella entraban las mercancías sin pasar por la Zona del Canal.

La vida la hacíamos indistintamente en Balboa o en Panamá, que estaban unidas, aunque separadas por un control, hasta que llegó la orden de que los alféreces de fragata regresásemos a España para incorporarnos a nuestros destinos de alférez de navío, para los que habíamos sido habilitados.

Un grupo, el más numeroso de los 28 que éramos de promoción, salió en el «León XIII», de la Trasatlántica Española, y algunos días después, los que quedábamos, salimos el 3 de junio en el «Puerto Rico», de la Trasatlántica Francesa; tocamos en Barranquilla (Colombia), Puerto Cabello y La Guaira (Venezuela); en la isla de Martinica permanecimos dos días, lo que nos permitió trasladarnos a las ruinas de Saint-Pierre. Esta población, que era la más importante de la isla, quedó completamente destruida por el terremoto que en 1902 coincidió con la erupción del volcán Mont Pelé, produciéndose una fuerte explosión y una enorme grieta en la montaña que lanzó sobre la población una masa de gas que causó la muerte de la totalidad de sus habitantes. Cuando estuvimos en ella no había más que ruinas y un restaurante en la playa que vivía de las excursiones de los turistas. Después de tocar unas horas en la isla de Guadalupe, nos dirigimos a Santander, donde entramos el 28 de junio.

Terminado un breve permiso, embarqué el día 14 de julio de segundo comandante del «Torpedero 18», de estación en Santander, a los órdenes de S.M. el Rey, que pasaba el verano en el Palacio de La Magdalena.

De la dotación del «España» que hizo el viaje reseñado sólo quedamos el Almirante Indalecio Núñez, el Capitán de Navío Juan Ramos Izquierdo y el que escribe estas líneas.

NOTAS SOBRE LA DEFENSA DE LA JURISDICCION MARITIMA
EXCLUSIVA POR LAS CUATRO VILLAS DE LA COSTA.
UN EPISODIO DEL SIGLO XV

JOSÉ LUIS CASADO SOTO

Una larga serie de pleitos litigados durante los siglos XV al XVIII, aún no estudiados sistemáticamente en su conjunto, ponen en evidencia que las Cuatro Villas de la Costa (San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales) se repartían la jurisdicción marítima sobre los casi doscientos kilómetros del litoral de Cantabria. El ejercicio de este control jurisdiccional permitía a los linajes preponderantes de cada una de las Cuatro Villas la concentración, prácticamente monopolista, en sus respectivos puertos, del aprovechamiento económico de los recursos que proporcionaba la mar, en las correspondientes zonas de jurisdicción exclusiva, a saber, la carga y descarga de mercancías y pesquerías.

Cualquier otro punto de la costa sometido a dichas jurisdicciones, no podía ejercer tales actividades, si no era con licencia de la villa detentadora del derecho y pagando tan altos impuestos que, de hecho, las hacían prohibitivas.

De este modo, los habitantes de los puertos secundarios se vieron obligados a practicar una economía agrícola de subsistencia, como las gentes del interior, o a emigrar a los únicos focos de actividad económica que demandaban mano de obra para su dinamismo mercantil y pesquero, precisamente las Cuatro Villas, aportando hombres para reponer los que, con tanta frecuencia, consumía la mar.

Los privilegios en que se sustentaba la jurisdicción marítima de las Cuatro Villas de la Costa sólo contienen referencias genéricas a los límites geográficos de las zonas de exclusividad, oscilando entre las cuatro leguas, dos a cada lado, de la villa de San Vicente y las cinco a cada lado propias de la de Santander.¹ Es en los pleitos donde encontramos referencias más concretas.

¹ SAINZ DÍAZ, V., *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera*, Santander, 1973, p. 204.

Así, sabemos que el control jurisdiccional de la actividad marítima ejercido por la villa de San Vicente de la Barquera, se extendía desde Ribadedeva hasta más allá de Novalés; la de Santander desde Callejo y la ensenada de Ballota hasta la canal de Galizano; la de Laredo desde Galizano hasta Sonavía y, en fin, la de Castro Urdiales, desde Sonavía hasta el límite con las Encartaciones, más allá de Mioño.²

Las Cuatro Villas de la Costa no fueron las únicas interesadas en el mantenimiento de esta situación, antes bien, recibieron siempre el apoyo, en su empeño, de los recaudadores de las rentas reales y de los propios reyes, ya que, mediante la concentración del tráfico, era mucho más fácil controlar el cobro de los derechos del rey.

Las primeras evidencias documentales de los ensayos de ruptura de aquel monopolio de hecho, aparecen vinculadas al proceso de señorialización que sufrieron las Asturias de Santillana durante el siglo XV, precisamente en el siglo de mayor debilidad de la monarquía. Efectivamente, los miembros de la Casa de la Vega, después Marqueses de Santillana y más tarde Duques del Infantado, lograron arrancar a los reyes de turno la jurisdicción sobre los pueblos costeros de Comillas y San Martín de la Arena (después Suances), entre otros muchos de las Asturias. Pero es en estos puertos, todavía sin infraestructura portuaria, donde ya estaban construyendo sendas torres señoriales en 1420.

