

ANUARIO
DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS

JUAN DE LA COSA



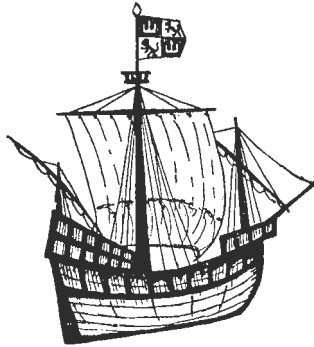
Vol. III

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA
DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

ANUARIO
DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

A N U A R I O
DEL
INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA



Vol. III

DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

1979 - 1980

DERECHOS RESERVADOS

Director:
JOSE L. CASADO SOTO

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

I.S.B.N.: 84-500-5007-3
I.S.S.N.: 0210-8437

Depósito Legal: SA. núm. 184-1981

Manufacturas JEAN, S. A.—Avda. de Parayas, 5—Santander - 1981

I N D I C E

	<u>Págs.</u>
APROXIMACION AL ANALISIS DE LA COYUNTURA DEL PUERTO DE SANTANDER ENTRE 1800 y 1820.	
Rosa M. ^a Coterrillo del Río	9-123
TRAGEDIAS EN LAS VILLAS MARINERAS DE CANTABRIA ANTERIORES AL SIGLO XIX (Tercera parte).	
Fr. José M. ^a Alonso del Val, O. F. M.	125-142
LA CRISIS DE LA PESCA VIZCAINA EN EL FINAL DEL ANTIGUO REGIMEN.	
Juan Antonio Gracia	143-163
EL BARCO MAYOR DEL MUNDO EN SANTANDER.	
Rafael González Echegaray	165-177
HIDROAVIONES EN SANTANDER, EN 1921.	
Emilio Herrera Alonso	179-189
CLAVES PARA LA IDENTIFICACION DE LAS ESPECIES DE ALGUNAS FAMILIAS DE PECES DEL LITORAL SANTANDERINO.	
Gerardo García-Castrillo	191-214

DOCUMENTACION Y VARIA

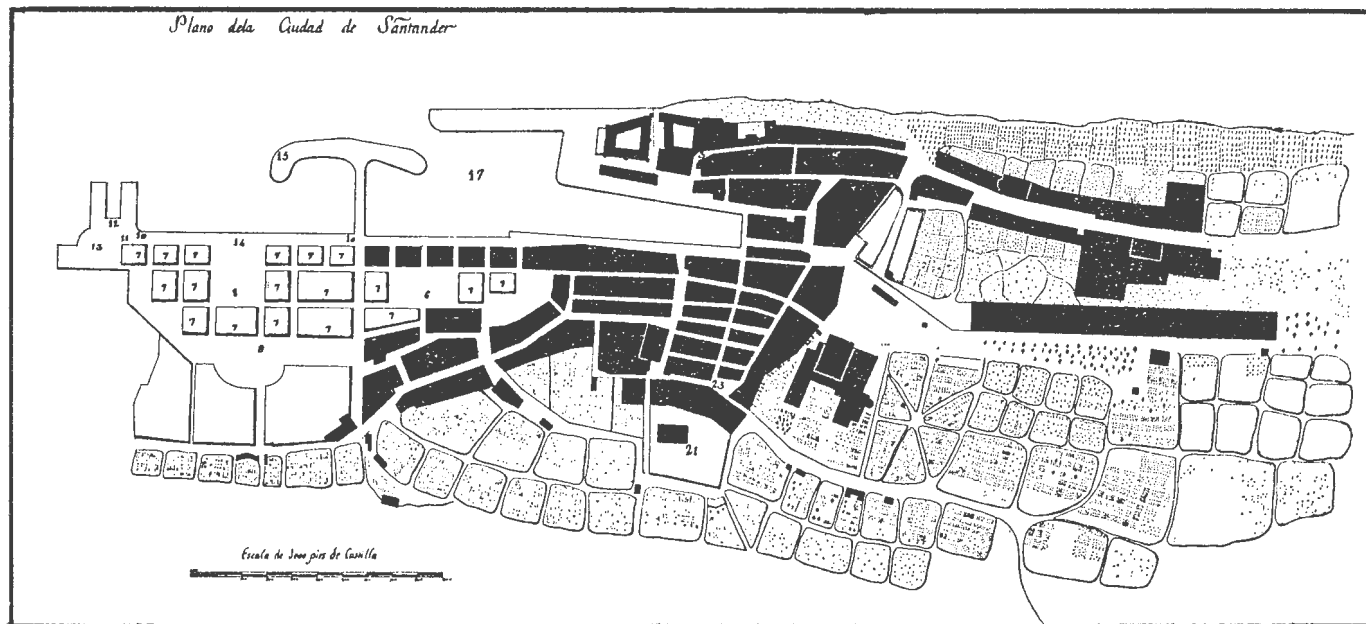
<i>El puerto de Santander, base naval en el Cantábrico de las Armadas de Felipe II, y problemas derivados a la Villa.</i>	
José Luis Casado Soto	217-228
<i>En torno a las gradas de construcción del Real Astillero de Guarnizo.</i>	
N. Mercapide	229-237
<i>Nota sobre la captura de grandes atunes (Thunnus thynnus) en el Mar Cantábrico.</i>	
José Luis Cort	239-245
<i>Nota acerca del varamiento de una tortuga Laúd o de cuero (Dermochelys coriacea (L.)) en las costas de Santander.</i>	
Gerardo García-Castrillo R.	247-250
<i>El Laboratorio Oceanográfico de Santander y su proyección Internacional en 1979.</i>	
Orestes Cendrero Uceda	251-255
<i>Crónica de los años 1979 y 1980</i>	257-263

APROXIMACION AL ANALISIS DE LA COYUNTURA DEL PUERTO
DE SANTANDER ENTRE 1800 Y 1820

ROSA M.^a COTERILLO DEL RIO

SUMARIO

- Introducción.
 - Documentación y metodología.
 - Evolución de la coyuntura general del puerto de Santander de 1800 a 1820.
 - Procedencia de las embarcaciones santanderinas y construcción naval.
 - El corso desde el puerto de Santander.
 - La trata de negros desde el puerto de Santander.
 - Condiciones de las tripulaciones y aspectos de la vida a bordo.
 - Recapitulación.
-
- Apéndices: 1. Exposición general sobre el estado del comercio, con especial atención al marítimo y medidas para remediarlo, que propone la Junta de Delegados Consulares reunida en Madrid, el 18 de junio de 1816.
 - 2. Patentes de navegación de 1800 a 1819.
 - 3. Ventas de embarcaciones de 1800 a 1819.
 - 4. Matrículas de embarcaciones de 1800 a 1819.
 - 5. Protestas de mar de 1800 a 1819.



Plano del puerto y ciudad de Santander, realizado por el primer arquitecto municipal de la ciudad (1777-1819), don Josef Fernández Alday, el año 1793, prácticamente al final de las obras del ingeniero Colosía. En este estado permaneció el puerto durante todo el período estudiado en el presente trabajo, salvo la construcción del muelle que después se llamó de Calderón (n.º 10, 11, 12, 13 y 14), que no se realizaría hasta 1821, y el martillo, n.º 15, que nunca pasó de ser un proyecto.

INTRODUCCION.

Las Cuatro Villas de la Costa de Cantabria entraron desde el siglo XVI en un período de postración del tráfico mercantil, que las dejó reducidas a poco más que a pequeños mercados comarcales abandonados a sus propios recursos, pesqueros y agrícolas, quedando su pujante marina mercante de la Baja Edad Media reducida a unas pocas embarcaciones de cabotaje. Múltiples y aún no bien estudiados fueron los factores que determinaron aquel estado de cosas. Por un lado, la ruptura del eje comercial Cantábrico-Mar del Norte, a causa del monopolio sevillano para las relaciones con América, y las guerras de España con las grandes potencias europeas; por otro, la quiebra del Consulado de Burgos y la imposibilidad de competir con el vecino puerto de Bilbao, a donde confluía el escaso tráfico marítimo que restaba por estas latitudes, al socaire de la autonomía que le proporcionaba el disfrutar de consulado propio y de las ventajas que ofrecían sus privilegiadas exenciones y franquicias que, además, facilitaban en gran medida el fraude fiscal.

A mediados del siglo XVIII, tras casi doscientos años de postración, la villa de Santander comenzó a salir del letargo en que había estado sumida con un ritmo que se fue acelerando a lo largo de la segunda mitad de la centuria. La coincidencia de los intereses del Estado con las gestiones de un puñado de montañeses cristalizaron en la construcción del camino de Reinosa (terminado en 1753), la erección del obispado de Santander (1754), la elevación a la categoría de ciudad (1755), la desgravación de un 4% a las lanas embarcadas por Santander (1763), la concesión de la posibilidad de comerciar con las Antillas (1764) y, en fin, la libertad de traficar directamente con toda América (1778), privilegio concedido

únicamente a Santander en todo el Cantábrico. Medidas todas que motivaron un despegue progresivo de la actividad que atrajo a buen número de armadores y navieros vascos y franceses.

La recuperación iniciada bajo los auspicios del Marqués de la Ensenada se consolidó gracias a los logros que se consiguieron de los ministros de Carlos III y Carlos IV: la erección del Consulado de Mar y Tierra de Santander (1785), la aprobación de la Real Sociedad Cantábrica de Amigos del País (1791) y la constitución de la Provincia Marítima de Santander (1801). A todo ello habría que añadir las importantes obras de restauración, ampliación y mejora del puerto, realizadas entre 1765 y 1794, así como el inicio de las carreteras con Palencia (camino de la harina) y con la Rioja (camino de los vinos). A remolque de la intensificación del tráfico marítimo fue instalándose una considerable industria, y ambas actividades determinaron un fuerte incremento demográfico, pasando la población de Santander de tres mil habitantes en el año 1750 a siete mil en 1800 (1). En 1822, momento inmediatamente posterior al que concluye el presente trabajo, la población de Santander había aumentado a ocho mil quinientos cincuenta habitantes, lo que supone una cierta ralentización en el ritmo de crecimiento demográfico anterior. No hay que olvidar que, en las dos décadas que van a ser analizadas a continuación, España, y con ella la ciudad cuyo puerto es objeto de este estudio, se vio convulsionada por enfrentamientos bélicos contra Francia, Gran Bretaña, y el acontecimiento de gran trascendencia nacional en todos los órdenes, que sería la Guerra de la Independencia. Episodios todos de gran importancia en sí mismos, pero que cobran un especial relieve al acusar las contradicciones en que se debatía el Antiguo Régimen.

Contradicciones que algunos contemporáneos directamente afectados por la crisis supieron ver con toda lucidez, siendo válido, aún hoy, el análisis que hicieron de la situación.

(1) COLECTIVO, *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña Santander*, 1957.

CASADO, J. L., y otros, *La crisis del siglo XVI*, Santander, 1979.

PALACIO ATARD, V. *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid, 1959.

COLECTIVO, *Santander y el Nuevo Mundo*. Santander, 1978.

CASADO SOTO, J. L., *La Provincia de Cantabria. Notas sobre su constitución y ordenanzas, (1727-1833)*. Santander, 1979.

SIMON CABARGA, J. *Santander, Sidón Ibera*. Santander, 1956.

Contamos con dos documentos de la época de enorme importancia para el asunto que aquí interesa, ya que nos permiten una visión global de la coyuntura mercantil (2).

El panorama que los propios protagonistas nos presentan no puede ser más pesimista, pero es totalmente coincidente con el que ha elaborado la más moderna historiografía (3).

Esta última nos proporciona datos que tienen relación directa con la situación de nuestro comercio exterior:

— Disminución de la aportación que los caudales de Indias suponían a los ingresos totales del Estado. De un 11,9% en 1793-97 a un 4,5 en 1814-1819. En el período 1824-33 desaparecerían los ingresos por este concepto.

— El descenso progresivo de los ingresos ordinarios de España: base 100 en la década 1791-1800, se queda en 79 en 1814-20, lo que está relacionado directamente con un aspecto que es el de mayor interés para este trabajo: el capítulo de ingresos por aduanas desciende del 21,7% en 1791-1800 al 15,3 en 1811-20 y al 11,2% en 1821-30.

No es de extrañar, por tanto, que los actores de la actividad comercial del período aquí abordado se califiquen a sí mismos de "clase moribunda".

Tanto los diputados consulares santanderinos, como los representantes de todos los consulados de la nación reunidos en Madrid, coinciden en las causas que han contribuido al estado de cosas que estaban padeciendo:

— La naturaleza de las rentas que basta para desalentar la agricultura y sofocar la industria en su origen.

(2) El primero es una propuesta al gobierno, elevada por el Real Consulado de Santander en su sesión del 10-5-1816, para rectificar una distribución de treinta millones que deben hacer los Consulados, proponiendo un plan para distribuir tan sólo diez millones de los que a Santander le tocaría poco más de la décima parte. Con este motivo, los diputados santanderinos justifican su actitud reflexionando sobre la situación del comercio en general. ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE SANTANDER (en adelante A.H.P.S.) *Sec. Real Consulado*, libro 4, sin foliar.

El segundo es una exposición realizada por la Junta Consular en Madrid, un mes más tarde, compuesta por todos los representantes de los consulados del Estado, en la que se dan respuesta a varias reales órdenes por las que se les encomendaba que pusieran todo su cuidado y atención a consultar los medios que pudieran fomentar el comercio, mejorar los intereses públicos y facilitar recursos. Dado lo valioso del resultado de estos trabajos, incluimos el documento en apéndice.

(3) Véase FONTANA, J. *La quiebra de la Monarquía Absoluta, 1814-1820*. Barcelona, 1974. Las cifras que a continuación cito son suyas.

— Falta de estímulo al interés individual por los privilegios provinciales, locales o personales.

— Monopolio de la propiedad por la amortización civil y eclesiástica.

— La existencia de fueros provinciales que rompen la unidad de la Monarquía.

— La falta de canales que permitan introducir reformas, por útiles y ventajosas que sean.

— Tratados de comercio perjudiciales por el desnivel de los aranceles de aduanas.

— Ausencia de un código mercantil.

Los aspectos negativos más destacados son, en lo interior, las tarifas y aranceles que no son sino trabas al comercio y estímulos al contrabando disminuyendo, por tanto, los ingresos públicos. En cuanto al comercio exterior, consideran el golpe de gracia al libre tráfico de extranjeros a las Américas, lo que suponía que fueran otros países quienes suministraran todo tipo de artículos de consumo, llevándose los beneficios correspondientes en detrimento del Estado Español.

Ante tal panorama, proponen un conjunto de medidas capaces de hacer salir al país de tan penosa situación:

— Combinar siempre el interés privado con el general.

— Que se deje al propietario el libre uso de su propiedad.

— Que se coarte vigorosamente la amortización civil y eclesiástica, declarando enajenables sus bienes hasta cierto punto.

— Que desaparezcan para siempre las ordenanzas gremiales, en monopolio que ejercitan los cuerpos privilegiados y los fueros provinciales (4).

— Que se renuncie a la multiplicación de reglamentos y ordenanzas.

— Que no gobiernen los que ponen trabas al desarrollo de la marina mercante.

— Que se suprima la matrícula de marineros y privilegios de mareantes.

(4) En base a este punto y algún otro, el documento se cursó con las reservas de los diputados de los Consulados de Bilbao y San Sebastián. Ambos opinan que se hallan en la exposición puntos que se oponen directamente a los fueros, buenos usos y costumbres de la provincia de cada uno de ellos.

— Que se forme un Acta de Navegación.

— Que se cargue a los buques extranjeros en nuestros puertos con los mismos derechos y gabelas que se exigen a los españoles en los de otras naciones.

— Que se forme un Código Mercantil.

— Que se supriman las aduanas interiores.

— Que las tarifas y aranceles sean proporcionadas al valor de las mercancías.

— Que se funden sociedades económicas, escuelas de comercio y de economía política, así como una Cámara Superior de Comercio en la capital.

Finalmente, y como la medida más ineludible y urgente de todas, consideran de absoluta necesidad una reforma general del sistema de Hacienda, por los impedimentos de todo tipo que el existente presenta al desarrollo de la agricultura, la industria y el comercio. Consideran que, en tanto no se realice esta reforma serán inútiles todos los esfuerzos de los ministros más ilustrados por cambiar la situación existente (5).

Lo dramático de la circunstancia se evidencia por las continuas llamadas a la solidaridad (los sacrificios debían comprender a todas las clases del Estado), a la necesidad de restituir la confianza pública, poniendo como ejemplo de lo que una nación unida puede hacer el resultado que la propia España había obtenido en la Guerra de la Independencia frente a Napoleón.

Son estas las coordenadas en las que se inscribe este estudio sobre el comercio que partía del puerto de Santander.

DOCUMENTACION Y METODOLOGIA

La documentación consultada para la realización del presente trabajo ha sido:

(5) Conviene en este punto insistir sobre la lucidez de los diputados consulares acerca de los males que aquejaban a la Nación y sobre los posibles remedios a aplicar. Su tesis es la misma que mantienen actualmente prestigiosos historiadores del período. FONTANA, ob. cit. atribuye a la crisis de la Hacienda la causa de la quiebra de la Monarquía Absoluta.

1. PROTOCOLOS DE MARINA DE 1800 a 1819.
2. PROTOCOLOS NOTARIALES DE 1808 a 1814.
3. DOCUMENTACION DEL REAL CONSULADO DE SANTANDER DE 1800 a 1820.
4. DOCUMENTACION DEL AYUNTAMIENTO DE SANTANDER DE 1800 a 1820.

1. Por todo lo que respecta a los PROTOCOLOS DE MARINA ha sido utilizada la totalidad de la documentación que contienen, ya que toda ella tiene relación con el puerto de Santander y la vida de la mar. Consiste fundamentalmente en:

Patentes. Fianzas que tenían que realizar los armadores sobre cualquier barco que se hiciese a la mar desde Santander. Su importe estaba en relación con el valor del mismo. En los dos primeros años del siglo XIX se patentaba cada buque por el doble de su valor. A comienzos de 1802 esta cantidad pasa a ser la mitad del precio del navío, con arreglo a una novísima instrucción de primero de enero de ese mismo año.

Las patentes podían ser: de mercancía, de corso y mercancía, y de corso. El importe por este último concepto era fijo y consistía en 60.000 reales de vellón.

En ellas se contiene información acerca de: la fecha de concesión de la patente y, por tanto, del momento en que el buque en cuestión iba a hacerse a la mar; la clase de patente de que se trata en cada caso; el nombre de la embarcación, tipo a que pertenece y tonelaje de la misma; nombre del armador y su lugar de procedencia, nombre del capitán y también de la persona que salía fiadora del armador, que era siempre conocido de las autoridades de marina locales y residente en Santander; el puerto de destino de la nave y su precio. A veces, en el mismo documento de la concesión, consta la fecha de devolución o anulación de la patente y las causas que la motivan.

Contratas. Con la excepción del valor del barco, recogen los datos acerca del mismo que hemos visto en las patentes. Su aportación original consiste en que nos informan de las condiciones laborales que se establecían con la tripulación. Quedan detalladas en ellas los sueldos de cada uno de los hombres de a bordo y la función que cumplían; los extras que percibían al concluir travesías especialmente peligrosas (trata o corso); en el caso de los contratos de barcos corsarios las partes de presa que

correspondían a cada uno. También se contempla en ellas la cobertura a que tenían derecho en caso de enfermedad, accidentes, etc.

Averías. Protesta de mar que efectuaba el capitán del buque al llegar a puerto cuando había sufrido cualquier tipo de percance durante la travesía. Además de la fecha, nombre y tipo de la embarcación, nombre del capitán y su procedencia, nos informan del puerto de partida y destino, ya que en muchas ocasiones son barcos que llegan a Santander accidentalmente, por averías sufridas en ruta, por huir de enemigos o por otras causas. Además del inacabable repertorio de los riesgos inherentes a la vida marítima, es la única documentación en la que se detallan las mercancías que se transportaban a bordo.

Compra-venta. Como es evidente recogen todas las transacciones realizadas con barcos. Contienen el nombre y tipo de los mismos; su tonelaje; precio en el que se cierra la operación; en ocasiones se nos dice también la causa por la cual se vende. Cuando es de nueva construcción se hace constar el lugar en que se ha hecho el buque y el nombre del constructor. En estos contratos son muy frecuentes las relaciones pormenorizadas de medidas y características de los navíos. Los nombres de comprador y vendedor suelen ir acompañados de su lugar de origen o residencia. Si se trata de operaciones realizadas sobre presas corsarias, se dan detalles acerca de esta actividad.

Declaraciones de propiedad y solicitudes de matrícula. Documentos que recogen la solicitud de armadores españoles de que sus barcos, procedentes del extranjero (ya de nueva construcción, ya presas del corso) sean matriculados aquí, o que, no constando en las escribanías de marina una operación de compra-venta ya cerrada, el dueño o dueños de la embarcación hacen una declaración de propiedad sobre la misma.

Estos documentos nos dan un tipo de información semejante a las compra-ventas, aportando noticias interesantes sobre la historia anterior de cada navío, sus antiguos nombres, por qué fue vendido, en algún caso su valor de compra y su valor real, etc.

Así como en el caso anterior las dimensiones de las embarcaciones que cambian de propietario son muy variables (desde una pequeña lanchilla de pesca a una fragata), en este caso se trata siempre de embarcaciones mayores, aunque su capacidad, dentro de las de este tipo, sea lógicamente variable.

Otra documentación. El resto de la documentación contenida en los protocolos de marina es sumamente variada.

— Libertades, bajo fianza, a causa de delitos civiles o criminales cometidos por marineros.

— Fianzas de sobrecargo.

— Reclamación por los familiares de haberes adeudados a marineros fallecidos.

— Incumplimiento de normas de las ordenanzas de marina por miembros de las tripulaciones.

— Contratos que los pescadores establecían con el boticario de la ciudad a fin de garantizarse una mínima asistencia sanitaria... y un largo etcétera imposible de recoger aquí en su totalidad. (6)

2. PROTOCOLOS NOTARIALES.

Revisamos también los protocolos notariales de los años de la Guerra de la Independencia, dada la escasez de documentación que los de la marina proporcionaban para ese ámbito temporal. Esta escasez es ausencia total en 1809, año del que no se ha conservado documentación correspondiente a la escribanía de marina, quizá porque no se realizó ninguna operación de importancia, quizá por ausencia del escribano.

Los protocolos notariales de esos años, si bien contienen información preciosa sobre el Santander del momento, son contadas las ocasiones en que conservan noticias directamente relacionadas con la actividad portuaria, noticias que son, pese a su escasez o precisamente por ella, significativas de la situación por la que atravesaba esta ciudad.

De ellos recogimos para este trabajo las protestas de mar.

3. DOCUMENTACION DEL REAL CONSULADO DE SANTANDER.

La documentación de Consulado nos ha permitido, sobre todo, conocer las cantidades que por el derecho de averías recogía anualmente esta

(6) Una parte de la información contenida en esta documentación fue reseñada por BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, F., en *La Marina Cántabra*, t. II, Santander, 1968 y en otros trabajos menores, aunque con hiatos tan importantes en el texto como, por ejemplo, el salto de 1814 a 1820 en la obra anteriormente citada, en que no aparece referencia alguna de lo ocurrido durante esos seis años.

entidad; con ellas hemos confeccionado un gráfico cuyo resultado ha confirmado la actividad global del movimiento comercial del puerto de Santander que previamente habíamos constatado a través de patentes y contratos de navegación.

Además de esta aportación fundamental, se conservan noticias acerca de medidas proteccionistas sobre el tráfico marítimo e informaciones de diverso signo acerca de este mismo aspecto.

Son abundantes las referencias a la situación de la ciudad en sus aspectos comerciales, abastecimiento, estado de las finanzas ciudadanas, del Consulado y de alguno de sus personajes importantes.

Se conserva también la recepción de órdenes, decretos y leyes sobre impuestos, empréstitos, etc.

4. DOCUMENTACION DEL AYUNTAMIENTO DE SANTANDER.

En el Archivo Municipal se recoge información (por lo que a la vida de la mar se refiere) sobre la normativa en vigor para evitar la propagación de epidemias, cuarentenas impuestas o levantadas a barcos procedentes de determinados lugares, noticias sobre la situación a estos respectos en otros puertos nacionales o extranjeros, etc.

PRECISIONES METODOLOGICAS

He cuantificado el movimiento de salidas del puerto de Santander en base a la totalidad de la documentación aportada por los protocolos de marina. Es probable que en esta documentación no esté reflejada la totalidad del movimiento del puerto, ya que parte de él se escaparía a los registros oficiales. Igualmente, es lógico suponer que esto ocurriera más frecuentemente en lo referente a embarcaciones pequeñas, dedicadas al comercio de cabotaje, y en mucha menor medida en el caso de buques de mayor porte, destinados al comercio europeo o americano. En todo caso, cabe pensar que los porcentajes de fraude en las declaraciones se mantendrían constantes, con lo que las oscilaciones en el resultado total no variarían de manera significativa.

Basar el movimiento comercial en el tonelaje total de los barcos que salían del puerto de Santander pudiera parecer, a primera vista, una forma arriesgada o no muy exacta de acercarse a precisar dicho movimiento. Una crítica metodológica a este trabajo y a las conclusiones en él obtenidas sería el que una cosa es el tonelaje total arrojado por las embarcaciones que traficaban desde nuestro puerto y otra (posiblemente distinta) la cantidad total de mercancías transportadas. A este respecto cabría decir lo siguiente:

- 1.—La documentación utilizada es la única de que disponemos, al carecer de los libros de derecho de avería del Consulado, con los que se podría hablar de mercancías, diferenciando los productos, las cantidades concretas en que esos productos se comercializaban, etc., lo que sería evidentemente más preciso.
- 2.—Sin embargo, el tonelaje de los buques es un baremo lo suficientemente riguroso a la hora de medir el movimiento comercial, pues es claro que los gastos originados por un barco están en relación directa con su tamaño —mayor tripulación, coste de los seguros, etc., cuanto mayor es la capacidad del navío— por lo que se puede considerar que los armadores y/o fletadores utilizarían aquéllos prácticamente al completo de su capacidad.

Es irrelevante para los fines de este trabajo el que los tonelajes declarados coincidieran o no con los reales, ya que, en todo caso, el porcentaje de diferencia entre el arqueo real y el fiscal sería más o menos homogéneo. De todos modos, en los casos en que contamos con contratos de construcción, el tonelaje que en ellos aparece, coincide con el después declarado por el mismo barco al realizar su fianza de patente.