Los Mendoza de la Vega pronto quisieron sacar provecho a sus enclaves marítimos. Para ello recurrieron a los hechos consumados, animando a sus vasallos a la práctica del comercio marítimo y las pesquerías, a lo que éstos no se hicieron de rogar. El conflicto surgió entre la villa de Santander y los habitantes de San Martín de la Arena en tiempos de Juan II. Aún cuando ganaron el pleito los de Santander, el enfrentamiento se hizo recurrente y motivó en sucesivas ocasiones asaltos, quemas de barcos y muertes violentas.³

No se arredró el de Santillana en su voluntad de beneficiarse de la lucrativa actividad marítima, y así, logró de Enrique IV en 1466, la donación de la propia villa de Santander, de la que le fue imposible tomar posesión merced

² Estos datos son el resultado del contraste de las referencias contenidas y los abundantes pleitos inéditos conservados en el ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL (A.H.P.), ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTANDER (A.M.S.), ARCHIVO MUNICIPAL DE CASTRO URDIALES y la Sección de Manuscritos de la BIBLIOTECA MUNICIPAL DE SANTANDER. Se encuentran algunas referencias sueltas en las obras de Escagedo Salmón, Asúa y Campos, Leguina, Sojo y Lomba, etc.

³ A.M.S., leg. A-1, n.º 35. Publicado por VAQUERIZO, M. y R. PÉREZ BUSTAMANTE, *Colección diplomática del A.M.S.*, Santander, 1977, pp. 151-157.

a la resistencia armada que le opusieron los santanderinos, ayudados por los mareantes de las otras villas de la costa.⁴

Algo posteriores son las referencias a la defensa de su jurisdicción marítima por parte de Laredo y Castro Urdiales.⁵

La otra villa de la que se tenían noticias que defendió su monopolio jurisdiccional para la carga y descarga en el siglo XV, es San Vicente de la Barquera, gracias al conocido pleito contra el duque del Infantado y los pescadores radicados en Comillas tras el asolador incendio de la villa barquereña ocurrido en 1483.⁶

Junto a estas notas presentamos un documento inédito⁷ en el que se ponen de manifiesto lo drástico y rotundo de los procedimientos utilizados en este caso por la villa de San Vicente para defender e imponer su derecho a la jurisdicción marítima, en un episodio ocurrido unos años antes del famoso pleito contra Comillas.

Se trata de una sentencia arbitral que emiten dos jueces árbitros sobre el conflicto provocado por el rico mercader Gutierre Pérez de Mier, vecino del valle de Cabuérniga, en el mes de julio de 1478, al pretender descargar un navío cargado de pan de su propiedad en la «Forçada de la Rabia», jurisdicción de la villa de San Vicente, sin licencia de esta villa.

⁴ CASTAÑEDA, Juan de, «Memorial de algunas antigüedades de la Villa de Santander, 1592». Publicado por CASADO, J. L., *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII*, Santander, 1980, pp. 134-136. Después de él, se han referido al asunto prácticamente todos los historiadores y eruditos que han escrito sobre Santander; el trabajo más documentado es el de PÉREZ BUSTAMANTE, R., «La resistencia de la villa de Santander al dominio señorial...» *Altamira* (1975), pp. 1-60.

⁵ Laredo pleiteó contra las pretensiones de Santoña, Escalante, Siete Villas, etc. Castro Urdiales contra los de Orifón, Guriezo y el propio Laredo. Santander, a su vez tuvo pleitos en los siglos XVI y XVII, no sólo con San Martín de la Arena, sino también con los concejos marítimos de la Honor de Miengo, de la Merindad de Trasmiera y del valle de Camargo.

⁶ Desde LEGUINA, E., *Apuntes para la historia de San Vicente de la Barquera*, Santander, 1875, pp. 65-68, lo han comentado Escagedo, Asúa y Campos, Pou y Martín y otros. La referencia más interesante en SAINZ DÍAZ, V., *op. cit.*, pp. 169-175. Sobre los pleitos posteriores contra Comillas, Ruiseñada, Ruiloba, Cóbreces y Novalés, *idem. ibidem.*, pp. 191-208.

⁷ Se trata de un pergamino adornado con preciosa inicial miniada e iluminada, conservado en una casa particular de Comillas, del que existen fotografías en el A.H.P., donadas por el erudito montañés don Lorenzo Correa. De estas fotografías se ha sacado la transcripción que va en anexo.

Los justicias y vecinos de San Vicente prendieron el navío con su cargamento, lo llevaron a la villa y allí le incendiaron, en uso de su derecho. Gutierre Pérez de Mier, con sus hijos y otros a quienes mandó, prendaron, a su vez, «cuantía de oro, plata y otras cosas» a varios mercaderes vecinos de San Vicente, en la pretensión de que le resarcieran por las pérdidas. Simultáneamente Gutierre Pérez apeló ante el gobernador y justicia mayor en el marquesado «por el gran daño» recibido y «porque los de San Vicente entraron en el señorío y tierra del duque del Infantado». Pero el derecho de los de la villa debía de estar tan claro que el gobernador del señorío falló en contra de la apelación. Visto el cariz que tomaban los acontecimientos, Gutierre Pérez de Mier aceptó someterse a un juicio de avenencia y arbitraje, renunciando a pasar a instancias superiores. Los «amigos e jueces de avenencia» elegidos por las partes, tras considerar todos los aspectos del problema y ante el documentado derecho de la villa de San Vicente, fallaron, ante testigos de ambos lados, que fue justa la «quema del dicho navio e pan e cosas que en él venían» y que Gutierre Pérez «devuelva las prendas (que tomó) en nueve días, o dé por ello cincuenta mil maravedís, y que pague las costas». La sentencia fue dada en la aldea de Rioturbio, al fondo de la ría de La Rabia, el 4 de diciembre de 1478.

CARTA DE COMPROMISO Y SENTENCIA ARBITRARIA ENTRE EL CONCEJO
DE LA VILLA DE SAN VICENTE DE LA BARQUERA Y GUTIERRE PERIS DE
MIER SOBRE EL INCENDIO DE UN NAVIO POR TRASGREDIR LOS DERECHOS
JURISDICCIONALES DE LA VILLA

Sepan quantos esta carta de compromiso vieren: como yo Pero Peres de Vallines, vesino que so de la villa de Sant Viçente de la Barquera, por mi e en bos, e en nombre, e como procurador general que soy del conçejo, alcaldes, regidores, escuderos, oficiales e ombres buenos de la dicha de Sant Vicente, e por virtud del poder e procuracion bastante que del dicho conçejo e ombres buenos tengo, que paso en presençia del escribano de yuso escrito el qual dexo aqui de encorporar por la prolexidat del dicho poder, de la una parte. E yo Gutierre Peris de Mier, vesino del Valle de Cabuernega, de la otra parte. Nos, amas las dichas partes, e cada una de nos, por nos parar e quitar de pleitos e contiendas e debates e questiones que son e fueron e esperan ser entre nos las dichas partes sobre rason del navio cargado de pan que por mi, el dicho Gutierre Peres de Mier, e por mi mandado fue traído a descargar a la descarga de la Forçada de la Rabia sin liçençia del dicho conçejo de la dicha villa; e los vesinos de la dicha villa de Sant Vicent venieron e tomaron e levaron el dicho navio con el dicho pan en su poder, e lo quemaron, por causa de faser la dicha descarga del dicho pan alli, sin demandar lecençia al dicho conçejo de la dicha villa, disiendo que era fecho en quebrantamiento de los previllejos e usos e costumbres del dicho conçejo de la dicha villa de Sant Vicente; e que el dicho conçejo es obligado a le pagar el dicho navio e el dicho pan con las costas que en la dicha rason fise, a causa de lo qual, vos el dicho Gutierre Peris tomastes e mandastes tomar e prender a çiertos mercaderes de la dicha villa de Sant Vicente çiertas quantias de maravedis e oro e plata e otras cosas, por prenda del dicho navio e pan quemado. E sobre todo lo dello dependiente, anexo e conexo otorgamos e conoscemos que venimos avenidos e conformes de poner e comprometer, e ponemos e comprometemos todos los dichos pleitos e contiendas e questiones, e cada cosa e predello en manos e en poder de Gonçalo Gonçales de Ferrera, escrivano, vesino de la dicha villa de Sant Vicente, e de Garcia Fernandes de la Campa, vesino del dicho Valle de Cabuernega, a los cuales escogemos e tomamos por nuestros amigos e jueses de abenençia; e les damos e otorgamos todo nuestro poder cumplido, plenario, en toda la mejor forma e manera que podemos de fecho e de derecho, para que ellos puedan determinar e desfarar e sentenciar los dichos pleitos e debates que son e esperan

ser entre nos las dichas partes, sobre la dicha rason. E que lo libren e determinen los dichos nuestros jueces como quisieren e por bien tovieren, oy dia de la fecha desta carta de compromiso, en todo el dia, guardando la orden del derecho o non la guardando, por escripto o sin escripto, en dia feriado o non feriado, de noche o de dia, en qualquier logar, estando en pie o asentados, las partes presentes o no presentes, çitados o llamados o non çitados ni llamados. Edamos el dicho poder a los dichos nuestros jueces arbitros para que la difinicion e sentençia e pronunçiaçion que dieren e fisieren sobre la dicha rason que sea como ellos quisieren. E que si los dichos nuestros amigos e jueces arbitros mandaren tener e guardar e complir alguna cosa a mi el dicho Pero Peres procuradore a los dichos mis partes, que nos que la ternemos e guardaremos e compliremos segunt e en la manera e forma que los dichos nuestros amigos e jueces mandaren e senteciaren. E asi mismo, si los dichos jueces mandaren o sentençiaren conplir e thener e guardar e pagar alguna cosa a mi el dicho Gutierre Peris, que yo que la terné e guardaré e compliré e pagaré segunt e en la manera que por los dichos nuestros jueces fuere mandado. E quanquier de nos las dichas partes que lo asy no toviere e guardar e compliere como dicho es, que pague e peche quinientas doblas de buen oro, e de justo peso, en pena, e postura, e por nombre de interesse convencional tasado, e moderado, e convenido entre nos las dichas partes para la parte obediente. E la dicha pena pagada o no pagada que todavia, e en todo caso cada una de nos las dichas partes sea tenida e obligada a tener, e guardar, e conplir todo lo que los dichos jueces mandaren e sentençiaren en la dicha rason. E ponemos e prometemos en uno nos amas las dichas partes, e cada una de nos de non apelar nin nos agraviar, nin reclamar a alvedrio de buen varon, de la sentençia e mandamiento, o pronunçiamiento o declaracion que los dichos nuestros amigos e jueces arbitros dieren e fesieren e pronunçiaren e declararen en la dicha rason. E qualquier de nos, las dichas partes, que en qualquier manera aplare, o se agraviare, o reclamare de la tal sentençia, o declaracion, o mandamiento, que por ese mismo fecho vaya e incurra en la dicha pena segunt dicho es, que la tal apelacion, que todavia sea en si ninguna, e de ningunt efecto e valor. E desde agora aprovamos e consentimos, e amologamos por buena la sentençia o mandamiento declaracion que los dichos nuestros amigos fisieren e sentençiaren como dicho es, bien asi como si la dicha sentençia fuese dada por jue competente, en forma devida de derecho, e despues fuese por nos e por cada uno de nos consentida, e amologada, e aprovada. E para validacion de lo sobredicho renunçiamos e partimos de nos, las dichas partes, e de cada una de nos, la ley e derecho que dise que la sentençia arbitraria non puede ser amologada fasta que primero sea dada. E la ley e derecho que dise que la sentençia de jue arbitrario en que entre vero dolo que non vala. E renunçiamos la ley e derecho en que dise que quanto la parte por la sentençia arbitraria es lesa en la sesta parte e allende en la mitad del justo preçio o de la causa prinçipal, que la tal sentençia sea resurçida a alvedrio de buen varon e revocada. E renunçiamos toda exhibicion de dolo vero o presunto. E toda exhibicion de miedo e fuerça, e engaño e todo beneficio de restitution, e integramiento. E todo remedio de auxilio, e de apelacion, si acaso venier que nos compete e competer pueda a qualquier de nos. E generalmente renunçiamos e paramos e quitamos de nos e de cada uno de nos las dichas partes todas leys, e fueros, e derechos, canonigos e çeviles, comunes e municipales, escriptos e non escriptos, e usos, e costumbres, e leys de ordenamientos de que nos