- 3.—Otro aspecto a tener en cuenta es el de que las patentes tenían una duración anual. Así, en ocasiones, los barcos efectuarían más de un viaje con la misma patente y tripulación lo que tendría como consecuencia el que el tonelaje movido en la realidad sería superior al consignado aquí. Pero, por otra parte, de los posibles otros viajes efectuados no tenía por qué ser el puerto de Santander su punto de partida o destino.
- 4.—Finalmente, y sobre todo, estas premisas quedan definitivamente confirmadas si superponemos los gráficos resultantes de nuestro estudio

en base al tonelaje de los navíos y el resultante del importe del impuesto por derecho de avería, donde, salvo ligeras variaciones —más acusadas en el momento de la Guerra de la Independencia— vemos que el perfil de las gráficas es prácticamente el mismo. Hay que destacar la excepción que supone el año 1819 en que desciende el tonelaje y, pese a ello, aumentan los ingresos por derecho de avería lo que es debido, como se sabe, a que en 1818 aumentó el importe de este impuesto.

Para establecer el punto de referencia básico para la descripción de la coyuntura portuaria santanderina en las dos primeras décadas del siglo XIX, he confeccionado sendos gráficos en que se pone de manifiesto:

- a) Importe de la recaudación efectuada por el Consulado de Santander por el impuesto del derecho de avería.
- b) Tonelaje total anual transitado por el puerto de Santander..

Los tonelajes totales anuales requieren una explicación. En un 8% de los casos mostrados en este trabajo no se declara tal característica de los barcos. Nos ha parecido, sin embargo, que se acercaría más a la realidad, en lugar de renunciar a contabilizar estos casos, el hallar una media del tonelaje del tipo concreto de barco en base a la totalidad de los registrados durante el período estudiado. Así, por ejemplo, el tonelaje medio de un bergantín resultaría de dividir la suma total de los doscientos cuatro bergantines que pasaron por nuestro puerto en esos veinte años (28.659 Tm.), dándonos una media para el tipo bergantín de 140,485 que he redondeado en 140,5 Tm.

He hecho una excepción en el caso de las fragatas, excluyendo a la hora de hacer la media a una de mil toneladas, que doblaba por este concepto a las más grandes de las computadas en el puerto de Santander durante el período estudiado, considerando que su atípica capacidad iba a desvirtuar el resultado medio.

En otra parte de este trabajo hacemos constar los tipos de embarcaciones que se movían por estas costas, así como la capacidad media de aquellos tipos que, por su frecuencia, resultan representativos.

Por último, debo insistir en un aspecto de especial relevancia: Este trabajo se fundamenta en el tráfico marítimo que partía de Santander, único para el que contamos con suficiente volumen documental homogé-

neo. Evidentemente, tal aspecto abarca la mitad del movimiento del puerto, pero es que sobre la otra mitad del problema, la referida a los buques que arribaban a Santander, la información es tan escasa y esporádica que ni siquiera proporciona base suficiente para permitir aproximaciones indicativas a su cuantificación y dinámica (7).

EVOLUCION DE LA COYUNTURA GENERAL DEL PUERTO DE SANTANDER DE 1800 A 1820

El movimiento del puerto de Santander en las dos décadas que abarca el presente trabajo se cuantifica aquí en base de las patentes de navegación y contratas de tripulación que las embarcaciones que por este puerto transitaban debían realizar ante los escribanos de marina. Ya se ha puesto de manifiesto el tipo de información que esta documentación proporciona y sus posibles inconvenientes, así como su indudable fiabilidad global, apoyada en la semejanza de los perfiles de los gráficos de tonelaje total movido y del importe del derecho de avería que cobraba el Consulado (véase gráficos I y II).

Los dos primeros años del siglo XIX son de escaso movimiento marítimo, lo que está en relación con la abundante actividad corsaria que tuvo lugar en su transcurso y la consiguiente mayor peligrosidad del medio. Salvo aquellos barcos dedicados exclusivamente a actividades corsarias (tan sólo dos lanchas en 1800) el resto se dirige prácticamente en su totalidad a las colonias americanas, aunque la mayoría con patente de corso y mercancía, y de ellas es el puerto de Veracruz el que ocupa un lugar preferente en las derrotas seguidas por los navíos santanderinos.

Fue vertiginoso (e insólito) el auge experimentado por el tráfico marítimo en los tres años siguientes, si bien es verdad que, tras el aumento enorme de 1802 a causa de la paz generalizada y la reducción de las fianzas de patente a la cuarta parte del importe cobrado hasta entonces, en 1803 disminuiría a casi una tercera parte y aún seguiría descendiendo en 1804. Estos fueron los tres años de mayor intensidad de tráfico a lo largo

(7) Una excepción relativa a esta afirmación se encuentra en BARREDA, F., *Comercio Marítimo entre los Estados Unidos y Santander (1778-1829)*. Santander, 1950. Interesante aportación sobre una parte muy concreta del problema considerado.

de las dos décadas. 1802 es también el año en que el tonaleje medio de los navíos es más alto; la intensidad del movimiento mercantil hacía rentable utilizar embarcaciones de gran capacidad. En estos años las patentes de navegación que expiden las autoridades marítimas son sólo mercantes, lo que es un dato indicativo de mayor tranquilidad en la mar, facilitadora del tráfico. El destino de estos buques sigue siendo América fundamentalmente, si bien alguno viaja con rumbo a Europa, a puertos ingleses o franceses.

En 1805 el descenso es tan acusado que sólo se despachan nueve patentes de navegación, de las cuales cuatro son exclusivamente de corso. Por tanto, son sólo cinco los buques que salen de nuestro puerto con fines comerciales, provistos en todos los casos de patentes de corso y mercancía. Nuevamente la inseguridad en la mar hace aparecer este tipo de patentes, inexistentes en los años de auge anteriores.

El panorama se agrava aún más al año siguiente, 1806, (no se puede dejar de considerar lo que había supuesto Trafalgar para la marina nacional) en que sólo tres barcos se hacen a la mar desde Santander, y dos de ellos son corsarios. Una cuarta embarcación se dirige a Inglaterra, en clase de parlamentario, para transportar más de cuarenta prisioneros de aquella nacionalidad.

A lo largo de todo el año 1807 un solo barco solicita patente y ésta es de corso. Por tanto, con anterioridad a la Guerra de la Independencia había prácticamente desaparecido toda actividad comercial del puerto de Santander (8) y así se mantendría, aunque con altibajos, durante el desarrollo de la contienda. Curiosamente, será el año 1808 en el que se verá un relativo mayor movimiento marítimo, hasta que en 1814 comience la recuperación. Además, todas las patentes expedidas aquel año lo fueron a partir de setiembre, cuando el enfrentamiento nacional contra los franceses estaba ya generalizado. De los quince barcos que parten ese año de Santander, tres se dirigen a Gran Bretaña. El resto, como es habitual en los navíos que comercian desde este puerto, siguen rumbo a América.

(8) GONZALEZ ENCISO, A. Las aduanas de Cantabria y el comercio exterior en la Guerra de la Independencia. Comunicación al Simposio *La Guerra de la Independencia, (1808 - 1814) y su momento histórico* (en prensa). En ésta se fundamenta la tesis de que no fueron las guerras las causantes de la depresiva situación del comercio exterior español, sino que, pese a los altibajos y las posibles variaciones locales, ese comercio estaba hundido desde 1797, momento en que España desaparece definitivamente como primera potencia y con ello su comercio exterior.

Para 1809 no se conservan protocolos de marina y, consultados los notariales, sólo se encuentra en ellos alguna protesta de mar. Es de suponer que en período de guerra las ocultaciones pudieron ser numerosas, pero a juzgar por lo que ocurre en los años siguientes, el movimiento portuario debió ser mínimo.

El 1810, de los cinco buques que salen, cuatro se dirigen a Barcelona y el quinto, con patente, para Santoña. Se refleja la especial situación del momento no sólo en la escasez de movimiento sino también en los puntos de destino de las embarcaciones (9). Por otra parte, el que se patente a un barco que desde Santander se dirige a otro puerto de su misma provincia evidencia el alto riesgo que corrían.

Año	N.º de barcos	Tonelaje total anual	Tonelaje medio anual por barco
1800	17	2.292,3	135
1801	19	3.020	190
1802	76	16.689,3	219,60
1803	38	7.089	186,55
1804	29	5.799,8	200
1805	9	911,8	101,31
1806	3	203	67,66
1807	1	45	45
1808	15	2.023,3	134,88
1809	—	—	—
1810	5	1.300	260
1811	1	180	180
1812	—	—	—
1813	1	200	200
1814	27	3.534,8	130,91
1815	34	4.931,3	145
1816	24	4.787	199,45
1817	35	4.814	137,54
1818	40	3.836,3	95,90
1819	24	2.397,5	99,89

(9) GONZALEZ ECHEGARAY, R. La Marina en Santander de 1808 a 1814. En *La Guerra de la Independencia (1808-1814) y su momento histórico*. Santander (en prensa). Aporta referencias documentales según las cuales barcos que se patentaban para Barcelona durante los periodos de ocupación francesa de Santander, en realidad, una vez fuera de puerto, ponían rumbo a América.

Gráfico I

REAL CONSULADO DE SANTANDER

INGRESOS



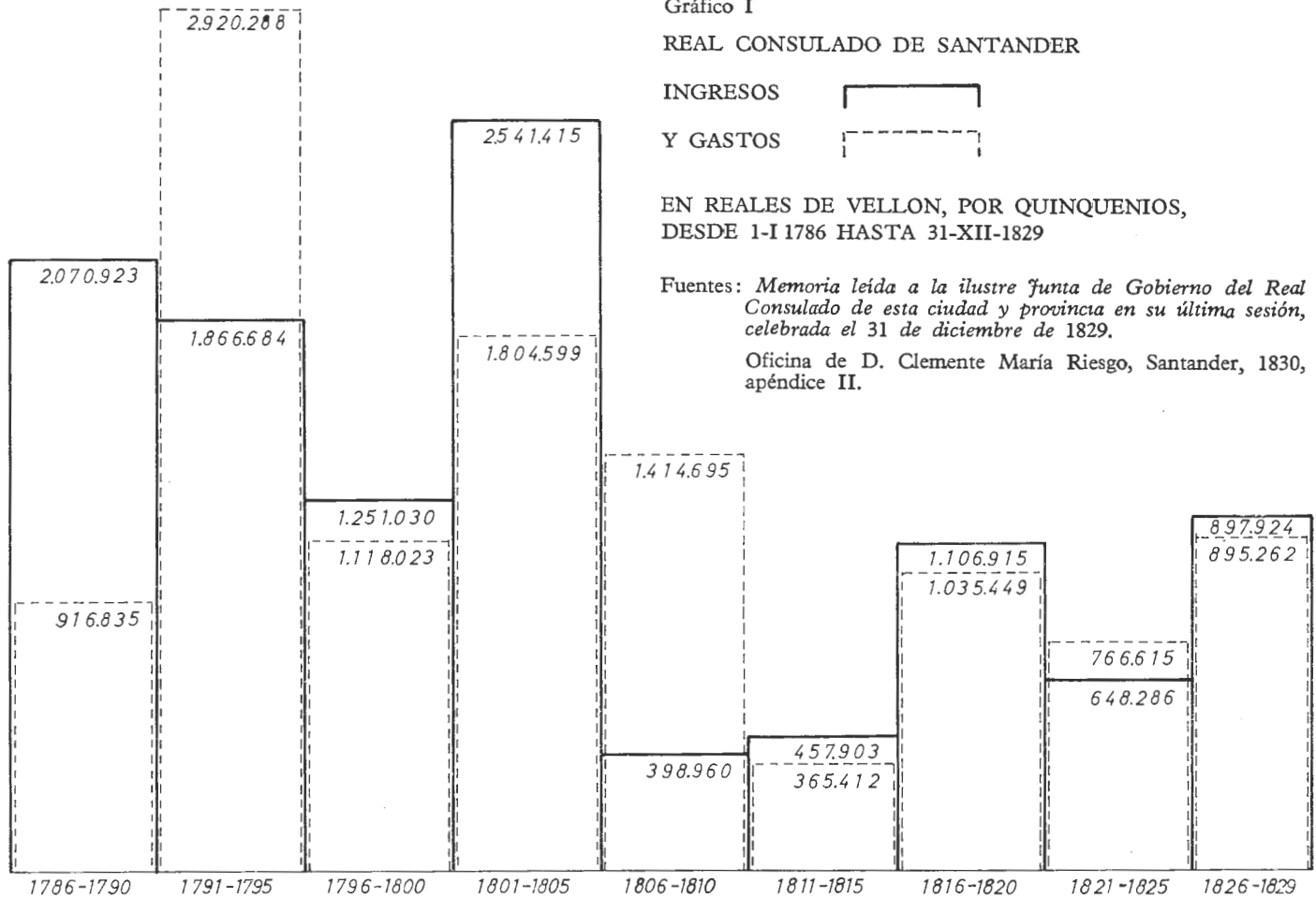
Y GASTOS



EN REALES DE VELLON, POR QUINQUENIOS,
DESDE 1-I 1786 HASTA 31-XII-1829

Fuentes: *Memoria leída a la ilustre Junta de Gobierno del Real Consulado de esta ciudad y provincia en su última sesión, celebrada el 31 de diciembre de 1829.*

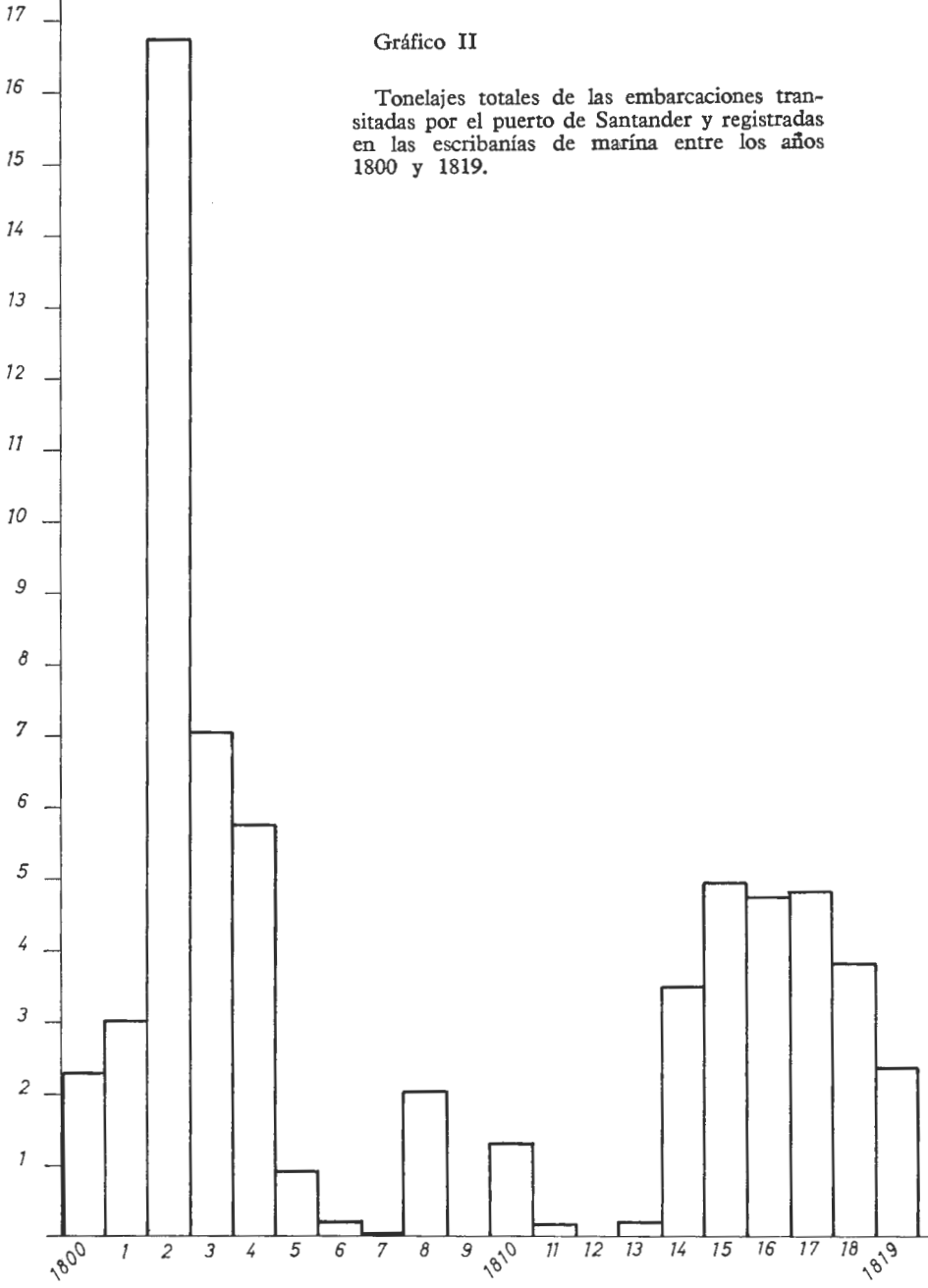
Oficina de D. Clemente María Riesgo, Santander, 1830, apéndice II.



miles de
toneladas

Gráfico II

Tonelajes totales de las embarcaciones transi-
tadas por el puerto de Santander y registradas
en las escribanías de marina entre los años
1800 y 1819.



cientos
de miles
de reales

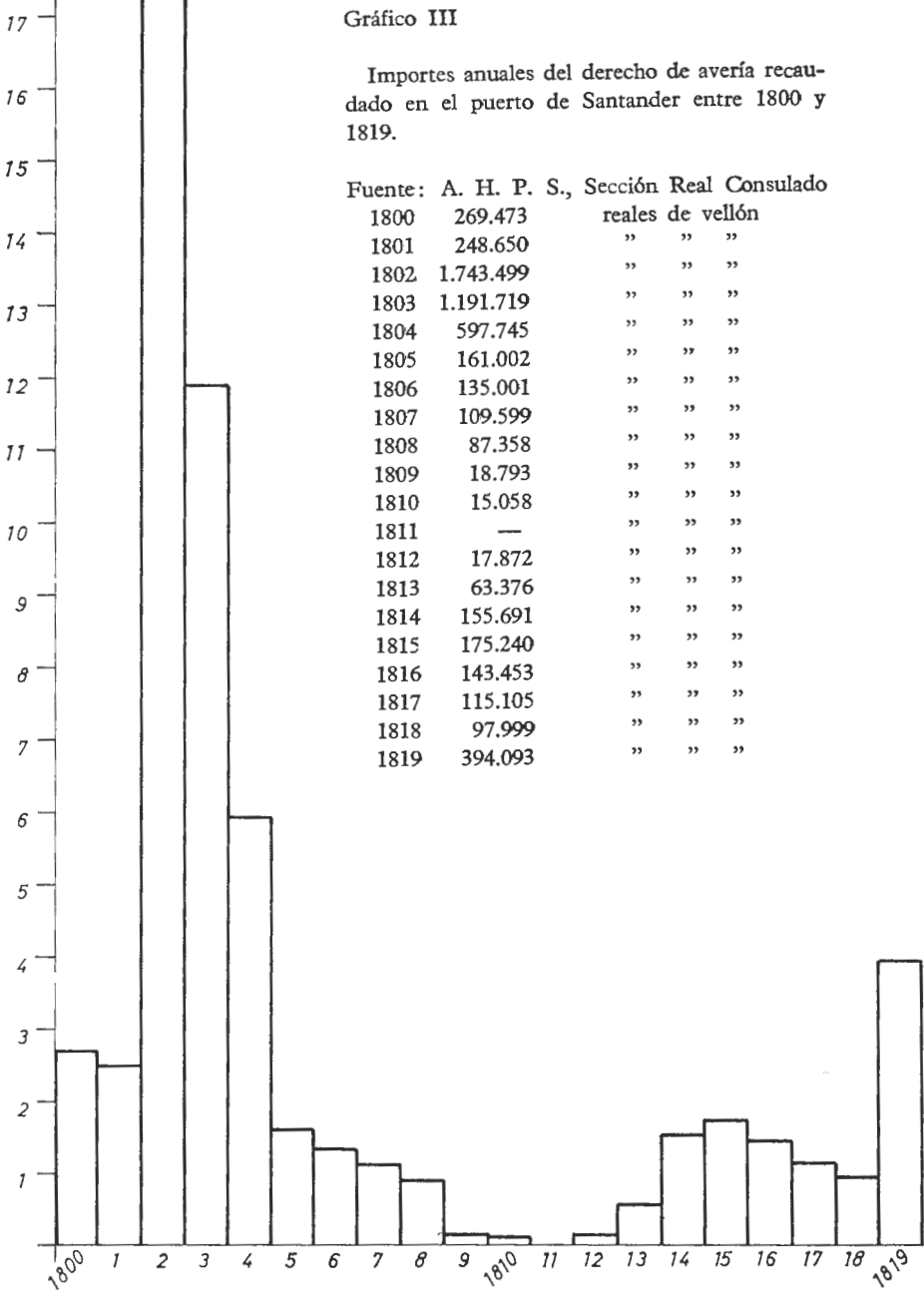


Gráfico III

Importes anuales del derecho de avería recaudado en el puerto de Santander entre 1800 y 1819.

Fuente: A. H. P. S., Sección Real Consulado

Año	Importes	reales de vellón
1800	269.473	" " "
1801	248.650	" " "
1802	1.743.499	" " "
1803	1.191.719	" " "
1804	597.745	" " "
1805	161.002	" " "
1806	135.001	" " "
1807	109.599	" " "
1808	87.358	" " "
1809	18.793	" " "
1810	15.058	" " "
1811	—	" " "
1812	17.872	" " "
1813	63.376	" " "
1814	155.691	" " "
1815	175.240	" " "
1816	143.453	" " "
1817	115.105	" " "
1818	97.999	" " "
1819	394.093	" " "

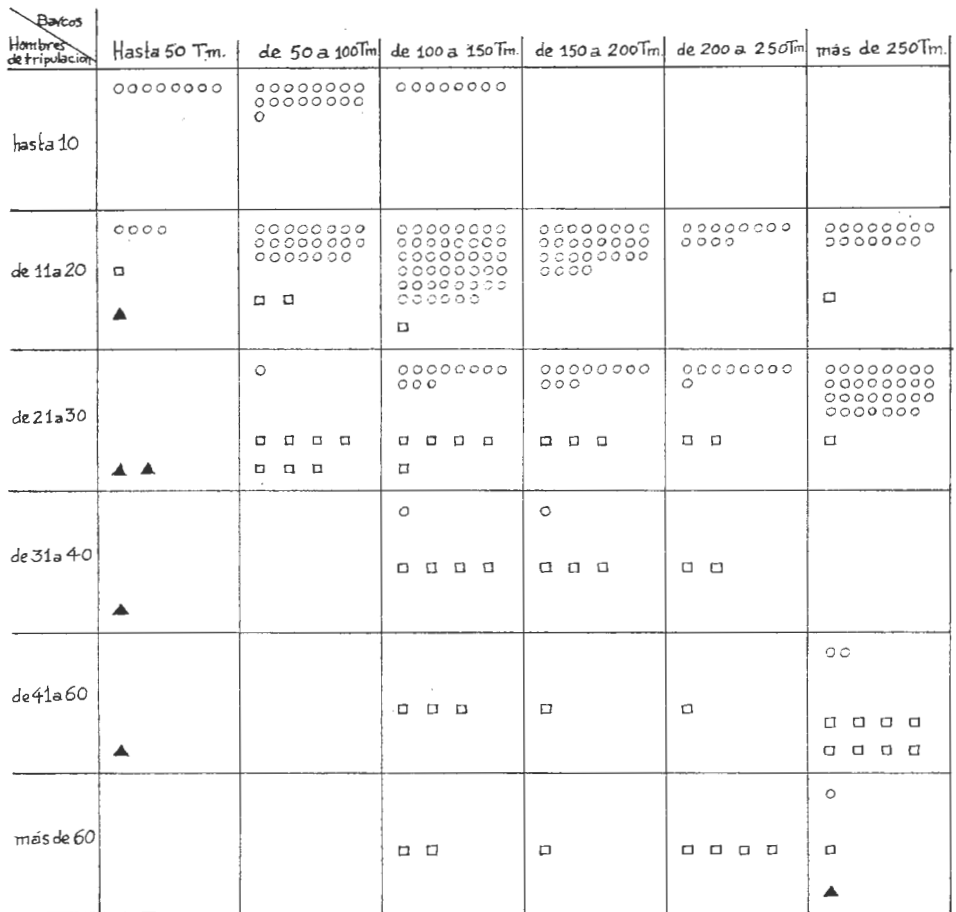


Gráfico IV. Donde se relacionan las dotaciones de los barcos en función al tonelaje y el tipo de patente bajo el que navegaban. Los símbolos significan:

- Patente de mercancía.
- Patente de corso y mercancía.
- ▲ Patente de corso.

En 1811 sale un solo barco y lo hace con rumbo a Veracruz. Es también el único que se dirige directamente a América durante todo el período de la Guerra de la Independencia. En 1812 no se registra ni una sola nave, y en 1813 un bergantín parte con dirección a Cádiz.

Es claro, por tanto, que esta guerra consumó el proceso preexistente de disminución del tráfico marítimo hasta prácticamente paralizarlo. Se interrumpe las relaciones comerciales con América y también con Europa. Los contados barcos que se mueven esos años se dirigen a puertos españoles.

En 1814 se reanudan las actividades comerciales, que alcanzarán cotas relativamente estables hasta el final del período aquí estudiado. La característica del comercio a partir de este momento tiene como novedad el que van siendo porcentualmente más barcos los que se dirigen a puertos nacionales y europeos que a los americanos, que hasta entonces habían venido siendo punto tradicional de destino de los navíos fletados en Santander. En 1814 sólo una tercera parte de ellos se dirige a América, en 1817 serán el cincuenta por ciento los que harán esa ruta, porcentaje que con pequeñas variantes fue la constante de la segunda mitad de esta década. Todo ello pone de manifiesto cómo la Guerra de la Independencia había tenido entre sus consecuencias el acelerar el proceso de ruptura entre la metrópoli y las Indias. Al final de la década son cada vez más frecuentes las noticias sobre embarcaciones españolas atacadas o apresadas por los insurgentes americanos, ansiosos por sacudirse el yugo colonial. Otra peculiaridad de estos años es la aparición, en nuestro puerto, de los barcos destinados al comercio negrero, aspecto éste que será analizado en otro apartado.