puadiesemos aprovechar, en la dicha rason, para ir o venir contra lo que los dichos nuestros jueses e amigos asi mandaren o sentençien. Otrosi renunciemos todas exhibiçiones e defensiones perentorias, e dilatorias, e perjudiciales, e mistas, en todos beneficios e remedios de derecho, mayores e menores, e iguales de las leys e derechos de suso especificados que maguer que por nos e por qualquier de nos las dichas partes fueren o sean alegadas, e opuestas, e pedidos, e implorados, los tales beneficios e remedios de derecho, que nos non nos competan nin competer puedan como quier e en qualquier maña, aunque sean introdubtas en nuestro favor e ayuda para venir contra esta carta, o contra parte della, o contra lo que los dichos nuestros amigos jueses mandaren, o contra parte dello, que nos non vala nin seamos sobrello oídos nin reçebidos en juisio nin fuera del mas que sin embargo de todo ello seamos tenidos e obligados, nos las dichas partes e cada una de nos a tener e guardar e cumplir todo lo en esta carta contenido, e en la sentençia e mandamiento que los dichos nuestros amigos dieren e mandaren e pronuçiaren, e cada cosa e parte dello. Renuçiamos la ley e derecho en que dise que non puede ombre renunciaar el derecho que non sabe. E açertificados e avisados de las dichas leys e de cada uno dellas de espeçial sabiduria, las renuçiamos. E espeçialmente renuçiamos la ley e derecho en que dise que general renuçiaçion que ome faga non vala. E pedimos e damos poder cumplido a qualquier alcalde, o jues, o merino, o alguasil, o perlado, o provisor, o vicario, asi eclesiastico como seglar ante quien esta carta de compromiso e sentençia que los dichos amigos dieren e fuere mostrada para que puedan compeler e apremiar, e compelen e apremien por todos los remedios del derecho a nos las dichas partes e a cada una de vos a mantener, e guardar, e complir todo lo que lo dichos amigos mandaren e sentençien. E para que fuedan façer e fagan entrega e caucion en nos las dichas partes e en cada una de nos por todo e cada cosa de lo que los dichos amigos mandaren e sentençien en la dicha rason, asi por la dicha pena, e en ella cayeremos como por algunt prinçipal, e fuere juzgado e sentençado contra nos las dichas partes e contra cada una de nos, aunque non sea pedido nin demandado primero en juisio. E unque non preçeda çitaçion nin otra causa conyçion antes nin al tiempo que la tal execuçion fuese pedida e demandada nin venado por derecho la parte que en ella incurriere. E que vendran e revisten nuestros bienes e fagan pago de lo que por virtud de la tal sentençia arbitraria fuere mandado a la parte que lo oviere de aver, e de la dicha pena, sin esperar plaso de nueve dias, nin de treinta dias, nin de otro termino alguno de derecho, çerca, çerca de lo qual nos e cada uno de nos las dichas partes renuçiamos la ley sin convenerid en que dise que el que da poder a jues estraño que se puede arrepentir del tal poder que asi de antes del pleyto contestado, e otro si renuçiamos la ley e derecho en que dise que si alguno ay que diga que pena compromisaria arbitraria non pueda ser executada a menos que sea primero demandada. E la ley e derecho que dise que la pena e prinçipal non pueda ser executada asi por el prinçipal como por la dicha pena juntamente. Otrosi renuçiamos la ley e derecho que dise que non puede ser fecha execuçion sin que preçeda çitaçion de partes. Mas queremos que sin embargo de todo ello la dicha execuçion pueda ser fecha juntamente con el prinçipal e pena por la manera suso dicha, e por caso alguno se pueda impedir. E sin embargo de las dichas leys queremos que la dicha sentençia arbitraria pueda ser executada asi por el prinçipal como por la dicha pena juntamente bien, asi como si a todo e a cada cosa de lo sobre dicho nos las dichas