Aunque, como ya hemos visto, se aprecia una recuperación del comercio a partir de 1814, si consideramos este período inscrito en los cuarenta y cuatro años de existencia del Consulado de Santander, es decir, en una coyuntura de largo alcance, podemos ver que a partir de 1805 el fenómeno mercantil marítimo se caracteriza por una orientación global a la baja. Se basa esta afirmación en el gráfico elaborado con el expresivo índice de la recaudación del derecho de avería del Consulado por quinquenios, según la Memoria redactada con motivo de su desaparición (10).

(10) *Memoria leída a la Junta de Gobierno del Real Consulado de esta ciudad y provincia en su última sesión, celebrada el 31 de diciembre de 1829.* Santander, 1830. La información de referencia va inserta en el apéndice núm. 2 de esta memoria.

Carecemos de documentación que nos permita construir series homogéneas sobre los tipos de mercancías transitadas por el puerto de Santander. Las únicas escrituras que contienen información a este respecto son las de averías, las cuales, por la propia naturaleza ocasional de esta clase de documentos en relación con el tráfico general, sólo nos permite una aproximación indicativa.

Además, las protestas de mar no están en relación directa con la importancia del tráfico marítimo en un momento determinado, aunque es evidente que aumentan en general cuando la intensidad del tráfico es mayor y disminuyen cuando esta desciende; así, en el año de mayor auge comercial, 1802, se realizan menos protestas que en 1804, en que el tonelaje total de los barcos patentados había descendido bastante más del 50%.

Por otra parte son mucho más frecuentes las averías declaradas por embarcaciones que navegan entre dos puertos españoles que aquellas que intercambian mercancías entre el resto de Europa-España o América-España. Y esto es así porque cuanto más corta era la travesía a realizar menor era el tonelaje de las embarcaciones y, como consecuencia, mayores los riesgos que corrían. Esto sin olvidar que la intensidad del tráfico sería mayor entre puertos nacionales.

Se añade a continuación un cuadro con el número de barcos que anualmente causan avería y su relación con los tres destinos fundamentales:

Año	Puertos Nacionales	Puertos Europeos	Puertos Americanos
1800	5	—	—
1801	?	2	—
1802	13	3	8
1803	6	4	2
1804	21	14	5
1805	4	3	1
1806	4	1	—
1807	8	1	—
1808	7	1	—
1809	2	2	—

Año	Puertos Nacionales	Puertos Europeos	Puertos Americanos
1810	3	2	—
1811	3	—	—
1812	8	1	—
1813	11	3	—
1814	7	7	2
1815	4	4	1
1816	4	—	1
1817	8	2	1
1818	8	3	—
1819	—	—	—

De entre los barcos que transitan por puertos nacionales la mayor parte corresponde a embarcaciones de pequeño porte que realizan un comercio de cabotaje por puertos del Cantábrico, llevando a bordo artículos de primera necesidad: sardinas, trigo, maíz, sal, habichuelas, etc.; durante los años de la Guerra de la Independencia se transportan también otros propios del estado de guerra: pólvora, fusilería, plomo... Desde el puerto de Santander, en las escasas ocasiones en que figura como punto de partida en las declaraciones de avería, salían a puertos españoles: fierro, trigo, cebada, vino, sardinas o algún producto colonial sobre el cual hacía de intermediario; se recibían de otros puertos nacionales: sidra, habichuelas, fruta, aceite, fierro, vino.

En cuanto a los productos que desde los puertos de España se dirigen a Europa son fundamentalmente lanas a Inglaterra y productos coloniales, como cueros, azúcar y otros, a puertos también ingleses o franceses principalmente. Desde esos puertos a los españoles vienen en ocasiones maíz y trigo, pudiéndose detectar una mayor frecuencia de este tipo de carga en momentos de escasez y malas cosechas, además de productos manufacturados como ollas de fierro, botellas, ferretería y otros.

Los productos procedentes de América son, como es sabido, materias primas coloniales: azúcar, café, cacao, cuero, palo campeche, añil, cascari-lla, bálsamo, zarzaparrilla. Ocasionalmente se hacen constar en la carga metales: cobre, estaño y plata, así como cantidades concretas de plata y oro amonedados.

Para concluir, añadimos un cuadro con las procedencias de los armadores que, desde Santander, enviaban sus barcos a comerciar a puntos tan diversos de la geografía mundial:

Año	Santanderinos %	Vascongados %	Americanos %	Otros %
1800	37,5	37,5	—	25
1801	33,33	44,44	16,66	5,55
1802	36,84	27,63	18,42	17,09
1803	50	18,42	13,15	8,42
1804	60,71	10,71	10,71	17,85
1805	55,55	33,33	11,1	—
1806	50	25	25	—
1807	—	—	—	100 *
1808	53,33	13,3	—	33,33
1809	—	—	—	—
1810	100 *	—	—	—
1811	—	100 *	—	—
1812	—	—	—	—
1813	100	—	—	—
1814	40,74	18,51	7,4	34,32
1815	38,23	14,70	17,64	29,40
1816	60	20	8	12
1817	42,85	28,57	17,14	11,42
1818	27,5	57,5	2,5	12,5
1819	45,83	33,33	4,16	16,66

* El 100 % de los años 1807, 1810 y 1811, significa que sólo hay un barco consi-

gnado en que se especifica la procedencia del armador para cada uno de esos años.

PROCEDENCIA DE LAS EMBARCACIONES SANTANDERINAS Y CONSTRUCCION NAVAL (11)

En el aspecto de la construcción naval la documentación no deja lugar a dudas sobre un hecho. En el puerto de Santander la casi totalidad

(11) Como se añaden en apéndice las ventas y solicitudes de matrículas, las notas de este apartado se limitarán a precisar los documentos concretos en los que se contienen las afirmaciones que se van haciendo en el texto.

de embarcaciones que se construían en las dos primeras décadas del siglo XIX eran lanchas de pesca o pinazas cuyas dimensiones oscilaban entre los 200 a 400 quintales, variando sus precios de 3.000 reales de vellón la embarcación menor a 15.000 en aquella de mayores dimensiones (12). Son construidas en el “astillero de este dicho puerto” (13) por “facultativos de embarcaciones menores” como se denomina en los documentos a sus constructores, siendo, en el caso que nos ocupa, casi siempre la misma persona (14); y para la totalidad del período queda sólo constancia de dos artesanos de este oficio.

Únicamente dos barcos de mayor porte que los anteriormente citados son construidos también en Santander. Una goleta de 30 toneladas (15) y un bergantín de 85 (16); en ambos casos se hicieron en el Astillero de Guarnizo por un mismo constructor y en los años 1800 y 1801 respectivamente.

Todas estas embarcaciones estaban destinadas a pescadores locales o a armadores afincados en nuestra ciudad.

La importancia considerable de la flota propiedad de algunos armadores montañeses es evidente que no tiene relación con la construcción naval local. Estos hombres encargaban a constructores de fuera sus navíos cuando los querían de dimensiones mayores o los compraban ya construidos, en reventa (17). Casi la totalidad de las embarcaciones de mayor porte y nueva construcción procedían de Bayona de Francia (18). Se trata ya de fragatas, corbetas, bergantines, cachemarines, goletas, cuyas dimen-

(12) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fols. 106, 108 y 119; leg. 342, fols. 49 y 73; leg. 344, fol. 34; leg. 349, fol. 17; leg. 355, fol. 74.

(13) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 349, fol. 17. La pinaza de 300 quintales *La Purísima Concepción* fue construida en 1813; en lugar de decir, como en otras ocasiones, que había sido realizada en el astillero de este dicho puerto, manifiesta haber sido construida en Cañadío.

(14) Se trata del constructor Juan Francisco de Chaves o Echaves (de las dos formas es citado), quien, salvo dos excepciones (A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338 fol. 108 y leg. 344, fol. 34) hace todas las embarcaciones citadas en la nota (12). Estas dos últimas fueron construidas, a su vez, por otra persona, Pedro de las Cagigas.

(15) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 339, fol. 121.

(16) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 149. El constructor es Juan Angel Real de Asua.

(17) También se contratan fuera barquitos de pesca y otras embarcaciones más pequeñas aún de las que eran construidas aquí: A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 357, fol. 27 y leg. 342, fol. 66. En todo caso, se trata de excepciones y son realizados siempre en puertos nacionales y cercanos al de Santander.

(18) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 345, fol. 57. Una excepción: el bergantín *La Trinidad* construido en Plencia. Tenía 140 toneladas.

siones oscilan desde las 40 a las 300 toneladas y que alcanzan altos precios, siendo el más elevado de 300.000 reales de vellón (19), lo que multiplica por veinte el precio del más caro de los construidos en Santander.

De todos modos el movimiento más importante de adquisición de buques por parte de nuestros armadores tenía lugar en base a barcos ya utilizados con anterioridad, y esto reza tanto por lo que respecta a las pinazas y lanchas destinadas a la pesca o al transporte de pasajeros, a los cachemarines de pequeñas dimensiones que realizaban el comercio de cabotaje entre puertos nacionales cercanos entre sí, o a los grandes navíos mercantes destinados al comercio internacional. En los dos primeros casos las compra-ventas tenían como móvil disponer de un medio de subsistencia que, aunque precario, no precisaba grandes inversiones (20); también respondían al objetivo de poder repartir un barco procedente de una herencia, o bien la vendedora era una viuda que no podía hacerse cargo del navío, o se vendía por la avanzada edad de su propietario, etc. En el caso de embarcaciones de gran porte, o se busca ampliar la propia flota y con ella el poder comercial y económico de la persona o firma de que se trate, o simplemente especular invirtiendo en esta actividad (21).

Los barcos comprados en mejores condiciones económicas eran, sin duda, los procedentes de presas corsarias subastadas en posterior remate, en el que el precio alcanzado estaba siempre por debajo del valor real del barco, de forma importante en muchas ocasiones.

La procedencia de estas naves no es, como en el caso de las de nueva construcción, de un punto geográfico concreto, sino que los armadores santanderinos, en relación constante con puertos europeos y americanos, compran barcos de las más variadas nacionalidades: franceses, ingleses, suecos, alemanes, estadounidenses, etc. Al adquirirlos deben matricularlos

(19) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 340, fol. 330; leg. 573, fols. 25, 23, 1001; leg. 353, fol. 181; leg. 355, fol. 188; leg. 356, fols. 114 y ss.; leg. 356, fol. 123. En estos contratos de construcción o solicitudes de matriculas se detallan en muchas ocasiones pormenorizadamente las medidas y características del buque en cuestión, lo que puede interesar a los estudiosos de la arquitectura naval.

(20) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 343 fol. 8. Se vende una lancha de pasaje en seiscientos reales de vellón. Por novecientos se podía disponer también de una embarcación de características semejantes. En cualquier caso, una pinaza o lancha para pesca o tráfico de pasajeros no pasaba de unos pocos miles de reales.

(21) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 303, fols. 34 y 36. Según estos documentos, el comerciante santanderino Sayús compra un bergantín alemán en seis mil pesos fuertes, vendiéndolo, tres días más tarde por nueve mil, obteniendo por tanto un 50% de ganancia sobre el capital invertido, en tan breve espacio de tiempo.

españoles, para lo que tienen que solicitar su matrícula adjuntando las escrituras de propiedad del navío. Con la concesión de matrícula se comprometen a que dicha embarcación “no saldrá de los dominios del rey sin permiso, so pena de pagar el trestanto del valor actual del buque” o arriesgarse a que pasará éste a propiedad del fisco. También se obligan a venderla exclusivamente a españoles en puertos españoles, así como a rescatar a los posibles compatriotas cautivos por naciones berberiscas. Salvo esta última cláusula es claro que las anteriores son medidas proteccionistas a la flota nacional, medidas que, no cabe duda, eran más que necesarias.

En cuanto a los tipos de embarcaciones que transitan por nuestro puerto en estos años, las más habituales en orden de frecuencia, son: bergantines, fragatas, goletas, cachemarines y corbetas. Diates y balandras aparecen dos o tres veces a lo largo de los veinte años estudiados y no quedan en los documentos constancia de su capacidad. Esto sin olvidar las numerosas pinazas y lanchas que se dedican al transporte, la pesca, el comercio de cabotaje y el corso. Esporádicamente, y sin detallar sus dimensiones, aparece algún otro tipo de embarcación, como polacras, patches, etc. El tonelaje de estas naves, dentro de cada uno de los tipos, oscila bastante, pero la mayoría se ajusta a una capacidad media semejante. Es esta media, sacada de la totalidad de navíos de un mismo tipo la que se añade a continuación:

Bergantines... ..	140,5	toneladas	(sacado de 204 bergantines)
Fragatas... ..	279,30	”	(” ” 131 fragatas)
Cachemarines	32,80	”	(” ” 56 cachemarines)
Goletas	74	”	(” ” 64 goletas)
Corbetas... ..	224,5	”	(” ” 21 corbetas)
Pinazas y lanchas...	228	quintales	(” ” 36 lanchas y pinazas).

Detalle en nota (22) las dimensiones y características de cada uno

(22) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 303, fol. 34 y leg. 350, fol. 1. Se trata de la fragata, arnada como tal por Francisco de Sayús, *Ana Margarita*, después *Victoria*. Con anterioridad había sido bergantin. De ella nos dicen que tenía 36 varas de quilla, 15 pies de puntal; 24,5 pies de manga “a la medida hamburguesa”. Construida de buena madera de roble “que creció y se cortó en territorio de S. M. danesa”.

A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fols. 177 y ss. El bergantin del que, además de conservarse su contrato de construcción más se ajusta a la medida es *La Amable Joaquina*, de 150 toneladas españolas y 190 francesas. Construido por Lefourcade en Bayona, tenía

de estos tipos de barcos, en base a los contratos de construcción, habiendo procurado elegir aquellos que más se ajustan a la media de los de su tipo.

EL CORSO DESDE EL PUERTO DE SANTANDER

Es este un aspecto muy poco estudiado hasta el presente. (23)

81 pies de cabeza a cabeza y 21 pies por su mayor anchura (se incluyen en el protocolo dimensiones pormenorizadas del mismo).

Otros bergantines a detallar son de tamaño superior a la media de los dos de este tipo que se movían por nuestro puerto. Así el *Segundo Campeador*, de 247 toneladas, del armados santanderino Juan de Carredano, comprado en Burdeos y que tenía 93 pies 3 pulgadas de largo, 22 pies 6 pulgadas de manga, de fondo en la bodega 11 pies 1 pulgada. Era de construcción americana y estaba forrado en cobre hasta las cintas.

Cuando se quería "españolizar" un navío, esto es, matricularlo español tras su compra, en la solicitud de matrícula y declaración de propiedad además de las dimensiones que declara el armador, se toman nuevamente en Santander, variando siempre, aunque ligeramente, de las declaradas oficialmente. Así, por ejemplo, el bergantín *Pascual*, antes *Diana*, construido en la ciudad hanseática de Wisby que decía tener 280 toneladas de 20 quintales cada una", quilla (de proa a popa) 90 pies, 6 pulgadas. Ancho de la bodega 22 pies, 4 pulgadas; profundidad 13 pies, 8 pulgadas. Medido en Santander da sólo 3 toneladas menos de capacidad total y las siguientes dimensiones: 94 pies de eslora, 87 de quilla, 23,4 de manga, 22 de plan y 14 de puntal. A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 353, fols. 40 y 134 y ss.

A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355. El cachemerín *Angel de la Guarda* de 40 toneladas, construido en Ondárroa y que tenía 24 codos de quilla, 27 codos de eslora, 15 pies de manga, 7 pies de puntal.

A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 344, fol. 5. O el lugre-cachemarin *El vencejo*, de 36 toneladas y 49,5 pies de quilla, 57,33 de eslora, 15,5 de manga y 6 de puntal.

A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 353, fol. 11. La goleta de la que se conserva contrato de construcción se ajusta en su tonelaje a la media de 75 toneladas. Fue construida en el Astillero de Limpías por Joaquín de Eguiraun y tenía 50 pies de quilla, 17,5 de manga y 8 de puntal.

A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fols. 26 y ss. La Corbeta *Nuestra Señora de los Dolores* (a) *La Bayonesa*, después *Flora*, de 374 toneladas francesas (unas 295 españolas) tenía 3 palos, dos puentes, 106 pies y dos pulgadas de cabeza a cabeza; su longitud "tomada sobre cubierta de proa a popa por dentro de dicho buque de 95 pies siete pulgadas; su mayor anchura, 26 pies y 4 pulgadas; su longitud media 100 pies, 11 pulgadas; su mayor profundidad al lado de la carlinga 13 pies y 3 pulgadas.

A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 353, fol. 124. La lancha mayor de pesca *San Luis*, *San José* y *el Santísimo Cristo de los Remedios*, de la que no nos dan la capacidad total, tenía 104 pulgadas de manga, 54 de puntal, 18,5 codos de quilla, 20 de largo y fue construida en Santander.

Termino con la relación de dos pinazas, ambas superiores a la media, 320 y 300 Qm. respectivamente, pero que pueden servir a título indicativo. La mayor, de nombre *Los Santos Mártires* tenía 44 pies de quillón, 40 de quilla, 10,5 de manga y 5 de puntal. La segunda, *El Angel y Nuestra Señora del Carmen* era de 40 pies de largo, 10 de manga y 4 pies y 4 pulgadas de puntal. A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 344, fol. 34 y leg. 342, fol 49.

(23) CACERES Y BLANCO, F. I. Los corsarios del Cantábrico durante el reinado de Carlos IV *Altamira*, 1964, pp. 3-150. Cuya descripción consiste básicamente en una recapitulación bibliográfica del corso oficial, organizado desde los diferentes países, en tanto que el que tratamos aquí se centra, por el contrario, en el corso realizado por particulares, fundamentado en la documentación que sobre ese período nos proporcionan los archivos locales.

Como es sabido, los armadores debían declarar al patentar su buque los fines a que destinaban el mismo; sin este requisito no podía hacerse a la mar (24). Los navíos podían solicitar patente mercante, de corso y mercancía o únicamente de corso. En los dos últimos casos, sus actividades estaban reguladas por la Ordenanza de Corso de 1801 (25) en la que se establecen una serie de limitaciones a su actividad, tales como “no hostilizar a baxeles de potencias amigas” (26), o que correspondía a las autoridades de marina el determinar si un barco apresado era o no “buena presa”, así como el que los corsarios estaban bajo el fuero de la Real Armada.

En el caso de los navíos que desarrollan su actividad desde el puerto de Santander en las dos primeras décadas del siglo XIX, es claro que la gran mayoría navega con patente de mercancía. Las patentes de corso y mercancía son privativas de barcos destinados a la trata de negros o bien abundan en determinados momento de mayor peligro en la mar. Es significativo a este respecto que la totalidad de las patentes expedidas desde nuestro puerto en 1800 y hasta diciembre de 1801 sean de corso y mercancía o exclusivamente de corso. Un nuevo período de hostilidades, 1805, contempla la reaparición de las patentes de corso (27). Las de corso y mercancía son solicitadas por navíos que emprenden viaje con destino

(24) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 350, fol. 70. Con fecha 24 de febrero de 1814 se traslada la escritura de compra en subasta de la lancha *Vencedora* que fue apresada por navegar sin patente de corso.

(25) CACERES, ob. cit. p. 117 y ss.

(26) Esta condición, que también tenían los corsarios de otras naciones, no se cumplía siempre. Tenemos una noticia de 5 de febrero de 1804, según la cual el capitán del *San Joaquín* es atacado por un corsario francés, nación amiga en ese momento, arrebatándole dos barriles de vino y dos canarios con sus jaulas. También le “dió noticias de que su nación y la española tenían guerra con la inglesa, previéndole por lo mismo que navegasen con cuidado”. A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 341, fol. 5.

(27) Esto parece contradecir la tesis mantenida por Cáceres y Blanco en su obra ya citada, p. 120, en que defiende que el destino de estos buques mercaderes-corsarios era esencialmente aventurero, sosteniendo que el corso privado se planteó como un negocio. Vemos cómo esta actividad aparece, por el contrario, unida a los aspectos más peligrosos del comercio marítimo, la trata de negros o el mero comercio en momentos de guerra con otras potencias marítimas, momentos en los que se rarifica (en ocasiones hasta prácticamente desaparecer) el comercio marítimo y los armadores que se deciden a mantenerlo necesitan proteger barcos y carga, por lo que, en mi opinión, se trata más de una actividad defensiva que agresiva por su parte. Por otro lado, de los barcos armados exclusivamente en corso en Santander, en más de una ocasión lo son por motivos altruistas: colaborar en la defensa de una plaza o como sus mismos protagonistas declaran “como muestra de patriotismo”. Véase A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 342, fol. 28. Habría que excluir de este plantenamiento a los aventureros profesionales que aquí son minoría, ya que la mayor parte son armadores y navieros que ven la necesidad de proteger la propia costa.

a América y no por aquellos que se dirigen a algún puerto europeo o a la península (28).

Para la concesión de la patente de corso se exigía una fianza de sesenta mil reales de vellón, además de la cantidad variable, en proporción al valor del barco, que debían pagar por la patente de navegación. Aunque no todos los documentos de estas características guardan constancia de que se abonara tal cantidad, siempre consta que se pagaba en los momentos de mayor peligro (29).

En cuanto a los barcos que se destinan estos años exclusivamente a la actividad corsaria son: dos lanchas en 1800, *La Concha* y *La buena fe*, con veintidós y dieciséis hombres de tripulación respectivamente (30). En los primeros meses de 1805 cuatro navíos de armadores montañeses salen en corso (31) “contra la nación británica”, la enemiga en ese momento (32).

En diciembre de 1806, Pedro Labat arma un nuevo corsario, *El Atrevido* (33). Casi un año después, un gallego destina a este fin un buque patentándolo desde nuestro puerto (34). Finalmente, en abril de 1814 Francisco de Sayús ofrece su lancha *Santander*, armada en corso y con un

(28) He encontrado una excepción en la documentación de estas dos décadas. El bergantín de Francisco de Sayús, *Victoria*, que sale de Santander armado en corso y mercancia el 10 de diciembre de 1813, con destino a Cádiz. A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 349, fol. 47. Obsérvese la relación corso-zona especialmente conflictiva.

(29) Se incluyen en apéndice las patentes del período. Me refiero en este caso a aquellos buques en que, además de su valor, se acompañan los 60.000 reales de vellón correspondientes al corso y a los que se añade (C).

(30) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 107 y 120. El armamento de que constaban era muy similar: un cañón de 4 y dos pedreros cada uno. Nicolás de Aldecoa, capitán de *La Concha* dice llevar 14 fusiles, 6 pistolas, 16 sables y otras armas. No se determina el número de estas armas que lleva el otro navío.

(31) Se trata de: la lancha de Francisco de Durango *Los Santos Mártires* (a) *La Em presa*, patroneada por Aldecoa, a quien ya habíamos visto dirigir un corsario en 1801, A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 342, fil. 7; el cachemarin de Carlos de la Sierra *Los dos Amigos*, *Idem. ibidem*, leg. 342, fol. 12; la fragata de Francisco de Sayús *La Fidelidad*, que sería apresada un mes más tarde por una fragata inglesa. Por su inusual importancia destacamos la dotación de 164 hombres con que contaba, además de llevar 20 cañones de a 6 y a 4, 50 fusiles, 100 sables, 100 pistolas, 6 esmeriles, etc. *Idem. ibidem*, leg. 342, fol. 17. Finalmente, la goleta de Pedro Labat *El Vengador*, *Idem. ibidem*, leg. 342, fol. 35.

(32) En las patentes mercantes, las autoridades de marina hacen comprometerse al armador a “que no hostilizará a bajeles de potencia alguna amiga ni enemiga (pues aún en tiempo de guerra se necesita diferente patente para esto)” A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 340, fol. 7.

(33) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 343, fol. 77. También cuenta con importante dotación: ciento tres hombres, 8 cañones de a 6, 4 de a 4, 4 obuses de a 12 y 50 fusiles.

(34) Pedro de Abeleyra patenta al lugre *Barbarroja*. Lo tripulan treinta y ocho hombres y lleva un armamento consistente en cuatro carronadas de a 12, 6 cañones de 4 y 25 fusiles, 30 pistolas, 30 sables, etc.

cañón de a 6 y cuatro pedreros, al Comandante General del Bloqueo de Santofña, para que permanezca en la boca de aquel puerto a fin de que impida la entrada de buques o socorros que pudieran pretender introducir los enemigos de la nación (35).

Por supuesto que la protección de nuestras costas y de los barcos que navegaban por ellas no estaba sólo en manos de los particulares. Era misión de las autoridades militares de marina disponer convoyes que protegieran a los mercantes. También del Consulado dependían funciones de protección y aviso (36).

Una característica común a todos estos corsarios, salvo alguna excepción ya anotada, son sus reducidas dimensiones.

Las condiciones que el armador establecía con la tripulación eran siempre muy parecidas entre sí. Dos terceras parte del importe líquido de las presas hechas iban a parar a las arcas de la Real Hacienda y la tercera parte restante se destinaba a la tripulación. De ella, el capitán cobraba doce partes y, frecuentemente, un 5% en la totalidad de lo atrapado. Cantidades progresivamente decrecientes iban cobrando el resto de los hombres; desde diez partes que podía cobrar un primer oficial a una parte que cobraban los marineros y aún menos los pajes, que sólo recibían tres cuartos o la mitad de una parte (37). Se premiaba a quien avistaba

(35) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 350, fol. 55. Francisco de Sayús comerciante santanderino de origen francés, tratado en alguno de sus perfiles por SIMON CABARGA, J. y citado por toda la historiografía local que se ocupa de esta época y que, por lo variado de sus actividades, tanto comerciales como políticas (estaba introducido en negocios harineros, poseía una pequeña flota de barcos de no excesivas dimensiones, desempeñaba cargos públicos en la ciudad, responsabilidad que abandona en algún momento durante la Guerra de la Independencia, miembro consular) debió llegar a alcanzar una considerable fortuna; fortuna que, en 1819 está en gravísimo peligro, pues tenemos un oficio del Secretario del despacho de Gracia y Justicia dirigido al Consulado de Santander para que informe "sobre la forma de evitar la total ruina de don Francisco de Sayús, del comercio de Santander llegando a un acuerdo con sus acreedores" acompañado de una minuta del informe del Consulado. Es del 14 de febrero de 1819 la solicitud y de dos de marzo del mismo año la respuesta consular. A.H.P.S. *Sec. Real Consulado*, leg. 58, doc. 21. Dada la importancia que puede tener el estudio de los hombres del comercio desde el punto de vista social, y puesto que en este personaje se dan sucesivos cambios de fortuna, podría ser de interés tratar de conectar estas fluctuaciones con la coyuntura ciudadana y la estructura de su capital comercial.

(36) A.H.P.S. *Sec. Real Consulado*, libro 5, fol. 148. Acta de la Junta de gobierno ordinario de 2 de julio de 1803 en la que se da cuenta del regreso del cachemarin que había fletado y despachado el Consulado, tras cumplir una campaña de 33 días para dar noticia a los buques españoles de la guerra declarada entre Francia e Inglaterra.

(37) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 343, fol. 79. Sirva de ejemplo la relación que la contrata del personal de *El Atrevido*, de Pedro Labat, nos proporciona. Este barco sale en corso por espacio de tres meses. Su tripulación, como es habitual, participa en una

un barco o a los cabos de presa (38) con cantidades mayores si era un navío de tres palos que si era de dos.

Las patentes de corso eran expedidas por períodos de tiempo que oscilaban entre los dos meses y el año, siendo estas fianzas las únicas que se solicitan con duración inferior al año.

La posibilidad de conseguir buenas presas con la ganancia económica consiguiente, no puede hacernos olvidar el mayor riesgo que la tripulación de estas embarcaciones corría, por los enfrentamientos bélicos con otros corsarios y por la cantidad de pólvora que llevaban y que podía acabar con la vida de numerosos marineros fortuitamente (39).

tercera parte de las presas, además de adelantarles determinadas cantidades a cuenta. Esa tercera parte es distribuida del siguiente modo:

Capitán	12 partes y	2.000 reales a cuenta			
2.º capitán	10 "	" 1.800 "	"	"	"
1.º oficial	10 "	" 1.800 "	"	"	"
2.º, 3.º y 4.º oficiales	8 "	" 1.400 "	"	"	"
5.º y 6.º oficiales	6 "	" 1.200 "	"	"	"
Cirujano	8 "	" 1.400 "	"	"	"
Cabo de presa y escribiente	4 "	" 1.400 "	"	"	"
Primer pilotín	2 "	" 600 "	"	"	"
2.º pilotín	2 "	" 700 "	"	"	"
Contramaestre	6 "	" 1.200 "	"	"	"
2.º contramaestre	3 "	" 1.000 "	"	"	"
1.º condestable	4 "	" 1.200 "	"	"	"
2.º condestable	2 "	" 800 "	"	"	"
Carpintero	3 "	" 800 "	"	"	"
6 cabos de guardia, despensero y mayordomo	2 "	" 500 "	"	"	"
2.º despensero	1 "	" 500 "	"	"	"
1.º cocinero	2 "	" 800 "	"	"	"
Artilleros y 16 gavieros	1,5 "	" 600 "	"	"	"
16 marineros	1 "	" 500 "	"	"	"
5 marineros	1 "	" 400 "	"	"	"
Grumetes	0,75 "	" 300 "	"	"	"
2 pajes	0,75 "	" 240 "	"	"	"
Restantes pajes	0,50 "	" 200 "	"	"	"
Sargento	2 "	" 800 "	"	"	"
Cabos	1,5 "	" 600 "	"	"	"
Voluntario	1 "	" 600 "	"	"	"
8 soldados	1 "	" 400 "	"	"	"
2 soldados	0,75 "	" 360 "	"	"	"

(38) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol.138. El 18 de octubre de 1800, el armador del bergantín *La Confianza*, que en corso y mercancía se dirigía a La Guaira, promete a quien aviste a un navío de tres palos, 100 pesos y 60 si es de dos palos. A los cabos de presa, 200 pesos sencillos en el primer caso y 130 en el segundo.

(39) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 339, fol. 75. El 7 de mayo de 1801 se solicita matrícula para la corbeta *La Atrevida* que se dirige a Veracruz; su comprador, que aunque habitante de aquella localidad americana es "natural de estas montañas" dice que este navío había realizado dos campañas en corso y luego había llegado a Santander con frutos de mucho valor, donde se abastece de nuevo pidiendo permiso para volver a salir. Cuenta en esta petición como en una de las campañas de corso, murieron nueve marineros en un fuego de pólvora.

Además de las solicitudes de patentes de corso tenemos también las de armamento y material bélico en las Reales Fábricas de La Cavada. Como se sabe, las condiciones en que se realizaban los contratos entre los armadores y las Fábricas eran las siguientes: Se pagaba una fianza por el armamento, que no se abonaba en su totalidad hasta seis meses después, siempre que no hubiera naufragado la nave o hubiera sido apresada. Podía también devolverse el material, en su totalidad o en parte, si no había sido necesario utilizarle. Medidas de indudable proteccionismo a la actividad corsaria a cargo de particulares por parte de los poderes públicos, conscientes de que el Estado no podía afrontar por sí solo la defensa de las costas y de las prácticas comerciales por mar.

Ocho de un total de diez solicitudes de armamento corresponden a los dos primeros años de siglo, siendo las dos restantes de 1805 y 1807 respectivamente. De ellas, tres de las primeras son para un solo navío que, finalmente, no llegó a utilizar el material devolviéndolo (40). En un caso se trata de una reclamación que la fábrica de La Cavada hace al Consulado por un importe de 36.979 reales y dos maravedís, por cañones y otras cosas para el armamento del corsario *San Fernando*, que fue propiedad del Consulado (41). En las restantes ocasiones se trata de armamento para navíos pertenecientes a navieros santanderinos (42), con la excepción de unos armadores vascos (43) y otro gallego (44).

(40) Se trata de la fragata *Astigarraga*, del naviero de Montevideo José Ramón Mila de la Roca, que con destino a La Guaira en corso y mercancía solicita abundante armamento y municiones. A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 339, fols. 11, 33 y 111. En la primera ocasión solicita 4 obuses de a 24, 40 balas rasas de 24 y 1.600 de a libra; de éstas últimas se le dan 700 que había en la ciudad por no haberlas utilizado Francisco de Sayús, y el resto son de la Real Fábrica. Solicitado en febrero de 1801 sería devuelto el 26 de octubre de ese mismo año. Un mes más tarde, afianza 500 libras de pólvora, único material de los solicitados para este barco que no sería devuelto, o al menos no consta su devolución. En setiembre del mismo año pide 14 cañones de a 6 y 300 balas de a 6, así como 1.344 de a libra. Quedaría cancelada la fianza, por devolución del material, el 23 de enero de 1802.

(41) A.H.P.S. *Sec. Real Consulado*, libro 5, fol. 78

(42) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 19. *El Gachupín* de Aguirre Hnos. que se dirige a Veracruz, el 21 de febrero de 1800.

Idem. ibidem. fol. 153 *Nuestra Sra. del Carmen (a) La Primavera*, de Pedro de Miguel Pericena, también con destino a Veracruz. *Idem. ibidem.* leg. 339, fol. 63. *Los dos Hermanos*, fragata de Manuel A. de Echevarría del Real Astillero de Guarnizo, que se dirigía con trigo y harina hacia el Ferrol. *Idem. ibidem.* leg. 342, fol. 22. *La Fidelidad* de Francisco de Sayús.

(43) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 5. *San Ignacio de Loyola (a) La Veloz* de Barandiarán y Galardi, de San Sebastián.

(44) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 344, fol. 53. *Barbarroja*, lugre de Pedro de Abeleyra de Vigo, que ya citamos en otra ocasión.

Son numerosas las noticias que sobre apresamientos de buques o ventas de navíos declarados “buenas presas” tenemos durante este período.

Dependiendo de la situación de las relaciones exteriores españolas con otros países hay épocas de mayor o menor conflictividad.

El momento que provoca mayores irregularidades es, sin duda, la etapa de la Guerra de la Independencia. En este período un barco puede ser apresado en Santander viniendo de Gijón, so pretexto de proceder de un puerto enemigo, siendo vendido en pública subasta tras haberse declarado buena presa (45). En ocasiones, el apresamiento tiene lugar en la misma boca de este puerto (46).

Son once las patentes de navegación que se anulan de las expedidas en Santander a causa de los encuentros de los barcos aquí patentados con naves corsarias (47). Seis de ellas lo son hasta 1807 y las cinco restantes de 1805 a 1816; en estos últimos casos son apresamientos hechos por “insurgentes”, denominativo aplicado comúnmente a los criollos hispano-americanos que luchaban por su independencia. Sus naves llegaron en muchos casos a las cercanías de nuestras costas, e incluso a tratar de sacar

(45) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 303, fol. 33. El 15 de noviembre de 1811 protesta el capitán de *La Concepción* porque habiendo sido obligado por el Comandante de Marina de Lúcarca a salir para Gijón y de allí dirigirse a Plencia, es apresado en Santander por una trincadura francesa y vendido en remate público por 3.221 reales y 12 maravedíes. Deja declarado dicho capitán que tales hechos no sean “de su cuenta y cargo sino proveniente de los acontecimientos mencionados indispensables e irremediables en las actuales circunstancias, y Estado del Reyno”.

(46) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 341, fol. 131. El 17 de julio de 1804 se anula una fianza de sobrecargo del santanderino Joaquín Muñoz, que en concepto de tal viajaba en la fragata *Nuestra Sra. de los Dolores*. Se aclara que dicha embarcación fue apresada a la boca de este puerto, cuando regresaba de Veracruz, y llevada a Plymouth.

(47) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fols. 45 y 163; leg. 341, fols. 148 y 121; leg. 342, fol. 1; leg. 344, fol. 28; leg. 353, fols. 149 y 178; leg. 355, fols. 16 y 76; leg. 356, fol. 45. Se trata de las siguientes: el bergantín *El Volante*, del conde de Campogiro, que se dirigía a Veracruz; el bergantín *Acteón*, perteneciente a Santiago Francine, con destino a Veracruz, que fue apresado en la Isla de Aber por la fragata inglesa *Diana* de 48 cañones el 10 de marzo de 1801; *El Santander*, fragata de los Hermanos Aguirre, con registro a Veracruz; *Nuestra Sra. de los Dolores*, fragata que es apresada por otra de guerra inglesa cuando se dirigía a Veracruz y conducida a Plymouth; *La Graciosa*, bergantín-goleta de Francisco Durango que se dirigía a La Guaira; *El Santander (a) Los Santos Mártires*, apresada por insurgentes; *Antonio Bonifacia* de Manuel de Posadillo, goleta de 60 toneladas que cargada de hierro se dirigía a La Habana, apresada por insurgentes; *Santelmo*, bergantín de Francisco Xavier de Gárate, de Nueva Guayana, que salió de Santander con dirección a aquél puerto el 10 de febrero de 1817. *Iris*, de Francisco Bustamante Guerra, apresada por un corsario insurgente; *La Juana* de Pedro Olavarría, de Bilbao, cachemarin que se dirigía a Lisboa, y a quien le es robada la patente por una nave corsaria insurgente.

de la propia bahía de Santander una fragata fondeada en ella (48). Se encuentran también barcos que han sido robados por ellos (49). Asimismo hay navíos que protestan por tener que arribar a Santander, siendo otro su puerto de destino, porque muchos corsarios insurgentes inundaban la mar (50).

En los primeros años del siglo las presas son realizadas por barcos pertenecientes a potencias europeas y, cuando este dato queda precisado en la documentación, se trata de Gran Bretaña.

En la información que nos proporciona el Real Consulado tenemos noticia del apresamiento de dos diates portugueses y un cachemarin español en 1814, que serían conducidos a Santoña (51). Al año siguiente, el capitán general de la isla de Cuba da noticia de haber sido apresada la fragata española *La Firmeza* por un insurgente, habiéndose arrojado al agua la correspondencia que transportaba (52). También por las declaraciones de averías nos constan apresamientos realizados por naves extranjeras sobre nuestros buques (53).

Es, sin embargo, la compra-venta de navíos, restituciones de presas o declaraciones de buenas presas la documentación que nos aporta mayor cantidad de datos sobre las actividades corsarias del período, dando la medida de la importancia de este capítulo. Después que una nave era

(48) El 26 de julio de 1818 el cachemarin *Nuestra Sra. del Carmen* que se dirigía desde el puerto de Santander al de Santoña, protesta porque ha sido asaltado por una lancha insurgente que también salía huyendo de dicho puerto, después de habersele frustrado su idea de sacar de esta bahía la fragata española *Tres Hermanos* que estaba próxima a dar la vela para Lima. Le robaron cuanto tenía en la misma boca de este puerto, junto a la isla de Mogro. A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 356, fol. 89.

(49) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 356, fol. 96. Hace esta declaración el capitán del bergantín *Santa Ana* el 10 de agosto de 1818.

(50) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 356, fol. 104. Las fragatas *San Fernando* (a) *Aquiles*, *Nuestra Sra. del Carmen* (a) *la Esmeralda* y *La Amable María* (a) *La Empresa* que desde Cronstad se dirigían a Cádiz acordaron dirigirse "a uno de los puertos de Cantabria, huyendo de caer en poder de aquellos levantados" de los que habían tenido noticias en Inglaterra.

(51) A.H.P.S. *Sec. Real Consulado*, libro 3, fol. 32 v. El 12 de febrero de 1814 se lee esa noticia proveniente del Consulado de Bilbao y se adjunta un oficio para el Comandante de *La Baylén* a fin de obligarle mediante promesa a proteger el comercio de la costa.

(52) A.H.P.S. *Sec. Real Consulado*, leg. 35, doc. 12.

(53) En 1811 y 1812 tenemos dos noticias a este respecto. El bergantín *La Amistad* que sale el 24 de abril de 1811 de nuestro puerto es apresado seis días después por un buque de guerra inglés *La Flor del Mar* de 18 cañones, y conducido a Cádiz, por lo que reclama a Santander el importe de la fianza. A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 347, fol. El bergantín *Nuestra Sra. del Carmen* que con carga de madera y otros efectos se dirigía desde Ribadeo a Bristol, es apresado por el "balafú" francés *Comandante Begón*, siendo despojado de la carga y quemado posteriormente, *Idem. ibidem.*, leg. 348, fol. 34.

declarada "buena presa" se remataba en subasta pública. Los comerciantes santanderinos las seguían con vivo interés debido al bajo costo que alcanzaban los barcos subastados, aunque quizá precisaran reparaciones especiales, si se comparaban con barcos construidos por encargo o comprados a otros armadores (54); es por esta razón que las subastas habidas en Santander, con sólo dos excepciones (55) siempre quedan los buques en propiedad de armadores locales (56). En ocasiones son sus barcos los que apresan a otros, procediendo a la venta (57) o solicitando su entrega (58).

Son reiteradas las demandas para conseguir que un navío o su carga sean declarados buenas presas, o bien por el contrario, que se restituya alguna presa injustamente apropiada (59).

(54) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 128. El naviero santanderino Francisco de Durango compra en subasta la corbeta corsaria francesa *La Alianza de San Maló*, en agosto de 1800. Realiza la operación por un monto total de 299.000 reales de vellón, cuando en las propias escrituras de venta es valorada por expertos en 484.260. Construida en San Maló en 1798, estaba forrada en cobre, tenía 85 pies franceses de quilla, 102 de eslora, 28 de manga y 12,5 de puntal. Estaba equipada con 8 cañones de a 6. Este ejemplo es significativo porque se pueden contrastar la edad del buque, la tasación oficial y el precio de compra. Pero es una constante y los ejemplos podrían multiplicarse.

(55) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, Leg. 342, fol. 47. El brigadier de la Real Armada y Comandante de Marina subasta el 6 de mayo de 1805 a *El Fénix*, bergantín de 130 toneladas que viajaba con carga de bacalao de la isla de Jersey a Bilbao. Pasó a ser propiedad del capitán de un navío prusiano, Otto Ruysch Blecker. *Idem. ibidem.* leg. 343, fol. 33. El 5 de abril de 1806 se vende el bergantín inglés *Los dos Hermanos* que iba cargado de sal. Apresado por la goleta corsaria *La Guipuzcoana* es comprado en 14.000 reales de vellón a cuenta de la firma Lima e hijo de Lisboa.

(56) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 110. Joaquín de Sarraga compra el 3 de julio de 1800 el bergantín inglés *Eliza* de 100 toneladas en 20.595 reales de vellón, que había sido apresado por *L'Abeille de la Rochelle*. *Idem. ibidem.* fol. 128, ver nota (54). *Idem. ibidem.* fol. 143, Ramón del Vial compra el 9 de noviembre de 1800 el bergantín *Britania* en 44.700 reales y que había sido apresado por *La Hyene*. *Idem. ibidem.* leg. 342, fol. 27, el 26 de marzo de 1806 se rematan dos cachemarines mercantes, el *San Emeterio* y *Nuestra Sra. de Begoña* que habían sido apresados cuando transportaban a Bayona 30.304 pesos fuertes. Los compra Pedro J. Ruiz de Benereo en 11.106 reales. *Idem. ibidem.* leg. 349, fol. 43, el 25 de noviembre de 1813 Pedro José de Obregón compra el cachemarin francés de 14 toneladas *La Ambición*, que había sido apresado por el bergantín de guerra británico *La Belle Poule*. A veces se tiene constancia de que una compra de determinado barco perteneciente a un armador local procede de una compra en corso cuando éste registra en los protocolos de marina una venta posterior. Es el caso de la goleta de 40 toneladas *Numancia* de los armadores Aguirre Hermanos, que cuando la revenden en 1819 hacen constar que la habían comprado, a su vez, en 1812 al capitán del bergantín de guerra inglés *La Lita*, corsario que había apresado a este navío, antes denominado *El Mariner de Boston*, *Idem. ibidem.* leg. 357, fol. 29.

(57) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 90. El 10 de marzo de 1800 Francisco de Sayús certifica haber vendido la fragata inglesa *La Especulación* en 113.500 reales que el capitán de su barco había cogido en corso.

(58) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 51. El 27 de marzo del mismo año *El Volante*, bergantín del conde de Campogiro apresa a *La Minerva*, bergantín americano. Es declarado buena presa a medias en Ribadesella por lo que el armador nombra un apoderado que tramite el que se verifique la entrega del buque y la carga.

(59) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 1. El 11 de enero de 1800 se reclaman a los armadores del corsario *El atrevido montañés* 21 barriles de acero, valorados en 5.586

También se reclaman cantidades por deudas contraídas en la actividad corsaria (60).

A veces puede comprobarse como los navieros o fletadores, para conseguir salvar la carga o el barco en caso de apresamiento, realizan declaraciones falsas o dotan a sus naves de documentos que no se ajustan a la verdad (61).

Es de destacar la aventura de un buque que en febrero de 1806, armado en corso y mercancía, estaba fondeado bajo la batería de San Felipe con dos hombres vigilando, mientras el resto de la tripulación preparaba el viaje. Unos prisioneros ingleses que habían escapado consiguie-

reales de vellón, que éste había arrebatado a la fragata anglo-americana *Abigail* por existir una real orden en la que sus propietarios podían apoyarse para solicitar su devolución. *Idem. ibidem.* leg. 303, fol. 16, se da un poder en 16 de mayo de 1809 para proseguir la causa sobre legitimidad de la presa *La Esperanza*, galeota apresada y conducida a Santoña por la lancha española *Atrevida*, armada en corso por el bilbaíno Tomás de Berruete, *Idem. ibidem.* leg. 303, fol. 20, el 28 de marzo de 1810 los hermanos Nepomuceno Muñoz dan un poder a un paisano suyo, Nicolás Laborde, para que apele en Bayona de Francia sobre la sentencia dada, a fin de tratar de recuperar la fragata *Anfitrite*, propiedad de aquellos y que había sido apresada en corso. *Idem. ibidem.* leg. 350, fol. 89, un armador de Plencia, Mariano de Jano, da un poder al santanderino Pedro Vila y Oregón el 2 de julio de 1814 para que siga la demanda que el primero había puesto sobre que era nula la venta de la lancha *Nuestra Sra. del Carmen* que había sido apresada por una trinca-dura francesa y conducida al puerto de Santoña. Cuando los franceses evacuan la plaza el demandante pretende rescatarla, a pesar de lo cual se sacó a remate por 3.000 reales. Es comprada por más del doble de esta cantidad por Fermín Rivero de Limpías. El demandante considera que éste debe perder la lancha y pagar, además, una fuerte multa. *Idem. ibidem.* leg. 351, fol. 222, también en 1814 el capitán de la fragata española *La Catalina* traslada ante los escribanos santanderinos la protesta que ya había hecho en Puerto de Plata, por haber sido apresado allí por un barco de guerra español que, al abordarles les había dicho ser de Cartagena; fueron privados del equipaje y trasladados a la lancha de la fragata. En la protesta se informa que el mismo corsario había hecho otras presas bajo bandera francesa. La fragata y su carga fueron vendidas en subasta.

(60) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 353, fol. 106. El conde de Campogiro, armador de la corbeta *Cantabria*, debe pagar al hijo de Juan de la Colina la cantidad de 15.000 reales y más por la parte que a éste le correspondía en una presa que dicha corbeta había hecho en 1800. Como quiera que el padre del demandante hacía quince años que se había embarcado para América sin que después se supiera nada de él, su hijo se considera con derecho a que se le abone dicha deuda. Consta en el folio 120 del mismo legajo que consiguió su objeto cobrando del conde la cantidad de 16.894 reales y 19 maravedís. *Idem. ibidem.* leg. 339, fol. 81, el 6 de junio de 1801 el contramaestre y marineros de la lancha corsaria *La buena fe* demandan a Manuel de Collado, de San Sebastián, su armador y capitán, por no haber cobrado toda su parte en una presa. También los armadores del barco apresado *Domine Lucas* reclaman contra dicho capitán; su propia tripulación le acusa de insultos gravísimos y pide cuentas sobre la expedición y el armamento del corsario *Domine Lucas*. El demandado, por su parte, da su poder a dos personas de su confianza para que le defiendan de las dos demandas existentes contra él en el tribunal de marina, *Idem. ibidem.* fols. 107, 108, 115 y 110.

(61) A.H.P.S. *Sec. protocolos*, leg. 303, fol. 2. El 18 de enero de 1808 se declara cómo el diate portugués *Nuestra Sra. de la Piedad (a) Nueva Aurora* que con cinco mil fanegas de trigo y una partida de harinas había salido de Santander con rumbo a Sanlúcar de

ron robar el barco de noche. Fue totalmente infructuosa la búsqueda que una lancha realizó a la mañana siguiente. Parte de la tripulación fue encarcelada como consecuencia de los hechos (62).

Para terminar, y ya que siempre se cita a los elementos naturales en la mar como los enemigos principales del buen desarrollo de las actividades que por ella se realizan, hay que destacar cómo en alguna (contada) ocasión, ocurre al revés. Es el caso de un patache que con carga de trigo para aprovisionar al ejército sale de Requejada y es apresado por un navío inglés. Una fuerte tormenta obligó a los apresadores a devolver el mando del barco a su primitiva tripulación que lo trae felizmente hasta Santander (63). Una vez en puerto, solicitan cobrar la presa como "arrebataada" a un corsario.

En fin, de la consideración de toda la documentación manejada para confeccionar este epígrafe, considero oportuno destacar que la actividad corsaria desde el puerto de Santander en estos años era fundamentalmente defensiva y, en su mayor parte, protagonizada por los propios buques mercantes, que en los momentos de más riesgo suscribían a tal efecto la patente mixta de corsario y mercancía, a la vez que aumentaban la dotación y el armamento.

Barrameda, fue apresado por ingleses y llevado a Plymouth. Los consignatarios son Marcial de Altuna de Santander y Margarita Loughnan, viuda del cónsul de Estados Unidos, y sin embargo el cargamento figuraba como propiedad del capitán del diate, José Coello, "y como este sea uno de los casos en que la ordenanza mercantil que aquí rige permite a los aseguradores que puedan hacer y hagan si así les acomode el correspondiente abandono de la cosa asegurada a disposición y beneficio de sus aseguradores... lo hicieron así (los consignatarios) presentando en esta ciudad la demanda correspondiente. *Idem. ibidem.* leg. 345, fol 18. El 22 de abril de 1808 el capitán de la galeota holandesa *Hoffnuno*, que había sido apresada en Santoña, declara que su mercancía procede de puertos ingleses, contra los que hay decretos que dan por buena la presa que se haga de buques procedentes de allí, por lo que sus armadores le habían dotado de documentación falsa para hacer creer que dicha mercancía procedía de Amsterdam. Apoyándose en que ha liberado la carga del enemigo común inglés, solicita le sea concedida la libertad del buque con sus pertrechos. El capitán no se sale con la suya y tres meses más tarde es declarada la galeota buena presa con todo su cargamento, a favor de la lancha corsaria *La Atrevida* que la había apresado, *idem. ibidem.* leg. 345, fol. 32.

(62) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 343, fol. 10. El buque pertenecía a Francisco Sayús e iba a iniciar su derrota hacia Veracruz. Contaba con dos cañones, 12 fusiles y otras armas, siendo 11 los hombres de su tripulación. En sucesivos documentos del mismo protocolo, (folios 14, 19, 21 y 25) queda constancia de cómo el capitán, contra maestre, cuatro marineros y un paje recobran la libertad bajo "fianza de carcelería" prestada por el propio armador.

(63) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 133.

LA TRATA DESDE EL PUERTO DE SANTANDER (64)

Como se sabe, hasta 1817 no quedaría abolida la trata de negros. A pesar de lo tardío de la fecha esta abolición se realizaría únicamente a nivel teórico. En el caso de Cuba, el auge de la producción azucarera en torno a esos años, tendría como consecuencia la africanización de la isla (65). Citamos el caso de Cuba por ser La Habana el punto de destino de la casi totalidad de los barcos negreros que partieron de Santander.

Vamos a ver de qué forma ha reflejado la documentación la importancia que este capítulo tuvo para el puerto montañés.

Las salidas desde Santander en dirección a la costa africana a fin de cargar negros con los que dirigirse a América, comienzan en 1815. Al finalizar nuestro estudio a comienzos de 1820, son veinte los barcos que habían realizado esa travesía (66). De ellos, en sólo tres casos no tienen a La Habana como punto de llegada fijado de antemano, variando por el genérico América (67), citando algún otro puerto concreto (68) de la América Meridional o fijando al sur del Ecuador como amplio ámbito de recepción de carga (69).

La procedencia de los armadores es como sigue: en doce casos se trata de santanderinos, cuatro son de Bilbao, dos cubanos, otro de La Coruña y en una ocasión no consta su origen en el documento. De las doce travesías a cargo de santanderinos, seis se llevan a cabo en barcos

(64) El título de este apartado repite el del trabajo de BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, F. *La trata desde el puerto de Santander*, Lisboa, 1950, como merecido homenaje a su autor.