partes e cada una de nos fuesemos presentes. E condenados por sentençia defenitiva de juez competente dada en forma devida de derecho e la tal sentençia fuese amologada e consentida entre partes, pasada en autoritat de cosa juzgada. Otrosi renunciemos todas ferias solepnes o repetivas de comprar o vender e otros frutos cojer. E prometemos e otorgamos de non ganar carta nin cartas del rey nin de la reina, nuestros señores, nin del señor duque del Infantado, nin de otro señor ni señora alguno que sea eclesiastico nin seglar para contradesar, nin embargar, nin ir, nin venir contra esta carta de compromiso, nin contra la sentençia, o mandamiento, o pronunciamiento que los dichos nuestros amigos dieren, o pronunçiaran, o mandaren o alvidriaren en qualquier manera. E, si las ganaremos, que non nos valan e que cayamos por ello en la pena de las dichas quinientas doblas por cada vegada. E para lo asi tener, e guardar, e complir, nos amas las dichas partes e cada una de nos por si, obligamos a nos e a todos nuestros bienes muebles e raises, avidos e por aver. E yo el dicho Pero Peres de Vallines, procurador, obligo los bienes del dicho conçejo de la dicha villa de Sant Vicent, segunt que ansi son obligados por la dicha carta de procuracion e poder. E prometemos e otorgamos de lo aver por firme para agora e para siempre jamas. E porque esto sea firme e no venga en dubda, nos amas las dichas partes cada una de nos, otorgamos desto dos cartas de compromiso por la manera que dicha es, amas y dos en un thenor tal la una como la otra para cada una de nos las dichas partes la suya, en presençia de Garcia Sanches de Cosio, escrivano de camara del rey y de la reyna nuestros señores e su notario publico en la su corte e en todos los sus reynos e señorios, al qual rogamos que las escribiese e sinara de su signo. Fecha en Rioturbio, lugar que es en el marquesado de Santillana, a quatro dias del mes de disiembre, año del nascimiento de nuestro salvador Jesucristo de mil e quatroçientos e setenta e ocho años. Testigos que fueron presentes, Juan Dias, fijo de Ferrand Gonçales, e Ferrando Alvares de Çeles, su cunado e Diegonçales, criado del dicho Gutierre Peres, vesinos del dicho Valle de Cabuernega. E Johan de Oreña, fijo de Garcia Gonçales, e Ruy Gonçales Clemente, e Ruy Martinez de Dios, e el bachiller Pero Gonçales, vesinos de la dicha villa de Sant Viçent.

Sepan quantos esta carta de sentençia arbitraria vyeren, como nos, Gonzalo Gonzales de Herrera, vesino que so de la villa de Sant Vicente de la Barquera, e Garcia Fernandes de la Campa, vesino del Valle de Cabuernega, amigos arbitros arbitradores e juezes de avenençia que somos tomados e nombrados entre partes, conviene a saber, de la una parte el conçejo, alcaldes, regidores, procurador e mayordomo, escuderos e ombres buenos de la villa de Sant Vicente de la Barquera, e su procurador en su nombre. E de la otra parte Gutierre Peres de Mier, vesino del Valle de Cabuernega que es en el marquesado de Santillana, para librar e determinar el debate e quistion que entre el dicho conçejo e ombres buenos de la dicha villa de Sant Vicente e el dicho Gutierre Peres de Mier, sobre rason de la prenda e toma que por ciertos vesinos de la dicha villa, en el mes de jullio deste presente año en que estamos de mil e quatroçientos e setenta e ocho años, e por causa e rason que por mandado del dicho Gutierre Peres fue levado el dicho navio cargado de trigo e çenteno al puerto de la Rabia, e fue descargado el dicho pan en la descarga acostumbrada del dicho puerto; la qual dicha descarga de todo el dicho puerto de la Rabia dixo el dicho conçejo de la dicha villa de Sant Vicente pertenesçerle e ser suya, asi por privilegios que dello tenian de los reys pasados de gloriosa memoria, como por uso e costumbre por ellos usada e guardada