(65) FONTANA, J. Ob. cit. p. 131.

MANNIX & COWLEY. *Historia de la trata de Negros*. Madrid 1968, p. 190, afirma que los años posteriores a la prohibición de la trata, Cuba constituía un mercado casi tan grande como antes de 1817 la totalidad del hemisferio. De hecho esta isla siguió siendo un emporio del tráfico de negros hasta el final del siglo XIX: MESA, R., *El colonialismo en la crisis del XIX español*, Madrid, 1967, *passim*.

(66) BARREDA recoge en su estudio ya citado, a 12 de estas travesías, añadiendo otras tres más de 1820 a 1821, que se salen del espacio temporal del presente trabajo. De las veinte que me ha proporcionado la totalidad de la documentación en algunos casos no se trata de barcos distintos, sino del mismo buque que repite la travesía; así la goleta *Mulata*, que además de dedicarse a la trata en febrero de 1816 (como queda consignado por Barreda) realiza otro viaje en enero de 1815: A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 351, fol. 10; o el bergantín *Timoleón (a) San Joaquín* que lleva a cabo también otros viajes: uno en octubre de 1817, *Idem. ibidem*, leg. 355 fols. 137 y 140 y otro en febrero de 1819, *Idem. ibidem*. leg. 357, fols 10 y 7. Los que restan son barcos no consignados por dicho autor.

(67) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 351, fols. 10 y 50.

(68) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fols. 60, 69 y sin foliar.

(69) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 356, fol 38.

del montañés Juan de Carredano (70) quien, por otra parte, se dedica en exclusiva a este negocio durante todo 1815 y hasta octubre del año siguiente, en que comenzarán a ser otros los protagonistas de tal comercio.

Dadas las especiales características de la "carga" que los barcos negreros transportaban, se patentaban todos en corso, mercancía y pasaporte para el tráfico de negros; las dotaciones con que contaban eran muy superiores a las de los buques mercantes y también eran diferentes las condiciones contractuales que se establecían con la tripulación (71).

Es muy frecuente en estos contratos la cláusula según la cual si fracasaba la expedición, por apresamiento o por naufragio, los marineros perdían los sueldos (72). Esta condición es casi exclusiva de los barcos negreros, pues en contadas ocasiones aparece en barcos mercantes y siempre cuando, además, van armados en corso. Como contrapartida a los mayores riesgos también eran más altos los sueldos que cobraban; sin embargo, no tenían la garantía de que fueran a prestar servicios durante toda la travesía, pues podía ocurrir que hiciera falta espacio para un número de negros superior a lo previsto, en cuyo caso el capitán tenía derecho a liquidar a parte de los hombres los sueldos que les perteneciesen, obligándolos a desembarcar en cualquiera de los puertos en que recalaran (73). Además de los mayores sueldos eran también importantes y variados los estímulos de que gozaban los oficiales de la tripulación: el capitán podían cobrar el 4 ó 5% del valor bruto que los negros tuvieran en venta una vez en América (74), o una cantidad fija que podía ser de dos o tres pesos fuertes, una onza de oro u otras cantidades por cabeza de negro que llegara en buenas condiciones físicas a La Habana (75). En ocasiones el capitán conviene con el armador sus condiciones sin que éstas figuren en el contrato general. También el contra maestre, primeros pilotos, y a

(70) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 351, fols. 10 y 50, 124 y 134, 269 y 262; leg. 353, fols. 20 y 28; 22 y 30 y 80 y 76.

(71) BARREDA, ob. cit, recoge en apéndice tres contratos ilustrativos de las condiciones que se imponen a la marinería y que son generalizables porque no variaban significativamente de unos a otros. De los veinte casos localizados aquí podemos deducir las condiciones en que se encontraba tanto la tripulación como los negros a lo largo de la travesía.

(72) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 353, fols. 28, 30, 80, y 163; leg. 355, fols. 55, 133, 140 y 144; leg. 357, fol. 7. En una ocasión se dice que se perderán igualmente los sueldos por tener o pretender tener roce con un negro, *Idem. ibidem.* leg. 355, fol. 133.

(73) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 351, fol. 134.

(74) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fol. 140; leg. 356, fol. 39.

(75) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fols., 69 y 55.

veces el cirujano, recibían un número variable de estímulos, aunque siempre inferior a los del capitán (76).

Como estos navíos eran también corsarios, las condiciones respecto de las posibles presas eran las mismas que las de las embarcaciones que se dedicaban en exclusiva a esa actividad.

Se reitera en las condiciones de la tripulación el compromiso de dedicar un trato humanitario a los negros, así como que, si es preciso castigarlos, se escoja entre ellos a quien deba hacerlo.

De igual modo se prohíbe que miembro alguno de la tripulación tenga relaciones con las mujeres negras de a bordo (77) amenazándoles con ser castigados según las rígidas Ordenanzas de Marina.

A pesar de estas normas sobre el trato y la higiene a los esclavos es claro que las penalidades del viaje eran muchas y las partidas de negros llegarían diezmadas a su punto de destino. Es por esto que todos los estímulos a los responsables de la travesía se ofrecen en base al número de negros llegados vivos a tierras americanas.

CONDICIONES DE LA TRIPULACION Y ASPECTOS DE LA VIDA A BORDO

Por medio de las contratas de personal podemos seguir la mayoría de los aspectos de este apartado. En esta documentación se detallan las condiciones en que se encuentran todos y cada uno de los componentes de la tripulación. Las variaciones no son relevantes a lo largo del período y, cuando las hay, se deben más a la diferente función de los viajes (comercio, corso, trata de esclavos) que a cambios motivados por el paso del tiempo. Quizá con la excepción del hecho de que a partir de 1805 se incrementan los sueldos medios cobrados por algunos de los hombres de

(76) En una ocasión se ofrece "un negro de primera al piloto y conrmaestre como gratificación o regalía", A.H.P.S. *Sec. protocolos*, leg. 351, fol. 50. Esta debe ser la causa de que, en ocasiones, se refiera el que con determinado oficial del barco vaya algún esclavo. Así, en el mismo leg. 351, fol. 64 en que dos negros esclavos acompañan al capitán o en el leg. 353, fol. 57, en que va de paje un negro esclavo.

(77) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fol. 140 "Otrosi, se previene que ningún individuo de la tripulación desde el capitán inclusive ha de tener roce alguno con las esclavas, por ningún motivo ni pretexto, y el que contraviniere esta orden será castigado con arreglo a las Ordenanzas de Marina."

a bordo. Así, por ejemplo, los capitanes que cobraban en los cinco primeros años del siglo de cincuenta a setenta pesos sencillos por mes, pasan a disfrutar de unos ingresos que oscilan entre los ochenta y cien pesos, siendo además pesos fuertes en muchas ocasiones; los contraamaestres ven subir sus ingresos de 20 a 30, 40 ó incluso a 50 pesos. Las oscilaciones de ingresos entre la marinería son, en todo caso, la constante absoluta, variando enormemente y dependiendo de que el fin de la expedición ofrezca mayores o menores riesgos. Entre los marineros, por ejemplo, permanece la mensualidad en torno a unos diez pesos hasta 1815 en que suben al doble o más en aquellos viajes cuyo cargamento es más difícil o trabajoso de custodiar, es decir, cuando se trata de esclavos.

La dotación de un buque, por lo que al número de hombres con que contaba se refiere, variaba enormemente. Esta variación no tenía necesariamente que ver con el tonelaje del barco, aunque evidentemente era uno de los factores condicionantes. Como ocurría con las soldadas a pagar, contaba mucho más que ningún otro factor a la hora de decidir de cuántos miembros deb'a constar una tripulación, la misión a que ese navío estaba destinado. Así, por tanto, llevaba siempre un número mayor de hombres aquel barco que iba armado en corso, o en corso y mercancía, que uno mercante de sus mismas dimensiones; también los barcos negreos solían llevar dotaciones abundantes por lo peligroso de la "mercancía" y la persecución de que a menudo eran objeto.

En estos documentos se hace siempre mención expresa de los nombres de todos y cada una de las personas a las que se contrata. Ello nos permite comprobar que es muy frecuente que entre la tripulación se repitan los mismos apellidos. Es claro que los grumetes o pajes que en muchas ocasiones formaban parte de la expedición a cambio únicamente de la comida, eran hijos, hermanos o parientes directos de alguno de los avezados marineros que componían la expedición, lo que suponía una fuente de seguridad y protección cuando, a tan corta edad, se iniciaban en oficio tan peligroso. Esto es también exponente de cómo, con mucha frecuencia, se transmitían hereditariamente las ocupaciones dentro del núcleo familiar.

Los miembros de las tripulaciones eran siempre de nacionalidad española, haciéndose constar expresamente lo contrario en las pocas oca-

siones en que pertenecían a otra nación o eran esclavos negros, propiedad siempre de alguno de los oficiales de a bordo (78).

Para evitar la emigración fraudulenta se exigía a aquellos que iban encargados de la mercancía y su venta una vez en el puerto de destino, una fianza de sobrecargo por un importe de quinientos ducados de vellón; por ella se comprometían a regresar a España al término del viaje o en el plazo de tres años hasta 1802 y, desde esa fecha, en un plazo de cinco años. Son catorce los documentos de este tipo que constan en los protocolos (79) y el último de ellos se expide en marzo de 1805. A partir de esa fecha desaparecen de la documentación.

En las pocas ocasiones en que consta que había pasajeros a bordo, éstos debían figurar en el rol de viaje y, si no era así, se les privaba de la licencia para navegar (80). El control no se realizaba sólo sobre la tripulación, sino también sobre la carga (81), tanto por la fuente de ingresos que sponían los impuestos que de ella se derivaban, como en evitación del contrabando.

Las condiciones generales de estos contratos son muy semejantes entre sí (82). Se adelanta a la tripulación el importe de dos mensualidades, efectuándose el pago de las restantes al regreso. En general está asegurado dicho regreso no ya al puerto de partida, sino a alguno de los de la Península. Siempre están protegidos en caso de enfermedad o accidente, si éstos están producidos por el trabajo y no por "vicios suyos o adquiridos a golpe de excesos" (83). Tienen derecho a hospitalización u operaciones

(78) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 351, fol. 269. Como ejemplo la goleta *Nicolasa* de Juan de Carredano, que con negros bozales se dirige a La Habana cuenta en su tripulación, además de los españoles, con dos alemanes, dos norteamericanos, un noruego y dos toscanos. *Idem. ibídem.* leg. 353, 183. Se hace constar que la corbeta *San Fernando* llega al puerto de Santander con 21 hombres de nacionalidad no española, por no haber encontrado marineros españoles dispuestos a hacer la travesía.

(79) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 154; leg. 339, fol. 84; leg. 340, fols. 56, 77, 198 y 239; leg. 573, fols. 91 y 225; leg. 341, fols. 55, 131, 133, 192, 204; y leg. 342, fol. 38.

(80) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 353, fol. 88. El 25 de mayo de 1816 el cachemarin *Nuestra Sra. del Carmen* es detenido en Castro Urdiales, donde le recogen la licencia para navegar por llevar dos pasajeros a bordo que no figuraban en el rol. Alegando el capitán que los conocía y tenían los pasaportes en regla, se les concede la libertad.

(81) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 342, fol. 71. Al cachemarin *San Juan Bautista* se le impide descargar en Santander por carecer del correspondiente documento de despacho o guía, tocante al cargamento.

(82) Condiciones que fueron ya expuestas para el período inmediatamente anterior al estudiado aquí por RODRIGUEZ FERNANDEZ, A. en *El comercio con América a través del puerto de Santander (1795-1800)*, en *Santander y el Nuevo Mundo*, ya citado, pp. 371 y ss.

(83) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 345, fols. 44 y 47; a título de ejemplo, pues se trata de una condición constante.

en tanto el barco está en puerto. Durante la travesía se protege el cuerpo y el alma de las tripulaciones compuestas por más de veinticinco individuos, pues en estos casos, los barcos deben llevar a bordo cirujano y capellán (84). A partir de 1816 se ordena que los lleven aquellos barcos que hacen la carrera de Indias cuando las plazas de su dotación sean cuarenta y no veinticinco (85). Si no se podía cumplir esta norma por alguna causa ajena a la voluntad del armador, éste afianzaba y aseguraba “todas las resultas que sobrevengan por su falta” (86). Sin embargo, consultadas todas las contrataciones de tripulación de estos veinte años aparece con alguna frecuencia un cirujano —o sangrador— a bordo; en rarísimas ocasiones lo hace un director espiritual. Es mucho más frecuente, por ejemplo, la presencia de un escribano.

Son relativamente frecuentes los enfrentamientos de estímulos a la tripulación: regalar una cantidad determinada de alguno de los productos transportados (87), o permitir a sus miembros embarcar alguna determinada mercancía sin abonar el importe correspondiente por fletes (88); las cantidades en que cada miembro de la tripulación se podía beneficiar de estas cláusulas eran casi siempre inversamente proporcionales a la importancia del cargo que ostentaban en el barco (89). Los estímulos podían ser igualmente en dinero (90).

(84) A.H.P.S. *Sec. Real Consulado*, libro, 3. fol. 92 v. Oficio del Sr. Comandante de Marina de 19-12-1815 en este sentido.

(85) A.H.P.S. *Sec. Real Consulado*, Caja 19, leg. 81, n.º 10. Nueva orden modificando la anterior, con fecha 11-6-1816.

(86) Es el caso de los armadores santanderinos Aguirre Hnos., quienes el 20 de julio de 1818 afianzan su fragata *Los tres hermanos* (a) *La Vascongada*, pues les ha sido imposible encontrar cirujano y director espiritual para ella.

(87) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 30. Así el bergantín *El Gachupín*, de los navieros Aguirre Hnos., que armado en corso y mercancía se dirigía el 25 de febrero de 1800 para Veracruz. Se estipula en el contrato que se daría una fanega de cacao de Caracas a cada miembro de la tripulación, excepto a los dos pajes.

(88) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 60. Es el caso de la tripulación de la goleta *La Paloma* de Lucas José de Barredo, que salió del puerto de Santander el 19 de abril de 1800 con registro a Nueva Guayana. En ella podían los marineros embarcar una fanega de cacao libre de fletes.

Idem. ibidem. leg. 338, fol. 55, la corbeta *Cantabria*, del Conde de Campogiro, en la que cada marinero que cumpliera con su obligación podía embarcar en Veracruz cuatro arrobas de azúcar blanca, por su cuenta, y libre de fletes.

(89) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 158. El bergantín *Nuestra Sra. del Carmen* (a) *La primavera* que el 23 de diciembre de 1800 se dirigía a Veracruz, hacía constar, entre las condiciones del contrato, que los marineros *pueden cargar azúcar, según su grado, en Veracruz, libre de fletes. Idem. ibidem*. leg. 339, fol. 71, o el bergantín *Nuestra Sr. del Coro*, con destino a Veracruz y La Guaira, donde se ofrece a cada marinero la posibilidad de llevar una fanega de cacao libre de fletes, con una excepción: los grumetes; dependería de la voluntad del capitán el que éstos tuvieran o no derecho a ello. *Idem.*

En los casos, frecuentísimos, en que la expedición se realizaba en corso y mercancía, estipulan las contratas de personal que una tercera parte del valor de las presas, descontados los gastos, ha de ser para la tripulación (91), detallándose minuciosamente las partes que corresponden a cada uno de sus miembros, como hemos visto en el apartado dedicado al corso.

Lógicamente es el capitán, como máximo responsable, el más contemplado en las condiciones de contratación y el que más beneficios obtiene. Habitualmente percibe, de la tercera parte de las presas habidas en el corso, 12 partes, frente a una de cada marinero. A esto suele añadirse un 5% de comisión sobre el valor total de lo obtenido (92).

Además de este tipo de contrata a sueldo, existen también, aunque en mucha menor cantidad las contratas *a la parte*. Como se desprende de su denominación, según ellas, en lugar de sueldos fijos y estipulados de antemano, los marineros perciben una participación en los beneficios.

ibidem. leg. 339, fol. 87, o la corbeta *Atrevida*, también con registro a Veracruz, que da permiso para traer azúcar a los oficiales, en cantidades señaladas en el rol. *Idem. ibidem.* leg. 342, fol. 83, la corbeta *La Veloz Bilbaina* que ofrece al capitán buque sin flete para doce quintales y 1.000 pesos sencillos en Veracruz de gratificación, en La Guaira, buque sin flete para 12 fanegas de cacao y a su regreso a Europa, otros 500 pesos sencillos de gratificación. Al segundo se le darán 500 pesos sencillos en Veracruz, en La Guaira buque sin flete para 6 fanegas de cacao y 250 pesos sencillos al regreso. Al pilotín y contra maestre, 100 pesos sencillos en Veracruz, buque sin flete para dos fanegas de cacao y 50 pesos sencillos al regreso. Al resto excepto grumetes y pajes, una fanega de cacao a cada uno al regreso, y media fanega a los grumetes.

(90) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 339, fol. 167, en donde se estipula que "si el capitán trae caudales se le abonará un cuarto por ciento por su maestría." *Idem. ibidem.*, leg. 342, fol. 88, en que se ofrece a los hombres del bergantín *Los tres Amigos* una serie de gratificaciones a "feliz regreso," éstas son en metálico y también concediéndoles la posibilidad de transportar cacao libre de fletes.

(91) He encontrado algún caso aislado que difiere de esta regla general. Así, la lancha corsaria *La buena fe* que sale de Santander para dedicarse al corso durante cuatro meses en agosto de 1800, ofrece a sus hombres la mitad de las presas habidas. Ocurre aquí que coinciden en una misma persona capitán y armador; otra novedad, los marineros en lugar de tener claramente estipulada su parte recibirían lo que prudentemente le pareciera al capitán, A. H. P. S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 122. Sin darse esta conjunción de que las personas de capitán y naviero sean la misma, y que sin embargo se reparta la mitad de las presas con la tripulación, *Idem. ibidem.* leg. 342, fols. 5 y 13.

(92) Por ejemplo, A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 338, fol. 165. Por otra parte en la contrata que realiza José de Escalante, de Santander para dotar de tripulación a su bergantín *San José y la Concepción* que se dirige a Plymouth con mercancía, se especifica que el capitán, además del sueldo, cobraría el 5% sobre el flete, *siendo costumbre en esta plaza*. Es la única ocasión, durante estos veinte años en que aparece tal condición, lo que quiere decir que o no era una costumbre tan generalizada como la citada declaración pretende, o bien no se explicitaba por el hecho de que se consideraba englobada dentro de las condiciones habituales, que, precisamente por serlo, muchas veces no se especifican.

Aparecen en la documentación de este período cuarenta contratas de este tipo; de ellas, cuatro se refieren a barcos dedicados en exclusiva al corso. En veinticinco casos se trata de barcos mercantes que se dirigen preferentemente a Europa con lana, trigo o hierro, aunque en alguna ocasión también siguen rumbo a puertos americanos. En un único caso se trata de una embarcación que, en corso y mercancía, se dirige a La Guaira.

Este sistema tiene que ver con la forma de financiarse determinados armadores, pues se da el caso de que el santanderino Manuel de Posadillo es el dueño de los barcos que contratan *a la parte* a su tripulación en siete ocasiones a partir de setiembre de 1814 (93).

En sólo dos ocasiones a la denominación de contrata *a la parte* le seguían las condiciones concretas en que se realizaba la expedición desde el punto de vista económico. En uno de los casos se especifica que el 45% de los fletes que adquiriera el buque serán para la tripulación (94); en el otro, 45 partes son para el armador y cinco para el capitán, el 50% restante se distribuye en dos partes para el capitán, 1,5 al piloto, una a cada marinero (son cuatro), 0,5 al cocinero y 0,25 al paje (95). El número de hombres que llevaban los barcos que realizaban su contrata de este modo era menor proporcionalmente que en embarcaciones que enrolaban a sus hombres por el sistema tradicional, y esto porque a menor tripulación se correspondían mayores ingresos, aunque también era mayor la cantidad de trabajo que tenían que realizar.

Esporádicamente aparece en la documentación otro tipo de contratas que tienen relación no ya con los hombres de a bordo, sino con el objeto del transporte, que puede ser desde armamento que sale de las Reales Fábricas de La Cavada hasta el envío de prisioneros de guerra a sus países de origen, contemplando en estos casos, diferentes condiciones en cada ocasión (96). Se contratan también barcos a cargo de la Real Ha-

(93) Como consta en A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 350, fol. 152; leg. 351, fol. 186; leg. 353, fols. 67 y 179; leg. 355, fol. 59 y leg. 357, fols. 45 y 4 B.

(94) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 340, fol. 280. Se trata del bergantín *La Esperanza* que sale de Santander el 3 de setiembre de 1802 con destino a Southampton y una dotación de ocho hombres: 1 piloto, un carpintero, un cocinero y cuatro marineros, además del capitán. Su armador es el santanderino Nicolás de Ageo.

(95) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 357, fol. 19. Es el caso de la goleta *Ana* del armador bilbaíno José de Oyarzábal, que el 16 de marzo de 1819 sale de Santander con destino a La Guaira y una tripulación de nueve miembros.

(96) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 357, fol. 64. Se trata de transportar armamento de las fábricas de La Cavada, desde el puerto de Santander a Cartagena el 23 de diciembre

cienda para el transporte de un número determinado de matriculados que en un momento preciso correspondía a esta provincia aportar para el Real Servicio. En estos casos se pagaba la mitad del importe convenido antes de iniciar el viaje y la otra mitad a la entrega de los hombres. La alimentación de éstos solía correr a cargo del capitán (97).

Por lo que se refiere a las necesidades más inmediatas de la marinería, la comida, hay una sola referencia documental; al contratar a la marinería para la goleta *San Ramón*, del armador Juan de Aldecoa que con trigo iba a salir para La Coruña, entre las condiciones se especifica que los hombres recibirían *buen trato en punto a comidas según uso de la costa* (98). En otra ocasión, en una declaración de avería, anotan cómo la mala administración de los víveres en una travesía desde La Habana a Santander, les obliga a tener que racionar la comida (99). Es de suponer que estas y otras eventualidades semejantes se darían con cierta frecuencia.

Al conjunto de derechos que tenían las tripulaciones se sumaban no sólo el cumplimiento de la labor que de cada puesto se derivaba, sino una larga serie de riesgos que han acompañado siempre esta profesión, más abundantes cuanto más precarias eran las técnicas de navegación y los instrumentos empleados.

La rígida disciplina que, tanto en el pasado como en el presente es característica de la vida a bordo, se evidencia también en estos años por la escasa frecuencia de noticias que pueden hacernos detectar el incumpli-

de 1819. La contrata se establece entre la goleta *Ildefonsa* en la que debe llevar 22 cañones de a 12 y 6.997 balas de hierro de varios calibres. Por los fletes debe abonarle la Caja de esta provincia 16.000 reales. El contrato es de cuarenta días y el viaje se realizaba yendo la goleta acompañada por una corbeta de guerra. Seis meses más tarde, la viuda del capitán que había efectuado el transporte, reclama la mitad del viaje que aún se adeudaba. *Idem. ibidem.* leg. 343, fol. 23. Se solicita patente de viaje en clase de parlamentario para conducir a Inglaterra cuarenta y tantos prisioneros de aquella nación. El transporte lo realizaría la goleta *San Esteban* desde el puerto de Santander al de Southampton.

(97) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 353, fol. 123. El 24 de julio de 1816 sale la goleta *San Antonio y la Magdalena* con cincuenta y dos hombres para Cádiz. *Idem. ibidem.* leg. 356, fol. 20, el 21 de febrero de 1818 la también goleta *Numancia* conduce al mismo puerto 77 hombres matriculados de esta provincia. *Idem. ibidem.* leg. 357, fol. 12 B, el 20 de agosto de 1819 el bergantín *San Antonio (a) El Santander* transporta al Ferrol o La Coruña 94 hombres de los cuales 69 son santanderinos y el resto guipuzcoanos.

(98) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fol. 12.

(99) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 350, fols. 194 y 193. Ocurre esto a bordo de la fragata *Ana Luisa* el 28 de noviembre de 1814.

miento de normas. En sólo una ocasión se citan deserciones (100). En otras dos consta que los barcos no recalaban en aquellos puertos que figuraban en su patente (101). En marzo de 1814 hay una denuncia de Marina formando causa a tres marineros de Laredo por insubordinación (102).

Alguna vez es relevado del mando el capitán de un navío, desconociéndose la causa que motiva tal sustitución (103), aunque pueda tratarse de enfermedad del titular de dicho cargo (104) o de alguna eventualidad semejante; eventualidad en la que algún suplente pretende instalarse, y hay que llegar a amenazarle incluso con prisión para que devuelva el mando (105); a veces llega a pasarse de las amenazas a la acción y algún capitán acaba en la cárcel pública (106).

Es preciso insistir, sin embargo, en que son muy poco frecuentes las infracciones a las normas por parte de los miembros de las tripulaciones, por lo que se puede concluir que, aunque hubiera alguna más de las que quedan registradas, debían ser escasísimas.

También tienen su reflejo en las escrituras de la época las siempre

(100) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 573, fol. 127. El bergantín *La fama del Sur* contrata en Santander a parte de su tripulación para cubrir los puestos de otros de sus miembros que habían desertado. El barco procedía de Montevideo y regresaba a su punto de partida.

(101) En 1817 se conceden dos libertades bajo fianza porque los buques a que hacen referencia han transgredido esta norma. El primero, A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fol. 21, porque con patente de navegación a América se dirigió allí desde San Sebastián sin hacer escala en Vigo u otro de los habilitados en la Península, como tenía determinado en el rol de viaje. El segundo, *Idem. ibidem.*, leg. 355, fol. 132, es preso su capitán por dirigirse desde San Sebastián a Burdeos y desde allí a La Habana, sin tocar puerto habilitado en la Península, ni pagar los derechos correspondientes.

(102) A.P.H.S., *Sec. Protocolos*, leg. 350, fol. 51. Se acusa a estos marineros laredanos "sobre atributos de insubordinación y otros muy ajenos de la obediencia que siempre han observado con sus jefes y demás personas autorizadas". Se les conceda la libertad bajo fianza, aunque siguen adelante autos criminales, añadiendo a los cargos anteriores el que emitieron "palabras obscenas y opuestas a la obediencia debida a sus superiores en asuntos de servicio a la nación". A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 350 fol. 54.

(103) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 351, fol. 280. La goleta *San Antonio* que pasa a estar bajo el mando de su contramaestre, sin que se nos aclare el motivo por el que el capitán sustituido efectúa la cesión.

(104) Es el caso del capitán del bergantín *Ntra. Sra. de los Dolores (a) El Volador* que, en febrero de 1814 se dirigía con carga de cebada hacia Pasajes. Un ataque repentino de gota hace que este hombre se vea imposibilitado para entregar la carga y obligado a reintegrarse a su domicilio. A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 350. fol. 34.

(105) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 341, fol. 26.

(106) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 342, fol. 75. Se trata del capitán de la corbeta *La Veloz Bilbaina* que es acusado de llevar a Veracruz varios polviones (?), lo que motiva su detención.

dificultosas relaciones familiares y sociales de los hombres de la mar a causa de su profesión (107).

Muy abundantes son las noticias que han quedado sobre las múltiples desgracias que acechaban a estos hombres.

De finales de enero de 1817 a 1819 son cinco los documentos que se recogen en los protocolos de marina según los cuales se da un poder a una determinada persona o compañía para que cobren los sueldos y reclamen las ropas y pertenencias que se adeudaban en cada caso a un marinero fallecido. Dado que en ellos no se especifica la causa de su muerte, podemos pensar que ésta había sobrevenido de forma natural; sin embargo, en todos los casos se había producido en la Costa de Africa, o habiendo salido ya de allí con su cargamento humano en dirección a los mercados americanos de esclavos (108); quizá por alguna enfermedad concreta de aquellas latitudes.

Por lo que se refiere a todos aquellos incidentes surgidos durante la navegación, serán las declaraciones de Avería las que nos proporcionarán más datos.

Los temporales suponen un riesgo evidente y constante, y ello no sólo por cuanto podían afectar al barco de forma decisiva. Queda constancia de un marinero fallecido por haber caído al agua, y dada la mar tan recia que había no les fue posible a sus compañeros el socorrerle (109).

A las calamidades naturales, tan habituales, se sumarán las también muy frecuentes en este período derivadas de los enfrentamientos de España con otras potencias o de la Guerra de la Independencia (110), pero serán sin lugar a dudas los más habituales motivos de protesta los elementos físicos desatados contra los que esta gente se enfrentaba.

(107) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 341, fol. 162. El 4 de setiembre de 1804, un laredano, tripulante de la corbeta del rey, *Grembay*, da su poder a un primo suyo para que lo represente en el matrimonio con una vecina, puesto que él ha de partir antes de que se pueda celebrar la ceremonia.

(108) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fols. 153 y 160; leg. 356, fols. 82 y 125; leg. 357, fol. 3.

(109) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 357, fol. 36 B. Se trata de un marinero vasco que iba a bordo de la goleta *Santa Ana*, que desde La Guaira se dirigía a Santander con cacao.

(110) Dado que en apéndice se acompañan las declaraciones de avería del período, me permito no poner notas a las afirmaciones que formule basándome en esta documentación.

Las causas que originan las protestas pueden oscilar desde una arribada forzosa por la sola amenaza de tormenta, hasta el haber conseguido sobrevivir al más fuerte temporal. Puede incluso no ser la mar la causante de una declaración de este tipo (111).

Las averías no sólo se producen durante la navegación. Son relativamente frecuentes al entrar o salir del puerto o, incluso, al atracar (112).

Para los capitanes, responsables del barco y la carga, suponía declinar responsabilidad el dar cuenta ante las autoridades competentes al llegar a puerto, de los sucesos habidos durante la navegación, por lo que protestan incluso cuando solamente tienen sospecha de avería. Esto puede ocurrir cuando, después de haber superado felizmente un ligero temporal, como el agua ha bañado la cubierta piensan que ha podido penetrar parte de él a la bodega estropeando la carga, aunque no tengan en principio, ninguna evidencia de ello.

Es claro lo peligroso que resulta el mar embravecido, pero también son motivos de quejas las calmas excesivas, cosa lógica en barcos de vela que tienen al viento como única fuente de energía. Estas calmas, cuando se prolongaban, les hacían perder un tiempo precioso, corriendo en ocasiones el riesgo de que se estropeará la carga a causa de la tardanza. Así convendría detallar la extraordinariamente larga duración de algunos viajes. Como quiera que en estos casos se trata de barcos que han declarado averías, está claro que se trata de derrotas que, por distintas causas no se atienen a la normalidad, pero, evidentemente, la posibilidad de estos riesgos había que afrontarla al iniciar la navegación. Un viaje de Bayona de Francia a San Sebastián podía tardar en efectuarse 21 días (113); dos meses y medio podían invertir para llegar a Santander desde Cádiz (114), o dos meses desde Málaga (115). Las circunstancias de estas demoras,

(111) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 340, fol. 316. El bergantín *San Antonio* que con azúcar y palo campeche viene de La Habana, declara el 12 de octubre de 1802, además de temporales "abujero (sic) (en la bodega) bastante crecido, al parecer hecho por los ratones".

(112) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 341, fol. 219. El 15 de diciembre de 1804 el capitán del paquebot *San Juan Bautista* protesta contra los consignatarios santanderinos, los hermanos Aguirre, que le mandan arrimar la embarcación "a un muelle de más al este movidos por sus propios intereses y sin reflexionar los daños y menoscabos que el paquebot podía padecer". Como consecuencia la embarcación sufrió averías importantes.

(113) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 303, fol. 4.

(114) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 353, fol. 102.

(115) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 355, fol. 112.

que tanto encarecían el coste de los fletes, eran diversas: calmas excesivas o, por el contrario, temporales que causaban averías en el barco, haciéndole atracar para efectuar reparaciones; también por apresamientos o detenciones a causa de las cuarentenas.

Son verdaderamente impresionantes los relatos completos de algunos temporales que estos hombres soportaban en la mar, en unos barcos no demasiado bien pertrechados y, de cualquier modo, siempre insuficientes ante enemigo tan desproporcionado. Después de terminada una batalla con la mar los barcos solían quedar, en el mejor de los casos, con roturas de diversa consideración, y en el peor, terminando por irse a pique (116). En estas ocasiones, la actuación de las autoridades de marina suele estar a la altura de las circunstancias y prestar con rapidez los auxilios requeridos siempre que les es posible (véase nota anterior). En otras ocasiones, su actuación quizá excesivamente escrupulosa suscita las protestas de armadores y consignatarios (117). Cuando las circunstancias lo aconsejan, parte de la tripulación se ve en la necesidad de, haciendo uso de alguna de las lanchas de salvamento, acercarse al puerto a pedir auxilio.

Respecto a las mercancías, es muy frecuente que sufran desperfectos; piénsese en el tipo de productos que transportaban (118) y en los rudimentarios embalajes de la época, lo que hacía que estuviesen a merced tanto del constante movimiento del navío como de la mínima penetración de agua. En casos extremos el capitán se ve precisado a decidir que

(116) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 343, fol. 12. Es el caso del cachemarin *Santa Rita y los cinco hermanos* que de Freijo y Muros se dirigía a San Sebastian en febrero de 1806, cuando, tras haber tenido que arribar a Camariñas, Vivero y San Ciprián de Burela para huir de una fragata enemiga, vientos contrarios lo estrellan en Peña Horadada y se va a pique. No pudiendo salvar nada se arrojaron precipitadamente sobre dicha peña, "y habrían permanecido allí si las activas diligencias de los señores Jefes de marina no hubiesen dispuesto, como dispusieron, el preparar una lancha crecida, equipada con diez y ocho o veinte hombres, que en efecto los recogió y trajo a este puerto".

(117) A.H.P.S. *Sec. Real Consulado*, libro, 5, fol. 155. En la junta general de cuentas de esta entidad, reunida en 1 de octubre de 1803, se presenta un escrito de Nicolás A. de Aldama y otros, ya que un cachemarin cargado con varios efectos suyos con destino a San Sebastián, fue detenido y descargado completamente en un día de aguas, maltratando el cargamento sin hallarle fraude alguno, causando los consiguientes perjuicios a los interesados.

(118) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 573, fol. 95. Esto se agrava en casos como el aquí citado: el bergantín *Nuestra Sra. del Carmen* traía al puerto de Santander el 10 de abril de 1803, 92 cajones de tabaco exquisito, 311 sacos de lo mismo, 60 cajones de cigarros y, tras un temporal, recelaba, con todo fundamento, que la carga habría recibido averías. El mismo o parecido riesgo corrían la mayor parte de los productos coloniales, como azúcar, cacao, etc.

se arroje el cargamento por la borda, si esto puede ayudar a salvar el barco y la vida de sus tripulantes.

Son motivo de quejas, asimismo, las cuarentenas a que con frecuencia las autoridades sanitarias someten a los barcos a fin de evitar riesgos en cuanto a la propagación de determinadas enfermedades, cuando se tenían motivos fundados para sospechar que las tripulaciones podían ser portadoras de ellas.

En este sentido las autoridades locales eran inflexibles, conscientes de los enormes riesgos que cualquier descuido podía ocasionar (119).

En su labor de evitar los posibles fraudes en las declaraciones de los armadores ante las aduanas, parece que a veces era excesivo el celo de las autoridades encargadas de controlarlo, ocasionando los consiguientes perjuicios y retrasos.

Si dejamos ya de considerar las calamidades naturales, podemos ver como a ellas se añade, dependiendo de la coyuntura internacional, los riesgos que en la mar suponen los barcos enemigos: en 1800 y 1801 son generales las declaraciones de avería en la que se declara atracar en puerto distinto al de su destino, o se protesta porque las autoridades no permitan salir de éste en tanto no vayan convoyados por buques de guerra. Esto cuando el enemigo no ha conseguido abordarles, robándoles carga y pertrechos. A partir de 1805 comienzan nuestros barcos a huir de los ingleses, lo que sólo en ocasiones consiguen, siendo en caso contrario apresados, canjeados por prisioneros de aquella nacionalidad o llevados a puertos extranjeros. Desde 1808, con el comienzo de la Guerra de la Independencia, continúa habiendo peligrosos enemigos en la mar, aunque cambien con respecto a su lugar de origen. Con el final de la contienda volverán a ser los agentes naturales quienes motiven las declaraciones de avería.

(119) No hay más que consultar la documentación del ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTANDER, referente a esta época, para ver que una constante son los acuerdos de la Junta de Sanidad: para impedir la admisión de buques de puertos contagiados, sin que primero hagan cuarentena, A.M.S. leg. 30-A, n.º 11 y 31-A, n.º 23; decidiendo desde cuándo deben contarse las cuarentenas a los barcos que salen de países infestados: leg. 31-A, n.º 24 y 25; prohibiendo la entrada a buques de determinado puerto, leg. 31-A n.º 30; incluso recogen la orden por la que se debe quitar los timones a los barcos que estén en puertos contagiados, leg. 31-A, n.º 46.

El asunto es de tal importancia que se toman acuerdos para comprar obras científicas sobre el tema; así el de 1804 para adquirir la obra inglesa del Dr. Benjamín sobre la fiebre amarilla.

Finalmente, y puesto que lo peor que puede ocurrirle a un barco cuando está navegando es naufragar, vamos a reseñar los naufragios de que tenemos referencia documental o bibliográfica (120) para estas dos décadas.

Hay que comenzar advirtiendo que la documentación respecto de los naufragios es fragmentaria y dispersa. En muchas ocasiones nos llega a través del poder que un familiar de algún marinero fallecido en un naufragio otorga a otra persona para que reclame alguna soldada que se adeudaba al difunto o sus ropas y pertenencias cuando éstas han podido recuperarse. Cabe suponer, por tanto, que ocurrían muchas más desgracias de este tipo de las que a través de esa documentación indirecta se puede recoger; también que serían mucho más frecuentes en pesqueros y barcos menores, más indefensos ante la brava mar cantábrica, que las embarcaciones destinadas a la navegación de altura.

Esta peligrosidad que tan bien ha historiado Rafael González Echeagaray para el período inmediatamente posterior, en pleno auge ya de la navegación a vapor y con embarcaciones en progresiva perfección técnica, no cabe duda que sería mayor en las primeras décadas del siglo, en que los barcos eran de menor porte y movidos a vela y remo.

Paso a reseñar a continuación las referencias recogidas a este respecto.

En el comienzo de la década, en marzo de 1800, se perdieron un número indeterminado de barcos pescando congrios. Fueron nueve los marineros muertos (121). De ese mismo año es la noticia del naufragio del *Ana María* de la matrícula de Filadelfia (122).

El 26 de febrero de 1801 se reclama una indemnización por un naufragio ocurrido a la salida del puerto de Santander (123). Tan sólo dos días más tarde se pierde un barco entre Tina Mayor y Menor del puerto

(120) GONZALEZ ECHEGARAY, R. *Naufragios en la Costa de Cantabria*, Santander, 1966. Obra exhaustiva sobre el tema a partir de 1834, aunque en ella se hace referencia a noticias de naufragios anteriores a dicho año, tomados fundamentalmente de F. Barrera. ALONSO DEL VAL, J. M. *Tragedias en las Villas Marineras de Cantabria*, anteriores al s. XIX. *Anuario de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa"*, 1.ª parte, Vol. I, pp. 147-164; 2.ª parte, Vol. II pp. 59-70; 3.ª parte, en este mismo volumen.

(121) ARCHIVO DIOCESANO. SANTILLANA DEL MAR. Libro de Finados de la Villa de Santander, n.º 28, fol. 15.

(122) GONZALEZ ECHEGARAY, ob. cit. pp. 15-16.

(123) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 339, fol. 13. Se trata del diate "*La Sagrada Familia*".

de San Vicente (124), y de ese mismo año es la noticia de una lancha de pesca naufragada en Suances (125).

El primero de febrero de 1802 se registra la patente de una fragata de 462 toneladas, de la que mes y medio más tarde se hace constar su devolución porque naufragó en San Vicente de la Barquera (126). A finales de ese mismo año tiene lugar un nuevo hundimiento en el Puntal de Latas (127) salvándose, en esta ocasión, los géneros que la embarcación contenía.

En febrero de 1804, se registra otro naufragio en el mismo lugar del anterior (128) de un paquebot procedente de Galicia. En ese mismo mes y año se hunde un bergantín *a la boca de la ría de este dicho puerto* (129) pereciendo ahogado el capitán del mismo.

Pasarán tres años antes de que tengamos noticias de desgracias de este tipo en la mar. Así la del bergantín *Philantropist* el 21 de enero de 1807 en la playa de Laredo (130).

En octubre de 1810, dos pequeños cañoneros *Corzo* y *Sorpresa* seguirán la suerte de los anteriores (131) esta vez en Santoña.

En un oficio del Consulado, fechado el primero de mayo de 1814 se dice que dos meses antes habían naufragado en la costa de Santander siete barcos sin auxilio (132). Y precisamente en ese mismo mes y año se hunden un bergantín de nacionalidad sueca y el español *San Francisco de Paula* (133).

En 1817 el quechemarín *San Antonio y Animas* se perdió en altamar cuando se dirigía de Santander a Vigo (134).

Al año siguiente, 1818, se consigna la última noticia sobre este tema en las dos primeras décadas de siglo. Se vende un diate que había nau-

(124) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 339, fol. 14.

(125) ALONSO DEL VAL, J. M. Ob. cit. pp. 163-164.

(126) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 340, fol. 65.

(127) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 340, fol. 344.

(128) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 341, fol. 17.

(129) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 341, fol. 29.

(130) GONZALEZ ECHEGARAY, R. Ob. cit. pp. 15-16.

(131) GONZALEZ ECHEGARAY, R. Ob. cit. pp. 69-70.

(132) A.H.P.S. *Sec. Real Consulado*, leg. 33, n.º 1.

(133) GONZALEZ ECHEGARAY, R. Ob. cit. pp. 15-16.

(134) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 353, fol. 173.

fragado en Latas, operación que es realizada por su capitán. El estado del navío queda puesto de manifiesto por el bajísimo precio que alcanzó (135).

RECAPITULACION

A modo de breve recapitulación final sobre este complejo mundo del comercio marítimo, desde la perspectiva de lo que ocurría en el puerto santanderino de 1800 a 1820, comenzaré reiterando la precisión de que este trabajo se limita a lo que la documentación utilizada nos ha permitido ver y que, en sus perfiles más incuestionables, se centra en el comercio exterior que tenía su punto de partida en nuestro puerto, siendo esporádicas en dicha documentación las referencias a los restantes aspectos y, por tanto, de valor solamente indicativos los resultados obtenidos.

Las condiciones de vida de la tripulación han quedado reflejadas en sus facetas más importantes, dado el volumen de documentación utilizado.

Por lo que respecta al comercio negrero, que nace a partir de 1815, se constata como está fundamentalmente en manos de santanderinos y que durante un espacio de tiempo superior al año es monopolio de un naviero concreto.

La actividad corsaria era fundamentalmente defensiva y aparecía, por tanto, en momentos en que el comercio se rarificaba hasta prácticamente desaparecer a causa de los enfrentamientos bélicos, lo que hacía evidente a los armadores locales la necesidad de defender las propias costas. Prueba de ello es también el que los mercantes fueran en estos momentos armados en corso, a fin de proteger sus mercancías, así como aquellos casos en que se arman corsarios con fines claramente patrióticos.

La construcción naval local se limitaba en esos años a lanchas de pesca y pinazas y, en algún caso excepcional, barcos de cierto porte hechos en Guarnizo.

A partir de 1814 el comercio exterior santanderino experimenta un cambio de rumbo parcial, no siendo ya América el punto de destino inevitable de las embarcaciones que de él partían.

(135) A.H.P.S. *Sec. Protocolos*, leg. 356, fol. 50. Se vende en 2.050 reales de vellón, precio inferior al de una barquita de pesca.

Como característica general del período se constata una disminución de las actividades comerciales en momentos en que España está enfrentada con otras potencias, lo que llega a su punto culminante durante la Guerra de la Independencia, en que más que de disminución podría hablarse de desaparición. Estas circunstancias se superponen sobre una crisis general del Antiguo Régimen en contradicción con las nuevas necesidades del liberalismo económico e incipiente industrialización, circunstancias todas que inciden en las actividades productivas en general y, en el caso que nos ocupa, sobre el comercio exterior. Así, los mismos diputados del Consulado de Santander opinaban en 1816 que... “la guerra devastadora que acabamos de sufrir no es el mayor de los males, pues una causa accidental y pasajera se remedia con el tiempo y dictando providencias sabias y bien combinadas” (136). Sabias medidas que no se supieron adoptar, ya que, a pesar de la relativa recuperación que tuvo lugar en los años siguientes a la Guerra de la Independencia, lo cierto es que desde una perspectiva más amplia, como puede ser la del período de existencia del Consulado, (1785-1829), se comprueba que tal recuperación, no sólo no alcanza las cotas de actividad de los veinte años anteriores a la Guerra, sino que a partir de 1820 vuelve a descender ininterrumpidamente.

(136) Documento citado en la nota (2).

APENDICES

I

Exposición general sobre el estado del comercio, con especial atención al marítimo y medidas para remediarlo, que propone la Junta de Delegados Consulares reunida en Madrid, el 18 de Junio de 1816.

Exmo. Sor.: Desde que se reunió esta Junta de Diputados del Comercio para tomar en consideración los diferentes particulares señalados en la circular convocatoria de 6 de Febrero último, se ha excitado sucesivamente su celo con varias Reales Ordenes, encargándola dedique todo su cuidado y atención a consultar medios que puedan fomentar el Comercio, mejorar los intereses públicos y facilitar recursos con las firmezas y garantías que la experiencia de los desengaños pasados suponga de absoluta necesidad.

Bien conoce la Junta, Sor. Exmo., que la empresa es mui superior a sus fuerzas, y que para desempeñarla dignamente apenas bastarían las luces y conocimientos de las personas mas versadas en asuntos tan graves como interesantes; pero el deseo de corresponder en quanto le sea posible a las benéficas intenciones de S.M., el amor a su Rl. Persona y el bien público, la obligan a prescindir de la moderación y justo temor que debiera inspirarla el cúmulo de dificultades que se presentan a primera vista, y la magnitud del empeño. Dirigida pues de tan nobles sentimientos, y bien segura de que la ilustración de V. E. y su mucha bondad disculpará los errores que padezca, porque no basta la buena intención y los mejores deseos para asegurar el acierto en materia tan espinosa y delicada, procede a dar una ligera idea de los diferentes objetos, cuyo examen y deliberación se la recomiendan en las soberanas disposiciones expresadas.

Todas las Naciones civilizadas del día, y especialmente las que ostentan mayor poder y grandeza, consideran al Comercio como elemento principal de su adelantamiento y progresos, y base del edificio político, y no hay duda que su influencia en las demás fuentes o manantiales de la riqueza pública es tal, que sin él serían infructuosos los desvelos y afanoso trabajo del agricultor y fabricante; sin él perecería la industria y quedarían reducidos sus productos y los de la agricultura a lo puramente necesario; sin él cesarían las relaciones de utilidad recíproca que tantas comodidades proporcionan al género humano y que han llevado la humanidad y la moral a un grado de perfección desconocido en los pueblos meramente agricultores.

La España es buen testigo de esta verdad en los siglos 15 y 16, época feliz de su comercio, en que se elevó a la cima del poder y opulencia, dando la ley a los dos mundos. El descubrimiento de la América la brindaba con un vasto mercado, que hubiera multiplicado al infinito los productos de su industria y trabajo, si el concepto equivocado que se tenía de la verdadera riqueza de un país y el cebo de los metales preciosos no hubiera hecho creer a nuestro Gobierno que su adquisición debía ser el objeto primario de todas

sus medidas y disposiciones relativas a las nuevas colonias. Esta falsa idea, y una equivocación tan funesta como sensible, fue la que nos arrebató de las manos el precioso tesoro de nuestro cultivo, industria y comercio, trasladándolo a los extranjeros, que desde entonces nos han provisto de todo, mirando a la Península como el canal o conducto por donde sacaban el premio bien merecido de sus afanes y adelantamientos. Insensiblemente se fue viendo la España despoblada, inculta, sin talleres, industria, ni otro Comercio que el de Comisión o Factoría. Aún éste, mal entendido, se circunscribió a los Puertos de Cádiz y Sevilla, por donde se hacía el desastroso monopolio en galeones y flotas periódicas. Desaparecieron los ricos mercados de la Península, no se habló más de sus nombradas fábricas, y como si se hubiera apoderado un letargo de esta desgraciada nación, continuó un sistema tan desastroso hasta los años de 1778, en que la ilustración de nuestro Gobierno llegó a conocer las fatales consecuencias del monopolio, y declaró libre el Comercio de la Metrópoli con las Colonias. Pero ya habían transcurrido 286 años desde su descubrimiento, y entre tanto las demás naciones hicieron rápidos progresos y adelantamientos en todos los ramos que constituyen la verdadera riqueza pública, aprovechándose de nuestra ceguedad y apatía.

A pesar de todo, la sabia disposición del Comercio libre reanimó algún tanto nuestra industria, abrió diferentes caminos a la circulación, multiplicó la marina mercante y agitó, digámoslo así, los principios de vitalidad en este cadáver político. Si al mismo tiempo se hubiera abandonado la funesta preocupación de correr tras los metales con desprecio de los verdaderos elementos de la prosperidad, es indudable que la España podría rivalizar hoy con las potencias más adelantadas. No se proscribió un error tan conocido y el impulso dado con aquella disposición encontró luego sus límites, a manera de un cuerpo elástico, que libre de la presión, y restituído a su estado natural, reposa y descansa hasta que de nuevo se le comprime. Así hemos continuado queriendo sostener a costa de guerras, sacrificios y privaciones el fatal sistema que tanto ha contribuido a la destrucción de nuestra riqueza, hasta que la pérfida invasión francesa dió el último golpe al comercio colonial facilitando el tráfico directo de los extranjeros con nuestra América, y echando las primeras semillas de la insurrección y disidencia. Desde entonces sufrimos todos los males y calamidades que trae consigo una novedad tan perjudicial, y nos vemos privados del único medio que hacía subsistir a la clase mercantil: nuestras colonias se surten directamente del extranjero; éste saca sus frutos con una ventaja conocida, y en vez de recibirlos de la Metrópoli, y dejamos las utilidades del tránsito que teníamos, en el cambio de sus manufacturas y efectos, por los productos coloniales nos provee de todo como dueño absoluto de aquellas posesiones. Nuestro comercio, falto de ocupación, consume sus cortos capitales o se traslada con ellos a países en que le produzcan algún interés: la marina mercante es ya casi nominal, y todo corre apresuradamente a su completa ruina, si las providencias enérgicas de nuestro sabio Gobierno no suspenden el curso de la calamidad y desolación. Ha llegado a tal escándalo el libre tráfico de nuestras colonias con el extranjero que hace poco se escribía de la Habana que en aquel Puerto, rico y floreciente, tremolaban todas las Banderas del mundo, menos la Española y la China. Avisan también que de este mismo puerto salen remesas quantiosas de manufacturas extranjeras para el de Veracruz donde reside un Comisionado Ynglés con encargo de su Gobierno, para trasladar a su país las riquezas de México, con el aliciente de un cambio favorable. Los tristes resultados de semejante desorden se sienten cada día más y más, siéndonos preciso llevar oro y plata para comprar el cacao, el azúcar y otros frutos de nuestro consumo, o tomárselos al extranjero, que disfruta exclusivamente de aquel hemisferio; por cuio motivo la Junta se propone informar a V. E. con separación, sobre las causas principales que mantienen y aumentan progresivamente semejante trastorno, y las medidas que, a su parecer, pudieran contenerlo.