de inmemorial tiempo aca, conviene a saber que ninguno ni algunos non pudieron nin pueden faser carga ni descarga en el dicho puerto de la Rabia nin en sus descargas sin liçencia e espreso consentimiento del dicho conçejo e ombres buenos de la dicha villa de Sant Vicente. E el dicho Gutierre Peres, en quebrantamiento de los dichos privilejos e uso e costumbre que la dicha villa tiene, mando levar el dicho navio al dicho puerto de la Rabia, e fiso descargar én el, estaba sin liçencia nin consentimiento de la dicha villa, por la qual causa los vesinos de la dicha villa, endefendimiento de los dichos previllejos duynos e usos e costumbres fueron al dicho lugar de la Rabia e tomaron e represaron el dicho navio, e lo levaron e quemaron, por lo qual el dicho Gutierre Peres se movio a dar acusacion creiminalmente de los vesinos de la dicha villa de Sant Vicente antel señor Fernando de la Vega, governador e justiçia mayor en el dicho marquesado, de la cual acusacion parece ser quel dicho Gutierre Peres se quito. E el dicho señor governador la dio por ninguna. E asolvio e dio por libres a quantos de la dicha acusacion a los vesinos de la dicha villa de Sant Vicente, pues avian tenido y tenian justa causa de tomar el dicho navio e de executar en el la dicha pena. E visto en como antes nos paresçio el dicho Gutierre Peres e dixo que non enbargante que el dicho conçejo e ombres buenos de la dicha villa de Sant Vicente tenian previllejos e usos e costunbres por do le pertenesçia la dicha descarga e faser las dichas prendas, pero por quanto el avia rescebido grand dapno por aver quemado el pan que en el dicho navio estava. E eso mesmo poraver entrado en tierra del señor duque del Infantado, el avia tenido justa causa de contender e ser satisfecho. E por nos vistas las razones e causas por cada una de nos, las dichas partes ante nos dichas e alegadas. E visto eso mismo los privilejos e provanças ante nos fechas e mostradas por el dicho conçejo e onbres buenos de la dicha villa de Sant Vicente e su procurador en su nombre. E todo lo que amas las dichas partes quisieron desir e alegar fasta que concluyeron. E visto eso mismo en como por parte de la dicha villa de Sant Vicente nos fue pedido, e por quanto por la dicha causa el dicho Gutierre Peres e sus fijos avian fecho tomas e prendas e represalias en los vesinos e bienes desta dicha villa de Sant Vicente, que le mandasemos tornar e dar e restituir e entregar a aquellos que los tomaron. E en quien fisieron las dichas prendas. E sobre todo nos concluimos con ellos, e abido nuestro acuerdo e deliberacion, con asas ombres onrados e sabidores del fecho. E por bien de pas e concordia de las dichas partes, e por los quitar de pleitos e quistiones, amos de un acuerdo acordamos de dar e pronunçiar e damos e pronunçiamos esta sentençia que se sigue:

Fallamos que devemos pronunçiar e pronunçiamos la intençion del dicho conçejo e onbres buenos de la dicha villa de Sant Vicente, e su procurador en su nombre, por bien provada. E la intençion del dicho Gutierre Peres de Mier por non provada e decaida. E por tal la debemos pronunçiar e pronunçiamos, conviene a saber, que el dicho Gutierre Peres de Mier non tuvo facultad, nin pudo meter el dicho navio cargado, nin pudo entrar en el dicho puerto de la Rabia e faser en el la dicha descarga sin espresa leçencia e mandado de la dicha villa de Sant Vicente. E por aver entrado como entro en el dicho puerto de la Rabia e faser en el la dicha descarga segunt que la fiso, sin tener la dicha leçencia e espreso mandado de la dicha villa de Sant Vicente e conçejo e ombres buenos della. E por ir contra el tenor e forma de los dichos privilejos e en quebrantamiento de los sus buenos usos e costumbres legitimamente por escrituras aprovadas, de los vesinos de la dicha villa de Sant Vicente pudieron bien venir como ve-

nieron e tomar como tomaron el dicho navio donde estava amarrado e lo levar prendado como lo levaron. E lo quemar e faser del e en el lo que quisieren segunt lo fisieron, sin pena ni calonna alguna porque de derecho aprovando los dichos sus previllejos e usos e costumbres lo pudieron bien faser. E por lo aver fecho non incurrir en pena nin calonna alguna, nin mucho menos la dicha villa e vesinos della ser tenidos a dar nin pagar nin restituir al dicho Gutierre Peres de Mier, nin a otra persona alguna el dicho navio nin otra cosa nin rason alguna por ello. Salvo que la dicha villa e vesinos della pudieron tomar el dicho navio como lo tomaron, e levarlo, e quemarlo como lo levaron e quemaron. E faser del dicho navio e de lo que en el estava lo que quisieron e por bien tovieron como de cosa suya propia. E por ende damos por libres e quitos al dicho conçejo e onbres buenos de la dicha villa de Sant Vicente de todo lo por el dicho Gutierre Peres pedido, asi antel dicho governador como ante nos otros. E de la dicha toma e quema del dicho navio e cosas que en el estaban, porque avemos conosciendo que los vesinos de la dicha villa lo pudieron bien faser segunt derecho por aver entrado, como entro por el dicho puerto de la Rabia a faser la dicha descarga sin leçençia e mandado del dicho conçejo de la dicha villa. E ponemos perpetuo selençio al dicho Gutierre Peres de Mier, para agora e para siempre jamas, que non inquiete nin moleste a la dicha villa e vesinos della por rason de la dicha toma e quema del dicho navio e pan e cosas que en el venian, pues que lo perdio todo por entrar como entro en el dicho puerto e fiso la dicha descarga sin la dicha leçençia e mando del dicho conçejo de la dicha villa de Sant Vicente. E por quanto el dicho Gutierre Peres e sus fijos, e otros por su mandado, fisieron çierta prenda en çiertos vesinos e bienes de la dicha villa de San Vicente. Condenamos al dicho Gutierre Peres que de e restituya e entregue a los vesinos de la dicha villa de San Vicente. E por quanto el uno dellos en quien fiso la dicha prenda e toma, todo el oro e plata e otras cosas que por el dicho Gutierre Peres e por sus fijos e por su mandado les fue demandado, dando a cada uno lo suyo libre e quito segunt paresçiere que les fue tomado, al qual mandamos cumpla lo suso dicho fasta nueve dias primeros siguientes, e por ello les pague çinquenta mil maravedis. E por quanto el dicho Gutierre Peres no tomo causa justa de contender con la dicha villa de Sant Vicente e les fiso faser asas costas, le condenamos en ellas, e le mandamos que las de e pague a la dicha villa, del dia que por nos fueren tassadas e vistas e moderadas, fasta nueve dias primeros siguientes, la tasaçion de las quales reservamos en nos. E fecho e cumplido lo susodicho por cada una de las dichas partes, damos por libres e quitos a la una de la otra, e a la otra de la otra, e de los lenios e questiones que sobre la dicha rason avian. E de todo lo dello dependiente. E mandamos a cada una de las dichas partes que tengan e guarden e cumplan esta dicha nuestra sentençia e lo en ello contenido, e cada una cosa e parte dello, so la pena en el compromiso en la dicha rason otorgado, contenida en la qual por esta nuestra sentençia, condenamos a la parte inobediente que contra nuestra sentençia fuere. E asi lo pronunçiamos e mandamos por esta nuestra sentençia amigable, e arbitrariamente sentenciando en estos escriptos. E por ellos que yo el dicho Garçia Fernandes de la Campa, juez arbitro, non se firmar otorgue a Garçia Sanches escrivano, que la firmase en mi lugar de su nombre.