Pero aún quando logremos que las cosas de América vuelvan al ser y estado que tenían y el comercio recobre sus derechos, ¿qué se adelantará, si por otra parte subsisten los vicios, trabas y embarazos que nos han trahido a tan deplorable situación? La naturaleza de nuestras rentas basta, por sí sola, para desalentar la agricultura y sofocar la industria en su origen: las Alcabalas y Millones obstruyen de mil modos la circulación

y retrahen al propietario y al Labrador de hacer mejoras y sacar el partido que pudieran de las tierras; el sistema Fiscal de la administración multiplica los obstáculos, aumentando sus precauciones, y las ordenanzas municipales, arregladas por la mayor parte a este sistema, alexan por último toda esperanza de alivio y regularidad; ¿y cómo han de progresar la agricultura, industria y Comercio tiranizada como se halla la primera por omisos privilegios, sin libertad para aprovechar sus tierras, y privada del derecho de hacer de ellas el uso que más combenga? ¿Qué estímulo se presenta al interés individual para aumentar los productos del trabajo, quando la índole de las contribuciones y derechos, y los privilegios, inmunidades y exenciones de Provincias, Pueblos, Corporaciones y personas destruyen su acción, en vez de promoverla, impidiendo la concurrencia y ofreciendo pérdidas y quebrantos, en lugar de utilidad? Si a esto se agrega el monopolio de la propiedad por la amortización civil y eclesiástica, la manía de querer dirigir el interés particular, los Fueros Provinciales que rompen la unidad de la Monarquía, la falta de canales y buenos caminos, y las preocupaciones que resisten toda novedad, por útil y ventajosa que aparezca, se conocerá fácilmente qual es el origen y verdadera causa de nuestros males, y porqué la agricultura, industria y Comercio no pueden prosperar. Estos tres manantiales de riqueza se dan la mano y caminan simultáneamente, de modo que de nada sirve el impulso parcial que se dé a uno de ellos, si no se protege igualmente a los demás. Por eso, quando se trata de animar y restablecer el Comercio, es preciso remover los estorbos y trabas que desalientan la agricultura e industrias y las hacen esclavas del interés particular. El Comercio, además, reconoce inconvenientes de otra especie en los tratados de Comercio, que siempre nos han perjudicado, en el desnivel de los Aranceles de Aduanas, cuyos derechos no guardan proporción con el valor de los frutos y mercancias; y en la falta de un Código Mercantil, que arreglase su parte económica y facilitase el conocimiento y substanciación de las causas.

Para que el Estado vuelva en sí, Señor Excelentísimo, y sus intereses no sufran el menoscabo de que tan justamente se lamenta, es menester, ante todas cosas, derogar una porción de leyes, que tal vez convendrían en los tiempos en que se promulgaron, pero que actualmente perjudican infinito a la causa pública, minan el edificio político por su base y nos tienen embargados y sin acción para dar un paso adelante. Es menester que se combine el interés privado con el general: que se le deje al propietario el libre uso de su propiedad permitiendo que cada uno la cierre, la aproveche y destine al uso que mejor le parezca; que se coharte vigorosamente la amortización civil y eclesiástica, declarando enagenables estos bienes hasta cierto punto, para lo que convendría establecer un maximum y un minimum que lo determinase; que desaparezcan para siempre las ordenanzas gremiales, el monopolio que ejercitan los Cuerpos privilegiados y los fueros provinciales que tanto desigualan la condición de los Yndividuos de una misma familia y Monarquía; que se renuncie al furor de reglamentos y ordenanzas de todo género; que las de montes no embarazen ya el uso de la propiedad individual; que no gobiernen las que paralícen la construcción, habilitación y navegación de los buques mercantes; que se supriman de una vez la matrícula de marineros y privilegios de Mareantes; es indispensable también que se forme un Acta de Navegación que fomente y promueva la nuestra como la tienen los Yngleses; que se cargue a los buques extranjeros en nuestros Puertos los mismos derechos y gavelas que se exigen a los Españoles en los de otras Potencias; que se de la extensión debida a las matrículas de Comercio, para que nadie pueda eximirse de las cargas comunes en grave perjuicio de la misma clase; que se forme un código mercantil, y se establezcan al mismo tiempo escuelas teóricoprácticas de Comercio, donde los alumnos estudien aquél, al paso que aprenden los verdaderos elementos de su profesión; que se establezcan Cáthedras de economía política; que se lleve a efecto en todas sus partes la Real orden de nueve de Junio del año último, por la qual se manda extender el establecimiento de sociedades económicas y formar Diputaciones de ellas en Madrid, para desterrar las preocupaciones que tanto influyen en nuestro atraso y decadencia; que se supriman las Aduanas interiores, dejando libre la circulación de Provincia a Provincia y de Pueblo a Pueblo y queden sólamete las de las fronteras; que se arreglen las tarifas y aranceles, proporcionando sus derechos al valor de los fru-

tos y mercancías; que se tome en consideración con eficacia todo quanto contribuía al oportuno discernimiento de la conveniencia y ventajas o inconvenientes del establecimiento de alguno o algunos puertos francos, sobre cuyo particular objeto, se propone la Junta elevar a V.E. todo quanto esté a su alcance; que se forme y establezca en la capital una Cámara Superior de Comercio que conozca privativamente de quanto tenga relación con esta clase, sobre lo que también dirá la Junta a V.E. en papel separado lo que se le ofrece y, por último, Señor Excelentísimo, es de absoluta necesidad una reforma general del sistema de Hacienda en toda su extensión, porque la experiencia nos ha enseñado muy a costa nuestra, que nada perjudica tanto a la agricultura, industria y Comercio, como las trabas y obstáculos que por todas partes presenta el actual. Prueba de ello es la multitud de reglamentos y disposiciones que lo han hecho tan complicado, y la inutilidad de los esfuerzos de los Ministros más ilustrados y zelosos para mejorar los ingresos del Real Erario. Pero como no es fácil que el Gobierno acometa una empresa tan delicada sin el desahogo necesario y recursos abundantes que permitan variación tan esencial, la Junta piensa llenar sus deberes y cumplir los preceptos superiores, proponiendo los medios que le sugiere su ardiente celo para ocurrir a estos inconvenientes, y facilitar quanto antes la reforma deseada.

La necesidad de mantener Ejércitos permanentes para la mutua defensa y conservación de las Naciones, y los progresos de la civilización, han aumentado de tal modo las exigencias públicas, que no hay Gobierno alguno que pueda cubrir sus gastos ordinarios con los ingresos comunes o del mismo orden. Si los gastos no exceden mucho a los rendimientos, es fácil cubrirlos con nuevas contribuciones o aumentando las antiguas; pero quando interesan la conservación del Estado y piden esfuerzos extraordinarios, entonces ya no bastan los medios indicados, porque no hay potencia, por floreciente que se suponga, que pueda con ellos sufragar los desembolsos que le ocasiona una guerra o circunstancias imprevistas, de que tantos ejemplos nos presenta la historia de nuestros días. La Ynglaterra y la Francia son la prueba más constante de esta verdad: ambas son ricas y opulentas; una y otra han perfeccionado su agricultura, industria y Comercio, y tienen recursos de que carecen las demás, pero las dos han conocido que las contribuciones tienen límites de donde no se puede pasar sin dar un golpe fatal a los manantiales de la prosperidad pública y comprometer su existencia política; las dos vieron desde luego la necesidad de valerse del crédito y de la opinión para sostener sus pretensiones, y si los resultados no han sido igualmente felices, es porque la Francia faltó a sus obligaciones y contratos, hizo bancarrota en varias épocas, y se privó de lo mejor de los recursos. La Ynglaterra por el contrario, atenta siempre a la conservación de su crédito, observadora religiosa de sus pactos y contratos y fiel a sus promesas, ha triunfado de todo género de inconvenientes, ha mejorado su agricultura, perfeccionado su industria y extendido su Comercio de un modo prodigioso. Su previsión y sabiduría conoció desde luego que establecida la confianza en la Nación y asegurada la fe pública, le sobrarían recursos para elevarse al alto grado de poder en que la vemos. La opinión sola ha sido el agente poderoso de su grandeza; a ella sólo es deudora de sus grandes armadas y ejércitos, y del influxo decidido que tiene en el continente; a ella sola debe sus riquezas y la consideración que disfruta, y con ella será siempre árbitra de la paz y de la guerra y de la suerte de las armas.

La Junta advierte, sin embargo, con dolor que no es fácil imitar el exemplo de la Ynglaterra, porque las instituciones y los elementos de la prosperidad son muy diversos en las dos Naciones: que la Ynglaterra tiene un sistema ordenado para la conservación de su crédito, que jamás la faltará si su ambición no la precipita y que la España debe crear este nuevo ser en una crisis tan lastimosa y deplorable como la presente. Para ello necesita redoblar sus esfuerzos, aumentar los sacrificios y sufrir nuevas cargas que seguramente no puede llevar. ¿Pero quién no ve, Señor Excelentísimo, que de otro modo caminamos a un abismo de males donde se van a sepultar nuestras fortunas y la existencia del mismo Estado? ¿Quién no conoce que nuestro sistema de Hacienda es un caos impenetrable y un laberinto en que se disputan la preferencia el desorden, la corrupción y la inmoralidad?. ¿Y cómo saldremos de él sino adoptando medidas eficaces y providen

cias enérgicas que corten de raíz los vicios, abusos y preocupaciones que lo han preparado? Es una verdad, es un principio inconcuso, que de los males se debe elegir el menor, ¿y será justo, será conforme a los principios de sana política y a los intereses de nuestro Soberano y del Vasallo permitir que se disuelvan los vínculos más sagrados, que se atropellen las calamidades y, por último, desaparezca la substancia del Estado y el Estado mismo? No, Señor Excelentísimo, la Junta está bien penetrada de la ilustración, sabiduría y rectitud de nuestro benéfico Gobierno, y no duda un momento que si hasta ahora no ha tomado serias providencias que atajen los progresos del mal es porque su previsión y atinada conducta quiere asegurar el acierto dando un golpe maestro que restituya la vida del cuerpo político y lo saque de una vez de la ansiedad que lo atormenta y parasismo (sic) que le amenaza.

Se ha dicho que para salir la Nación del estado deplorable en que se halla y proporcionar al Gobierno los auxilios que necesita, es absolutamente indispensable restablecer la confianza y crédito perdido; que será inútil toda tentativa sin nuevos sacrificios y gravámenes, y al mismo tiempo se confiesa que la Nación no puede con ellos, lo que parece a primera vista una contradicción tanto más absurda y manifiesta quanto que se trata de agravar los males con el remedio. La medida o termómetro de las contribuciones debe ser el estado próspero o decadente de la riqueza pública, y es bien claro y demostrado que la nuestra ha padecido y padece un atraso inmenso por las causas y razones que quedan expuestas; con-que, si se aumentan las cargas y gavelas disminuirá ésta en razón del incremento que tomen las imposiciones, y lejos de ser un remedio graduará la enfermedad hasta el último extremo. No es posible tampoco contar con la mejora de las rentas actuales; lo primero porque su sistema no consiente estas mejoras, y lo segundo porque aún dado caso que se lograsen, serían en cantidad tan despreciable respecto de las muchas y urgentes atenciones del Estado, que nada influirían en nuestra suerte.

La Junta se ha hecho cargo de estas observaciones al proponer la necesidad de nuevos impuestos y cargas para restablecer la confianza y crédito público, y aunque por una parte conviene solidez de los repartos, por otra está mui lexos de persuadirse que, sean cuales fueren los sacrificios que haga la Nación para consolidar su crédito y animar la confianza, perjudiquen sus intereses ni atrasen su riqueza siempre que la rectitud y Saviduría del Gobierno preste garantías y firmezas tales que no permitan que la opinión vacile o prive de su apoyo a las operaciones más importantes. Si el Gobierno desprecia esta fuerza moral que lo puede todo y sin cuio auxilio son vanos los mayores esfuerzos, se verá en la dura alternativa de continuar en los apuros que le rodean o hacer una bancarota que, sin remediar sus necesidades, aumente la dificultad de proporcionarse los auxilios y recursos que exigen sus gastos ordinarios. Mientras no se identifique y combine sus intereses con los particulares, fortaleciendo la opinión y mirándola como regulador de sus providencias económicas, serán inútiles las contribuciones y quedarán sin efecto las órdenes más terminantes, no porque el espíritu de sus disposiciones carezca de rectitud y beneficencia, sino porque el interés particular no consulta más que su seguridad y quando recela, o no tiene la confianza necesaria, encuentra siempre medios de eludir las medidas más sabias y atinadas. Se valdra para ello de quantos ardidés le sugiera la malicia, coechará, sobornará y fomentará la corrupción a trueque de sacar el partido que más le convenga, y si todo esto no bastase, quedarán incultos los campos, desiertos los talleres y exausto el Reyno de capitales, porque viendo el Labrador que las cargas y contribuciones consumen el sobrante de su trabajo y que apenas puede satisfacer a sus primeras necesidades, abandonará el cultivo y toda suerte de mejoras y la industria y Comercio buscarán ocupación en otras partes, llevándose los capitales y prefiriendo la expatriación al riesgo de ser presa de la necesidad. Tal es precisamente en que la Junta considera fundados los reparos de que se hace cargo en el párrafo anterior, y no sólo gravosas, sino insoportables y de ningún valor las nuevas contribuciones que se intenten sin el apoyo de la opinión, y dejando a un lado la confianza pública.

Aunque bajo de este aspecto son mui racionales y justas estas objeciones contra toda nueva carga porque agota y destruye los recursos del país sin producir bien alguno; no así quando los sacrificios tienen por objeto el restablecimiento de la fe pública y una refor-

ma saludable. Con esta esperanza no habrá clase alguna en el Estado que dexa de hacer el último esfuerzo, porque todas están bien penetradas de la necesidad de hacerlo si la Nación ha de recobrar su antiguo lustre y mantener su independencia política. Por otra parte, las exacciones y tributos que se aplican a consolidar el crédito público y reanimar la confianza, pondrán en movimiento y circulación una masa inmensa de capitales, hoy día nulos y de ningún valor, que sacarán de la miseria a muchos millares de poseedores y darán un impulso ventajoso a las fuentes de nuestra riqueza, compensando de algún modo los sacrificios que exige la salud de la Patria. Pero éstos deben comprender a todas las clases del Estado, porque todas se interesan igualmente en su conservación y prosperidad, y las exacciones parciales, además de ser injustas y contrarias al interés general, no producen otro efecto que privar al Gobierno de recursos efectivos y proporcionados a sus vastas atenciones. La Junta, pues, considera que no hay más arbitrio para salir de apuros y mejorar los intereses públicos que la enérgica resolución de sacrificar la parte por el todo: que las contribuciones que se impongan deben ser temporales y extraordinarias y tener por único objeto el restablecimiento del crédito público; que sus rendimientos y productos, unidos a los demás arbitrios y servicios que se le han aplicado, se inviertan precisamente en el pago religioso de los intereses y premios de la deuda del Estado y que, satisfechos éstos, se reserve el Gobierno la extinción de capitales para un tiempo indefinido, creando a este fin una Caja de Amortización dotada de fondos permanentes, que puedan aumentarse hasta cierto punto con el beneficio que produzca la reducción de la misma deuda.

Ninguna potencia pasa repentinamente del estado de postración y abatimiento en que nos hallamos a la elevación y grandeza que proporcionan las luces, el asiduo trabajo y una administración enérgica y bien dirigida. Por eso deberá mirarse como una quimera pretender que de golpe cambie nuestra situación y tratemos de rivalizar con Potencias que nos llevan tres siglos de ventaja; pero una vez que nuestro Gobierno pueda contar con los recursos del crédito, debemos esperar que la Nación hará progresos en todos sentidos y se ponga bien pronto sobre un pie floreciente y respetable. Entretanto, es menester que la sabiduría del Gobierno adopte la más rígida economía proporcionando los gastos a las entradas actuales, y que combine de antemano los elementos y principios del nuevo plan de Real Hacienda que tan imperiosamente reclama la necesidad, y que desprecie los clamores inoportunos del egoísmo. Si considera urgentes algunas reformas parciales y sucesivas convendrá mucho que las haga siempre que no disminuyan sus recursos y sean compatibles con la general i nuevo plan que se desea. El tiempo de poner éste en ejecución será cuando la confianza no exija más estímulo que el de las necesidades; cuando el Gobierno pueda librar sobre ella su existencia y cuando esta misma confianza le facilite el desahogo y tranquilidad que pide una empresa tan ardua como interesante.

La Junta, llevada de su celo y amor a su Soberano y patria, ha excedido tal vez los límites de sus déviles conocimientos, sus indicaciones pueden ser aventuradas, pero la Sabiduría y penetración de V. E. están bien lejos de persuadirse que una obra de tanto empeño y transcendencia deba esperarse de sus menguadas luces. Ella requiere el concurso de las demás clases del Estado que, dispuestas como la del Comercio a sacrificar el último aliento por la gloria del Trono, y en obsequio de nuestro amado Soberano, no perdonarán medio alguno de elevarlo a la cima del poder. El interés reunido de todas, y la instrucción particular de cada una triunfarán de las muchas dificultades y obstáculos que encuentra la Junta, y que no podrá vencer el Gobierno por sí mismo. La fuerza moral es el apoyo principal de los Gobiernos; este vínculo sagrado es el alma de las sociedades y base de las disposiciones y medidas que dirigen a un Estado; con él se puede todo, y sin su auxilio es mui aventurado qualquier tentativa. La opinión, Señor Excelentísimo, es el resorte de que se ha valido la Ynglaterra para su engrandecimiento y preponderancia; su influxo merece tanta consideración a aquel Gobierno, que quando no la ve conforme a sus miras y disposiciones, cree vacilenta su existencia. Esta misma opinión, esta fuerza moral es la que infundió a los Españoles aquel espíritu de unión y fraternidad que por fin triunfó de las acechanzas y poder colosal de Bonaparte. Tal es su importancia y tan benéficos y grandiosos los efectos que produce. Si logramos su apoyo restableciendo

la confianza y confundiendo, digámoslo así, los intereses público y privado, nada tenemos que temer dentro ni fuera de casa. Todo le será fácil al Gobierno y abundarán los recursos que la paternal solicitud de Su Magestad anhela para bien de sus vasallos. La Junta, por último, Señor Excelentísimo, espera de la bondad de V. E. la rectificación de sus ideas y que bien seguro de la pureza de sus intenciones y del celo que las ha dictado se sirva elevarlas a noticia de Su Majestad como testimonio de su lealtad y amor a su Real Persona. Y entretanto logra el consuelo de conocer su Soberana resolución para pauta fiel de su conducta, continuará la Junta con particular esmero adelantando en lo posible los asuntos en que puede ejercitar su meditación para corresponder a la confianza de Su Majestad.

En prueba, además del cuidadoso esmero que siempre la merece la puntual exactitud, acompaña la certificación de su Secretario, comprensiva de todo lo ocurrido en razón de las reservas de los Diputados de los Consulados de San Sebastián y Bilbao, y de no haberse presentado a firmar esta exposición. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 18 de Junio de 1816.

Asistentes: José de Ybarra (Presidente), Jaime Domínguez, Victoriano Encina, Francisco Durango (representante de Santander), Manuel Ochoa, Gregorio Sainz Hernainz, Nicolás Vasallo, Juan Pomar, Manuel Diez Tavanera, Alexo Camporrey, Conde de Ayamans, Antonio Matheos, Bernardo de Borjas y Tarrins (secretario).