Dada e pronunçada fue esta dicha sentençia en la dicha aldea de Rioturbio en presençia de mil el dicho Garcia Sanches de Cosio escrivano de camara de los dichos

señores Rey e Reyna e su notario publico en la su corte e en todos los sus Reynos e señorios, a quatro dias del mes de disiembre, año del nascimiento de nuestro Salvador JHMX Xpo. de mil e quatroçientos e setenta e ocho años en fas de los dichos Pedro Peres de Vallines, procurador general de la dicha villa de Sant Vicente e Gutierre Peres de Mier. E luego el dicho Gutierre Peres e el dicho Peres, por si e en nombre de los dichos sus partes dixerón que lo oyan e que consentian e consentieron en la dicha sentençia, testigos que fueron presentes Iohan Dias, fijo de Ferrand Gonçales, e Die-gonçales, criados del dicho Gutierre Peres, e Ferrand Alvares de Çeles, vesinos e moradores en el dicho Valle de Cabuernega, e Garçia de Cosio, fijo de Lope Garçia, vesinos del Conçejo de Tudanca, e Iohan Gonçales de Orena, fijo de Garçia Gonçales, El el bachiller Pero Gonçales Criment, vesinos de la dicha villa de Sant Viçente. E yo Garçia Sanches, escrivano e notario publico sobredicho, que a todo lo que dicho es, de suso presente fui, en uno con los dichos testigos.

E por el dicho ruego e otorgamiento e por mandado de los dichos jueses arbitros este compromiso e sentençia arbitraria escribi para el dicho conçejo e onbres buenos de la dicha villa de Sant Vicente. E por ende fise aqui este mio signo en testimonio de verdad.

1981

Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa».

Reunión anual extraordinaria se celebró en el mes de agosto, en que tuvo lugar el nombramiento de los nuevos miembros:

D. José M.^a Martínez-Hidalgo, Director del Museo Marítimo de Barcelona.

D. Ricardo Cerezo, Capitán de Navío, Subdirector del Museo Naval de Madrid.

El Director dio cuenta de la integración de un equipo del Instituto en el proyecto «Gran Armada», del Instituto de Historia y Cultura Naval del Cuartel General de la Armada. Este equipo, radicado en el Museo Marítimo del Cantábrico bajo el nombre de «Grupo Oquendo», se ocupará del estudio comparado de los buques y la artillería que intervinieron en el conflicto, y es el único de los seis grupos constituidos con sede fuera del Cuartel General de la Armada.

El «Grupo Oquendo» quedó formado por los siguientes investigadores: D. Rafael González Echegaray, D. José Luis Casado Soto, D. José Luis Maruri Gregorisch, D. Manuel Vaquerizo Gil, D. Agustín Rodríguez Fernández y D. Ainguero Zabala. Se notificó la publicación del libro de D. José Luis Casado Soto, «Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII», en que el aspecto marítimo es dominante.

En el Museo Marítimo del Cantábrico se concluyó el montaje de toda la Sección de Biología Marina y Acuarios, como así mismo se montaron los esqueletos de los siguientes cetáceos:

—RORCUAL ALIBLANCO, *Balaenoptera acutorostrata* Lacépède, 1804.

Hembra joven de 4,6 metros, varada en la ensenada de Fonfría, Ayuntamiento de Ruiloba (Cantabria), el 20 de enero de 1981.

—ARGUAJE, *Iursiops fruncatus* (Montagu, 1921).

Macho adulto de 3,2 metros, varado en la ensenada de Fonfría, el 12 de abril de 1980.

—GRAMPO, *Grampus griseus* (Cuvier, 1812).

Parte anterior de ejemplar seccionado por mitad de la caja torácica, aparecido en la playa de Loredo, Ayuntamiento de Ribamontán al Mar (Cantabria), el 14 de setiembre de 1981.

El Ministerio de Agricultura y Pesca, en presencia de altos cargos de su departamento, del Presidente de la Diputación Provincial, el Alcalde de Santander, el Obispo de la Diócesis y de gran número de invitados, inauguró el 3 de abril la Sección de Biología Marina y Acuarios del Museo Marítimo del Cantábrico, en un acto en que D. Rafael González Echegaray dio una conferencia titulada «La aventura ballenera del Cantábrico».

A partir de ese día el Museo quedó permanentemente abierto al público, a la vez que comenzaba su labor pedagógica a través de las visitas dirigidas de grupos escolares.

La Sección de Biología Marina y Acuarios está constituida por las siguientes subsecciones:

1. Colección de Biología Marina enfrascada.
2. Colección de peces disecados.
3. Colección de cetáceos y otros mamíferos marinos.
4. Colección de aves marinas.
5. Colección de reptiles marinos.
6. Acuarios.

En las vitrinas de la planta de acceso futura Sección de Etnografía Pesquera, se montaron cinco vitrinas con colecciones anticipo de las secciones que faltan por montar, y otras cinco con exposiciones monográficas de pintura, modelismo naval y otras artesanías marítimas.

Durante el mes de agosto D. Rafael González Echegaray impartió en el Salón de Actos del Museo, un ciclo de conferencias sobre la actividad marítima en el siglo XIX santanderino:

El día 12: «El Marqués del Campo».

El día 13: «Las navieras anglo-vizcainas: Larrínaga y Arrotegui».

El día 17: «Antonio López, el gigante».

El día 18: «La marina colonial, Cuba y Filipinas».

En los meses de julio y agosto se realizó una campaña de encuesta etnográfica y de recogida de material etnográfico-pesquero a lo largo de la costa asturiana. En concreto en los puertos de Cudillero, Avilés, Luanco, Gijón, Tazones y Lastres. Los materiales recogidos se incorporaron a los fondos de la Sección de Etnografía Pesquera.

Hasta el 31 de diciembre el Museo fue visitado por 39.229 personas distribuidas de la siguiente manera:

MES	GRUPOS ESCOLARES	PÚBLICO GENERAL	TOTAL
Abril	1.031	4.118	5.149
Mayo	2.110	3.771	5.881
Junio	1.575	2.075	3.650
Julio	531	7.566	8.097
Agosto	232	8.520	8.752
Setiembre	135	2.910	3.045
Octubre	—	1.244	1.244
Noviembre	464	1.158	1.622
Diciembre	985	804	1.789

1982

El *Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa»* celebró su reunión anual extraordinaria el mes de agosto de 1982, en que se eligió como nuevo miembro a Doña Rosa María Coterillo del Río.

El «Grupo Oquendo» dio cuenta de sus aportaciones al proyecto «Gran Armada», entre las que destacan la reconstrucción del Inventario de los buques participantes en la empresa con sus características y tipología, dotaciones de hombres de mar y guerra, artillería, incidencias durante la expedición y destino, y la investigación que ha permitido definir con seguridad las dimensiones reales de la tonelada española de la época y los sistemas de arqueo de buques.

Durante el mes de enero, el Instituto impartió un ciclo de cinco conferencias patrocinadas por la Fundación Marcelino Botín, en los locales de dicha entidad, bajo el título genérico de «Creando riqueza. Cinco hombres de Cantabria», desarrollado según el siguiente programa:

Día 25: «Antonio López, marqués de Comillas», por D. Rafael González Echegaray.

Día 26: «Juan Fernández de Isla», por D. José Luis Casado Soto.

Día 27: «Juan Pombo, marqués de Casa Pombo», por D. Rafael González Echegaray.

Día 28: «Antonio del Campo, marqués de Campogiro», por D. José Luis Casado Soto.

Día 29: «Ramón de Herrera, conde de la Mortera», por D. Rafael González Echegaray.

El Patronato de los Premios «Virgen del Carmen», otorgó el 16 de julio su Diploma de Honor al Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa».

En el Museo Marítimo del Cantábrico se siguieron incrementando las colecciones de Biología Marina, y a la de Cetáceos se le incorporaron:

—DELFIN DE PICO BLANCO, *Lagernorhynchus albirostris*, Gray 1846.

Macho adulto de 2,70 metros varado en la playa de Oyambre, Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera (Cantabria), el 10 de mayo de 1982. Expuesto en vitrina.

—DELFIN COMUN, *Delphinus delphis* (Linneo, 1758).

Adulto de 2 metros capturado en la bahía de Santander (Cantabria), el 10 de abril de 1982. Expuesto en vitrina.

Se continuó la recogida de material pesquero y de Historia marítima de cara al montaje de las futuras secciones.

Del 20 al 23 de mayo el Museo fue sede del IV Ciclo de Estudios Históricos de Cantabria, dedicado en esta ocasión al tema: «Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII», organizado por el Centro de Estudios Montañeses. Se presentaron 24 ponencias y acudieron investigadores de las Universidades y Centros de Estudios Locales de toda la mitad norte de la península ibérica.

Del 17 al 22 de junio acogió en sus instalaciones las V Jornadas Nacionales de Turismo Náutico y la Asamblea Nacional de Capitanes de Yate.

Pero el mayor esfuerzo se concentró en el desarrollo de los programas didácticos preferentemente dirigidos a los grupos escolares.

Durante el año visitaron el Museo 34.885 personas distribuidas de la siguiente manera:

MES	GRUPOS ESCOLARES	PÚBLICO GENERAL	TOTAL
Enero	1.176	3.481	4.657
Febrero	1.843	1.353	3.196
Marzo	1.886	1.139	3.025
Abril	1.760	1.713	3.473
Mayo	2.554	636	3.190
Junio	2.120	923	3.043
Julio	569	3.101	3.670
Agosto	165	4.212	4.377
Setiembre	465	1.711	2.176
Octubre	380	958	1.338
Noviembre	328	726	1.054
Diciembre	588	548	1.136