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
6-22	José de Albistur	BI	La Guaira	El Fénix	Bergantín	60	120.000.—
10-26	Francisco Sayus	S	Sevilla	La Teresa	Cachemarin	20	60.000.— (c)
12-19	Ramón de Vial e hijo	S	Burdeos	(a) "El azar"	Bergantín	140	—
12-22	Santa Cruz e hijo	BI	La Guaira	La confianza	Cachemarin	60	65.000.—
12-23	Manzarraga y Ugarte	BI	La Guaira	La Esperanza	Bergantín	120	80.000.—
12-23	Marcial de Altuna	S	La Guaira	S. Francisco de Paula	Bergantín	160	100.000.—
12-24	Sebastián de Aldama	—	La Guaira	(a) La economía	Bergantín	160	100.000.—
12-29	Aguirre Hnos.	S	Cádiz y otros	San Miguel	Cache / ó Goleta	—	24.000.—
12-29	Josef de Escalante	S	Veracruz	(a) El Volador	Fragata	300	160.000.—
12-29	Manuel de Bergareche	BI	La Guaira	Jesús, María y José	Bergantín	150	160.000.—
12-30	Juan José Sarraga	BI	Veracruz	Concepción	Bergantín	180	90.000.—
12-30	Fco. de Lemonauria	BI	Veracruz	San Nicolás	Bergantín	180	90.000.—
1802 1- 5	José R. Mila de la Roca	Montevideo	Veracruz	El Gavilán	Cachemarin	65	54.000.—
1- 9	Ramón de Labroche	SS	Veracruz	Santa Teresa	Fragata	300	127.200.—
1- 9	Pedro Labat	S	La Guaira	Astigarraga	Fragata (2)	250	21.000.— p.f.
1-11	Juan de Trueba	S	Veracruz	(a) n.º 5	Bergantín	180	120.000.—
1-13	Matías de Heras Soto	S	Veracruz	San Antonio	Bergantín	180	120.000.—
1-13	Josef de Albistur	BI	Veracruz	San Pedro	Bergantín	130	96.100.—
1-14	Francisco de Alloqui	Lequeitio	Veracruz	La Unión	Lugre o Cachemarin	50	50.000.—
1-18	José D. de Anavitar-te	SS	La Guaira	El Pacífico	Bergantín	280	142.000.—
1-18	Lorenzo de Goizueta	SS	La Guaira	El Fénix	Bergantín	60	70.000.—
				Ntra. Sra. Guadalupe	Bergantín	170	180.000.—
				(a) Los tres amigos	Bergantín	170	180.000.—
				Sto. Cristo de Lezo	Fragata	190	124.500.—
				(a) La posta de Caracas	Fragata	190	124.500.—
				Ntra. Sra. del Coro	Bergantín	130	80.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
1-20	Miguel J. de Araun- ceta	SS	Montevideo	San José (a) El oriente	Fragata	420	106.500.—
1-22	Domingo de la Vies- ca	BI	La Habana	La María	Bergantín	170	80.000.—
1-25	Aguirre Hnos.	S	Montevideo	La Isabel	Bergantín	280	100.000.—
2- 1	Juan A. Gutierrez	S	Montevideo	M.ª Josefa de Santander	Fragata	462	120.000.—
2-11	Pedro González	—	Veracruz	San Pedro Telmo	Bergantín	240	100.000.—
2-15	Manuel A. de Echa- varría	R.A. Guar- nizo	Montevideo	Los dos hermanos	Fragata	196	100.000.—
3- 6	Juan A. de Mezqui- riz	SS	Veracruz	Los dos amigos	Bergantín	99	120.000.— (3)
3- 6	Andrés de Jarto	R.A. Guar- nizo	Veracruz	San Miguel	Bergantín	80	90.000.—
3- 7	Azaola e h. y Roncal	BI	Montevideo	Los dos amigos	Fragata	280	100.000.—
3- 8	José de Osandabaras	B. Aires	Montevideo	La Jacobita de Buenos Aires	Fragata	350	140.000.—
3- 8	Juan P. de Carrese	Tolosa	Veracruz	San Pablo	Fragata	180	160.000.—
3- 9	Ardanas e h. y Ben- goa	BI	Montevideo	La Begoña (a) La Vizcaína	Fragata	250	180.000.—
3-12	Vda. de Iburguen- goitia e h.	BI	Montevideo	Los Amigos	Bergantín	221	9.000.— p.f.
3-20	Gordia Bayo y Cía.	BI	Veracruz	San José y San Vicente	Bergantín	190	180.000.—
3-23	Vial e hijo	S	Montevideo	La Princesa de la paz	Fragata	350	300.000.—
3-24	B. Echevarría y Salcedo	BI	Veracruz	Santa Cecilia	Fragata	220	15.500.— p.f.
3-26	Casa Comercio de Cádiz Herrera Hnos. y Cía.	Cádiz	La Guaira	La Hermosa Americana	Fragata	200	200.000.—
4- 3	Mnel. Fdez. de los Ríos	—	Montevideo	La Joven María (a) La firmeza	Fragata	276	50.194.— y 18 mrs.
4- 7	J. Orbeagozo y Casta- ñares	BI	Montevideo	Ntra. Sra. de la Piedad	Fragata	270	180.000.—
4- 8	José Hormaza y Fco. de Lemonauría	BI	Montevideo	El Albión	Fragata	330	180.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
4- 9	Pedro J. de Miguel Pericena	S	Veracruz	S. Esteban Protomártir (a) La Invección San Miguel	Goleta	30	30.566.—
4-12	M. Echavarría y M. de Games	BI	Montevideo	La Recompensa	Bergantín	240	120.000.—
4-12	Francisco de Durango	S	Montevideo	S. Juan Bautista	Fragata	520	225.880.—
4-14	Agustín de Sarraondo	—	La Guayana	La Veloz	Bergantín	115	50.000.—
4-22	Juan de Carredano	S	Campeche	La Nueva Amable	Goleta	50	52.000.—
4-27	Juan A. de la Cuesta	—	Veracruz	San Ignacio (a) El Alerta	Fragata	400	300.000.—
5- 8	Fco. Javier Ferrer	Montevideo	B. Aires	La Concordia	Bergantín	120	6.000.— p.f.
5-12	Ramón López Dóriga	S	La Habana	S. Fco. de Borja	Bergantín	259	160.000.—
5-12	Joaquín de la Hoz	S	La Habana	La Buena Fe	Bergantín	340	80.000.— p.
6-11	Pedro J. de Miguel Pericena	S	Cádiz-Veracruz	La Humildad	Bergantín	160	67.500.—
6-25	Francisco Sayus	S	Veracruz	La Casualidad	Fragata	210	120.000.—
6-30	Juan Pomar	Málaga	Málaga	La Ana	Fragata	—	120.000.—
7-19	Matías de la Cantera	La Habana	Montevideo	San Lorenzo	Fragata	300	2.600.— d.
7-28	—	—	Burdeos	Buena Dicha	Bergantín	—	44.000.—
7-29	Francisco Durango	S	La Habana	San Pablo	Bergantín	85	60.000.—
7-31	Pablo Carrese	Tolosa	La Habana	San Fco. de Paula (a) La Economía	Fragata	140	160.000.—
8- 4	Manzarraga y Ugarte	BI	Veracruz	Los Dos Amigos	Bergantín	120	80.000.—
8-13	J. de Balaustegui	Cádiz	Cádiz	San Miguel (a) El Volador	Fragata	1.000	400.000.—
8-14	Marcial de Altuna	S	Liverpool	La Providencia	Bergantín	160	100.000.—
8-27	Marcial de Altuna	S	La Habana	La Esperanza	Fragata	280	80.000.—
9- 3	Nicolás de Ageo	S	Southampton	La Proserpina	Bergantín	100	35.000.—
10- 4	Fco. de Durango	S	La Habana	La Fidelidad	Corbeta	120	100.000.—
10-12	Aguirre Hnos.	S	La Habana	San Pedro	Fragata	260	240.000.—
10-13	Pedro Labat	S	P. Rico - La Habana	La Diligencia	Bergantín	130	80.000.—
10-16	Juan de Trueba	S	Montevideo	El Santander	Fragata	450	200.000.—
10-29	Aguirre Hnos.	S	Montevideo		Fragata	300	120.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
11-23	Francisco Durango	S	Bristol	Neptuno	Bergantín	200	140.000.—
12- 9	Aguirre Hnos.	S	Veracruz	El Feliz	Bergantín	150	120.000.—
12-21	Pedro de Larrea	S	P. Rico	Hércules	Bergantín	210	90.000.—
12-21	Marcial de Altuna	S	La Guaira	El Volador	Bergantín	160	80.000.—
12-21	Ramón Labroche	SS	La Guaira	San Antonio	Bergantín	180	120.000.—
1803 1-26	Francisco Sayus	S	Londres	San José	Bergantín	120	40.000.—
2- 1	—	—	Burdeos	San Antonio de Padua	Cachemarrín	—	26.000.—
2- 7	José A. de Elosiegui	SS	Burdeos	San Juan Bautista	Bergantín	115	50.000.—
2- 8	Antonio de Tautet	SS	La Guaira	El Phenis	Bergantín	60	80.000.—
2-21	Isidro Gorrondona	Plencia	Nueva Barcelona	Los Tres Amigos	Bergantín	114	76.000.—
3- 3	Francisco Sayus	S	Liverpool	San Antonio de Padua	Bergantín	80	45.000.—
3- 3	Silvestre Echavarría	Logroño	Montevideo	Ntra. Sra. del Carmen	Fragata	250	7.000.— p.s.
3- 4	Antonio de Aldama	S	La Habana	La Concepción	Fragata	200	12.000.— p.s.
3- 6	Joaquín R. de Sarraza	SS	Veracruz	Las Tres Hermanas (a) La Vascongada	Fragata	220	280.000.—
3- 9	Ardamaz e h. y Bengoa	BI	Montevideo	La Begoña (a) La Vizcaina	Fragata	250	140.000.—
3-10	Pablo Carrese	Tolosa	Veracruz	San Pablo	Fragata	140	160.000.—
3-23	Juan de Trueba	S	Veracruz	La Aurora	Fragata	200	100.000.—
4- 6	Fco. de Durango	S	Montevideo	Neptuno	Bergantín	250	—
4-12	Lucas J. de Barredo	S	Burdeos	San Lucas	Cachemarrín	35	28.000.—
4-13	Sebastián de Aldama	S	Sevilla	Jesús, María y José (a) El Santander	Cachemarrín	40	24.000.—
4-21	Joaquín R. de Sarraza	S	Burdeos	S. Francisco de Paula y Animas	Cachemarrín	—	8.000.—
4-26	Juan A. de la Cuesta	S	La Habana	La Nueva Amable	Fragata	400	300.000.—
4-27	Conde de Campogiro	S	Veracruz	La Flor de Mayo	Fragata	227	360.000.—
4-27	Ramón López Dóriga	S	La Habana	La Concordia	Bergantín	350	150.000.—
4-27	Juan M. Muñoz	Veracruz	Veracruz	Ntra. Sra. de los Dolores	Fragata	203	320.000.—
6-19	Manzarraga y Ugarte	BI	La Guaira	San Juan Bautista	Bergantín	130	100.000.—
6-22	Fco. de Durango	S	La Habana	La Buena Dicha	Bergantín	180	100.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
6-24	Fco. de Durango	S	La Guaira	La Craciosa	Goleta	90	190.000.—
7- 4	Francisco Sayus	S	La Habana	San José	Bergantín	112	40.000.—
7-16	J. Fernández de Castro	—	B. Aires	La Juana Paula	Fragata	300	250.000.—
8-21	Joaquín R. de Sarraga	S	P. Cabello y La Guaira	El Volante	Bergantín	70	80.000.—
8-23	Francisco Sayus	S	La Habana	La Humildad	Fragata	260	120.000.—
9- 6	José de Escalante	S	Plymouth	S. José y la Concepción	Bergantín	150	100.000.—
9-10	Tomás I. de Berruete	BI	Veracruz	El paquete de Bilbao	Bergantín	148	60.000.—
11-16	José de Sandabaras	B. Aires	Montevideo	La Jacobita de B. Aires	Fragata	350	100.000.—
12-23	Fco. de Durango	S	La Guaira	La Graciosa	Goleta	90	190.000.—
1804 2- 7	Ramón J. de Vial	S	B. Aires	La Princesa de la Paz	Fragata	350	300.000.—
2-11	Fco. de la Serna	C. Urdiales	—	Ntra. Sra. de la Asunción	Cachemarrín	12	6.000.—
2-22	Aguirre Hnos.	S	Veracruz	La Feliz	Fragata	150	200.000.—
3- 7	Marcial de Altuna	S	Montevideo	La Providencia	Fragata	280	160.000.—
3- 7	Francisco Durango	S	Montevideo	Castilla	Fragata	600	1.000.000.—
3-20	Nicolás Sarachaga	BI	Veracruz	La Veloz Bilbaína	Fragata	180	200.000.—
3-27	Conde de Campogiro	S	Veracruz	La Flor de Mayo	Fragata	227	300.000.—
3-31	—	—	Burdeos	Dulce nombre de Jesús	Bergantín	30	26.000.—
4-16	—	—	La Guaira	El Volador	Bergantín	140	120.000.—
5-11	Fco. de Durango	S	La Habana	La Buena Dicha	Bergantín	180	80.000.—
5-19	Ramón López Dóriga	S	La Habana	Concordia	Bergantín	350	120.000.—
5-26	Nicolás de Aldama	S	Amsterdam	El Volante	Bergantín	100	74.538.—
6- 4	Francisco Sayus	S	La Habana	La Humildad	Fragata	260	120.000.—
6- 6	Pío de Elizalde	SS	Veracruz	Paulina	Corbeta	120	80.000.—
6-13	Miguel Suárez Car-tabio	Figueras	Europa	Ntra Sra. del Carmen	Bergantín	—	30.000.—
6-30	Pedro Gimeno	Villa García	La Habana	La Anfitriti	Corbeta	210	60.000.—
7-10	Francisco Sayus	S	Burdeos	San José	Bergantín	112	40.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
7-14	Juan M. Nepomuceno Muñoz	Veracruz	Veracruz	Ntra. Sra. de los Dolores	Fragata	203	320.000.—
8- 8	Javier J. de Irizarri	SS	Nantes	S. Esteban Protomártir	Goleta	60	72.000.—
8-11	Aguirre Hnos.	S	Veracruz	(a) La Invencción El Santander	Fragata	200	300.000.—
8-23	José de Escalante	S	Cádiz	S. José y la Concepción	Bergantín	150	100.000.—
8-23	Joaquín R. de Sarraga	S	Veracruz	Las Tres Hermanas (a) La Vascongada	Fragata	220	300.000.—
9-24	Aguirre Hnos.	S	Veracruz	La Feliz	Fragata	150	200.000.—
9-27	—	—	La Habana	El Comercio de la Habana	Fragata	—	—
10-15	Fco. de Durango	S	La Habana	La Recompensa	Fragata	520	225.882.—
10-20	Lucas J. de Barredo	S	Veracruz	La Velera Montañesa	Fragata	150	200.000.—
11- 7	—	—	Sevilla	Ntra. Sra. de los Dolores	Bergantín	39	30.000.—
11-23	Conde de Campogiro	S	Veracruz	La Flor de Mayo	Fragata	227	280.000.—
1805 1- 3	Fco. de Durango	S	La Guaira	La Graciosa	Berg. Goleta	—	100.000.—
1- 4	Fco. de Durango	S	Corso	Los Stos. Mártires (a) La Empresa	Lancha	—	60.000.— (c)
2- 6	Carlos de la Sierra	S	Corso	Los Dos Amigos	Quechemarín	—	60.000.— (c)
2-12	Francisco de Sayus	S	Corso	La Fidelidad	Fragata	260	—
3-28	Pedro Labat	S	Corso	El Vengador	Goleta	100	60.000.— (c)
6-14	Isidro Gorrondona	Plencia	Cumaná	Fortuna	Goleta	48	60.000.—
6-14	Luis de Zuznarregui	N. Guayana	N. Guayana	S. José y Animas	Goleta	80	80.000.—
10-25	Nicolás de Sarrachaga y Cía.	BI	Veracruz y La Guaira	La Veloz Bilbaina	Corbeta	180	200.000.—
10-30	Isidro Gorrondona	Plencia	Veracruz	Los Tres Amigos	Bergantín	110	200.000.—
1806 1-22	Francisco Sayus	S	Veracruz	Barbarroja	Lugre	55	60.000.—
3- 8	Fco. J. de Irisarri	SS	Southampton	San Esteban	Goleta	—	55.900.—
12-16	Pedro Labat	S	Corso	El Atrevido	—	—	60.000.— (c)
1807 11- 3	Pedro Abeleyra	Vigo	Corso	Barbarroja	Lugre	—	60.000.— (c)

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
1808 9-17	Agustín de Azpurua	S	La Guaira	S. José y Animas (a) Neptuno	Bergantín	—	104.000.—
9-17	Carlos Atalagamba	—	—	S. Juan Bautista (a) La Voladora	Fragata	—	240.000.—
9-17	Francisco Sayus	S	—	Sta. Isabel (a) Júpiter	Bergantín	100	100.000.—
9-17	Martín Irazoqui	Cádiz	La Guaira	El Volador	Bergantín	—	120.000.—
9-19	Pedro de Acha	S	Cumaná- La Guaira	Fortuna	Goleta	—	60.000.—
10-22	Fco. de Bustamante	Cádiz	Veracruz	Luis	Corbeta	—	120.000.—
10-29	Juan M. de Lafont	—	Veracruz	Fernando VII (a) El Patriota	Bergantín	93	80.000.—
11- 3	Conde de Campogiro	S	Veracruz	La Flor de Mayo	Fragata	227	280.000.—
11- 6	Pedro de Acha	S	Montevideo	Trinidad	Bergantín	140	200.000.—
11- 7	Juan A. de Achute- gui	BI	Londres	San Vicente Ferrer	Diate	60	24.000.—
11- 9	Miguel de Chabarría	BI	Bristol	S. Anonio y la Ventura	Bergantín	60	24.000.—
11-10	Juan de Ibirraga	Gijón	Bristol	Ntra. Sra. de Begoña	Goleta	80	72.000.—
11-12	Aguirre Hnos.	S	Veracruz	El Santander	Fragata	240	200.000.—
1810 1- 5	Isidro de Larrauri	S	Barcelona	Dulce nombre de María (a) La Isabel	Bergantín	160	100.000.—
1-15	José de la Perrezuela	S	Barcelona	La Trasmerana (a) San José	Fragata	220	80.000.—
1-15	Ramón López Dóriga	S	Barcelona	La Rebeca	Bergantín	150	22.000.—
9-20	Pedro de Acha	S	Barcelona	Ntra Sra. de las Nieves	Fragata	440	500.000.—
9-28	José de Legarra	S	Santoña	La Primavera	Fragata	330	140.000.—
1811 7-22	Nicolás de la Torre	BI	Veracruz	La Amistad	Bergantín	180	80.000.—
1813 12-10	Francisco Sayus	S	Cádiz	Victoria	Bergantín	200	120.000.—
1814 1-11	—	—	P. Cabello	La Rosa (a) El Diligente	Bergantín	110	60.000.—
2-15	Juan de Carredano	S	Londres	Palafox (a) La Unión	Goleta	114	60.000.—
2-17	Julián Blanco	—	S. Sebastián	Gral. Espoz y Mina	Bergantín	140	60.000.—
4- 4	Francisco Sayus	S	Corso	Santander	Lancha	—	60.000.— (c)

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
4-25	Fernando de Uriarte	BI	Pasajes	Santa Rita	Goleta	50	30.000.—
6-28	—	—	Bristol	La Encarnación	Bergantín	—	30.000.—
8- 1	Aguirre Hnos.	S	Bristol	Numancia	Goleta	40	38.000.—
8- 5	Andrés Aldecoa	BI	Burdeos	San José	Cachema- rín	30	16.000.—
8-22	Nicolás A. de Alda- ma	S	La Habana	La Teresa	Fragata	200	100.000.—
8-22	Juan de Carredano	S	La Habana	Palafox (a) La Unión	Goleta	—	80.000.—
9- 3	Nicolás A. de Alda- ma	S	Londres	La Paz	Bergantín	103	50.000.—
9-19	Manuel de Posadillo	Castro U.	Vigo ó Cádiz	Carlos	Goleta	60	40.000.—
9-30	Manuel de Elorriaga	BI	La Habana	La Diligencia	Fragata	200	80.000.—
9-30	Nicolás de Aldama	S	Londres	El Volante	Bergantín	80	40.000.—
9-17	José Legarra	S	Bristol	La Firmeza	Fragata	330	—
10-14	Guillermo Uhon	BI	Burdeos	Santo Domingo	Cachema- rín	28	24.000.—
10-26	Marcial de Altuna	S	Londres	El Volador	Bergantín	140	100.000.—
11- 8	Javier J. de Goicoe- chea	Cádiz	Burdeos	La Guipuzcoana (a) El Veloz	Fragata	176	180.000.—
11-18	Juan García	Londres	Londres	La Fama (a) El Teniente	Bergantín	170	135.000.—
11-19	Aguirre Hnos.	S	Veracruz	El Santander (a) Stos. Mártires	Fragata	240	200.000.—
11-21	José H. Rodríguez	—	Veracruz	Ntra. Sra. del Carmen (a) El Neptuno	Bergantín	80	160.000.—
12-13	Pío Elizalde	SS	Bristol	San Ignacio	Fragata	216	165.000.—
1815 1-18	Juan de Carredano	S	C. Africa- América	Mulata	Goleta	112	120.000.—
2- 4	Miguel R. de Echa- varría	BI	Europa	San José y Animas	Cachema- rín	—	40.000.—
2-25	—	—	La Habana	Vicenta	Corbeta	140	140.000.—
3- 8	Mariano Pérez Ne- nin	BI	La Habana	San Antonio	Fragata	280	250.000.—
4- 7	Fco. Salvador de Estarta	BI	La Guaira	El Paquete de Bilbao	Bergantín	140	230.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
4-24	Bernardo Rivero	—	La Guaira	El Medea	Bergantín	85	160.000.—
5-10	Francisco Sayus	S	La Habana	Victoria	Bergantín	200	160.000.—
5-12	Juan de Carredano	S	La Habana	Palafox	Goleta	112	80.000.—
5-12	José de Legarra	S	La Habana	La Firmeza	Fragata	300	200.000.—
5-12	Juan de Carredano	S	La Guaira	Nicolasa	Goleta	150	140.000.—
8- 1	Pedro Fernández	—	La Guaira	La Arrogancia	Bergantín	120	80.000.—
8- 3	—	—	Ayamonte	S. Antonio y Animas	Cachemarin	30	20.000.—
8- 7	Manuel de Posadillo	Castro U.	La Guaira	Carlos	Goleta	60	60.000.—
8-22	—	—	Bristol	La Feliz	Fragata	150	80.000.—
8-25	Zangroniz Hnos.	S	La Habana	Habanero	Bergantín	140	100.000.—
8-31	Miguel Blanco	S	Burdeos	(a) Espoz y Mina Santa Ana	Cachemarin	34	24.000.—
9- 1	Isidro Juan Pawel	La Habana	Londres	María y Josefa	Bergantín	111	80.000.—
9- 6	—	—	Villa Juan (Galicia)	La Encarnación	Bergantín	—	24.000.—
9-11	Ramón Fernández Viña	Ribadeo	Cádiz	Ntra. Sra. del Carmen	Lugre	30	19.000.—
9- 6	Isidro Juan Pawel	La Habana	Bristol	Ana Luisa	Fragata	260	130.000.—
9-12	Bartolomé de Casas	Coruña	Veracruz	Santa Rita	Fragata	300	130.000.—
9-29	—	—	Veracruz	El Santander (a) Los Stos. Mártires	Fragata	220	200.000.—
9-29	Bartolomé Nazaval	BI	Londres	Ntra. Sra. de Regla	Corbeta	98	30.000.—
10-12	Juan de Carredano	S	La Habana	Nicolasa	Goleta	159	100.000.—
10-16	Joaquín Vázquez	Lisboa	Lisboa	Joaquina	Goleta	99	40.000.—
10-24	Juan García	Londres	Londres	La Fama (a) El Clemente	Bergantín	160	135.000.—
11-14	Francisco Lemonau- ria	BI	La Guaira	Nuevo Pájaro	Bergantín	142	140.000.—
11-21	Aguirre Hnos.	S	Cádiz	Numancia	Goleta	40	38.000.—
12- 6	Juan Lescamendi	La Guaira	Londres	Nueva Esperanza	Fragata	350	200.000.—
12-10	Fco. J. de Gárate	N. Guayana	N. Guayana	Santelmo	Bergantín	130	70.000.—
12-11	Nicolás de Ageo	S	Orinoco	M.* Ignacia (a) El Diligente	Bergantín	103	62.414.—
12-22	Antonio de Aldama	S	Londres	La Paz	Bergantín	103	50.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado	
1816	1-22	Francisco Sayus	S	La Habana	Victoria	Bergantín	200	160.000.—
	2-10	Sres. Ocharan	Castro U.	Bayona	La Fraternidad	Cachemarrín	16	14.300.—
	2-10	Juan González Aguirre	Limpias	Veracruz	Ntra. Sra. de los Dolores (a) Amistad	Goleta	75	120.000.—
	2-15	Juan de Carredano	S	La Habana	Segundo Campeador	Bergantín	270	200.000.—
	2-15	Juan de Carredano	S	La Habana	Mulata	Goleta	177	120.000.—
	2-19	Mariano Pérez de Nenin	BI	La Habana	Pascual	Bergantín	200	300.000.—
	2-22	José J. de Belaustegui	—	Cádiz	Santísima Trinidad	Fragata	250	25.000.— p.
	2-23	Jugo y Norzagaray	BI	Bristol	S. Joaquín y Sta. Ana	Bergantín	100	30.000.—
	3-13	Basora, Galará y Lasarte	P. Cabello	Cádiz	La Santísima Trinidad	Bergantín	130	100.000.—
	3-26	Manuel de Posadillo	S	La Guaira	Carlos	Goleta	60	60.000.—
	3-28	José de Zuloaga	S	Cádiz	Santa Rita	Goleta	50	30.000.—
	4- 4	Ramón López Dóriga	S	Cádiz	María Teresa	Berg. Goleta	49	30.000.—
	4- 8	Juan de Carredano	S	La Habana	Minerva	Fragata	466	300.000.—
	4- 9	Aguirre Hnos.	S	La Habana	La Feliz	Bergantín	150	80.000.—
	4-24	Francisco Azaga	BI	La Guaira	San Juan Bautista	Bergantín	90	150.000.—
	5-29	Juan de Carredano	S	La Habana	Habanero	Bergantín	141	80.000.—
	6-12	Fco. de Lemaunoria	BI	La Guaira	Nuevo Pájaro	Bergantín	142	200.000.—
	8-21	Fco. M. ^a de la Cuesta	La Habana	La Habana	Dos Hermanos (a) Hércules	Fragata	380	280.000.—
	9-25	Aguirre Hnos.	S	Veracruz	El Santander (a) Los Stos. Mártires	Fragata	220	200.000.—
	9-28	Gallo e hijos	S y BU	La Habana	San Fernando	Corbeta	433	320.000.—
	10-12	Antonio de Tartet	SS	Bristol	Santa María	Fragata	308	200.000.—
	11- 2	Francisco Sayus	S	Bristol	Vitoria	Bergantín	200	160.000.—
	11-14	—	—	Vigo	S. Antonio y Animas	Cachemarrín	30	20.000.—
	12- 3	Manuel de Posadillo	S	La Habana	Antonia Bonifacia	Goleta	60	100.000.—
1817	1- 9	Antonio de Aldama	S	Bristol	La Paz	Bergantín	103	50.000.—
	1-22	Juan B. Muñecas	—	Bristol	S. Juan Bautista	Bergantín	90	30.000.—
	1-25	Nicolás de Aldecoa	S	La Coruña	San Ramón	Goleta	62	16.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
2- 3	Miguel Blanco	S	Cádiz	Santa Ana	Quechemarín	34	24.000.—
2-10	Fco. Javier de Gárate	N. Guayana	N. Guayana	Santelmo	Bergantín	140	150.000.—
2-26	Andrés de Aldecoa	BI	La Coruña	San Josef	Bergantín	75	50.000.—
3-12	Aguirre Hnos.	S	La Coruña	Numancia	Goleta	40	38.000.—
3-12	José de Zuloaga	S	Galicia	Santa Rita	Quechemarín	48	20.000.—
3-15	Ramón López Dóriga	S	Cádiz	La María Rosa	Bergantín	34	20.000.—
3-26	Martín de Irazogui	Cádiz	La Habana	La Providencia	Fragata	200	60.000.—
4- 9	Fco. Lemonauria, Pérez y Zangroniz	BI	La Habana	Flora	Corbeta	434	410.000.—
4-10	Fco. de Muñecas	Plencia	Cádiz	S. José y Animas	Bergantín	48	28.000.—
4-24	Mnel. de Posadillo	S	La Guaira	Carlos	Goleta	60	100.000.—
5- 6	Bartolomé Casas	La Coruña	Lima, Guayaquil...	Rita	Fragata	227	520.000.—
6- 2	Francisco Bustamante	S	La Habana	Iris	Corbeta	150	180.000.—
6-27	Francisco Sayus	S	La Habana	Vitoria	Fragata	200	160.000.—
7- 4	Nicolás de Ageo	S	La Guaira	M. ^a Ignacia (a) El Diligente	Bergantín	103	62.415.—
7-24	José Mataró	S	Burdeos	El Habanero (a) Espoz y Mina	Bergantín	140	100.000.—
7-24	Garay, Añivarro y Anasabal	BI	La Habana	Ntra. Sra. de Regla	Corbeta	95	100.000.—
8- 8	Fco. M. ^a de la Cuesta	La Habana	Burdeos	Los Dos Hermanos (a) El Hércules	Fragata	380	280.000.—
8-18	Antonio de Echevarría	Mundaca	Sevilla	San Antonio	Cachemarín	28	16.000.—
8-23	Manuel de la Puente	Plencia	Londres	S. Antonio de Padua	Bergantín	80	40.000.—
8-23	Pedro Zulaibar	Gijón	Bristol	S. Pedro (a) La Joaquina	Bergantín	100	120.000.—
8-26	Martín de Castañaga	Mundaca	Sevilla	Ntra. Sra. de la Merced	Cachemarín	28	8.000.—
9-16	Ramón López Dóriga	S	Cádiz	María Teresa	Goleta	49	30.000.—
10- 8	Joaquín Prieto Ceballos	S	La Habana	Timoleón (a) San Joaquín	Bergantín	247	155.540.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
10-10	Pablo Sama	La Habana	La Habana	Montserrat	Fragata	340	240.000.—
10-11	José de Ibarguen- goitia	BI	Bristol	(a) La Villanueva Ildefonsa	Goleta	51	30.000.—
10-14	Correa y Azcunaga	Sombrerete	Veracruz	Ntra. Sra. del Carmen	Goleta	39	45.000.—
10-28	Juan J. Zangroniz	—	La Habana	Los Dos Hermanos	Fragata	500	15.000.— p.f.
11-12	Manuel de Posadillo	S	La Guaira	Carlos	Goleta	60	100.000.—
11-21	Goicoechea Dupuy Hnos.	BI	La Habana	La Jacinta	Bergantín	138	130.000.—
12- 2	José de la Cuesta	La Habana	La Habana	Alejandro	Bergantín	185	4.000.— p.f.
12-27	Dóriga e hijos y Cía.	S	La Guaira	La Amable Joaquina	Bergantín	216	302.400.—
1818 1- 8	Eusquiza y Chaba- rria	BI	Burdeos	Ntra. Sra. de Begoña	Cachema- rín	40	24.000.—
1- 8	Fco. A. de Vengoe- chea	Ribadeo	Burdeos	El Angel	Cachema- rín	30	20.000.—
1-15	Uhagon Hnos.	BI	Málaga	La Magdalena	Cachema- rín	34	20.000.—
1-26	Galceran Riba y Cía.	Ferrol	Mediterra- neo	Sta. Teresa de Jesús	Cachema- rín	42	30.000.—
2- 3	Andrés Aldecoa	BI	Lisboa	San José	Bergantín	65	44.000.—
2-23	Victoria de Butrón	Plencia	Lisboa	La Juana Victoria	Berg. Goleta	90	20.000.—
2-24	Miguel Luzarraga	Mundaca	Villajuan	S. Antonio y Animas	Cachema- rín	40	44.000.—
3- 2	Manuel López Ace- bedo	—	Lisboa	San Rafael	Bergantín	83	20.000.—
3- 5	Pedro Olabarría e hijos	BI	Lisboa	La Mariquita	Cachema- rín	48	20.000.—
3- 7	J. de Toledo y L. Ruiz de Santillana	S	Cádiz	S. Antonio y Animas	Cachema- rín	39	44.000.—
3- 7	José Trabieso	—	Lisboa	S. José y la Victoria	Bergantín	69	8.000.—
3-10	Sres. F. de Busta- mante	S	Sur Ecuador	Unión	Corbeta	328	400.000.—
3-14	Pedro Olabarría	BI	Lisboa	La Juana	Cachema- rín	28	24.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
3-26	Sres. Uhagon Hnos.	BI	Oporto	S. José y Animas	Cachemarrín	29	14.250.—
3-27	Josef Matías	BI	Burdeos	San Miguel	Cachemarrín	20	10.000.—
4- 8	Manuel de Fontazar	S	Península ó Europa	Ntra. Sra del Carmen	Bergantín	67	10.350.—
4-13	Josef M. ^a de Ezeiza	SS	Lisboa	Ntra. Sra de los Dolores	Cachemarrín	40	29.000.—
5-25	Miguel Blanco	S	Península	Santa Ana	Cachemarrín	40	24.000.—
6- 8	Fco. A. de Bengoechea	BI	Bristol	La Primavera	Bergantín	129	33.000.—
6-15	Fco. de Muñecar	Plencia	La Coruña	S. José y Animas	Bergantín	48	28.000.—
6-22	Nicolás de Ageo	S	Bristol	M. ^a Ignacia (a) El Diligente	Bergantín	103	62.415.—
7-28	Uhagon Hnos.	BI	Lima	Los Tres Hermanos	Fragata	420	300.000.—
8-12	Manuel de Posadillo	S	P. Cabello	Carlos	Goleta	60	100.000.—
8-17	Vicente de Osamir	Mundaca	Burdeos	San José y Animas	Cachemarrín	30	20.000.—
8-17	Juan de Bengoechea	Mundaca	Burdeos	S. Antonio de Padua	Cachemarrín	33	20.000.—
8-20	Josef A. de Zatarain	Isurbil	Burdeos	S. Nicolás de Bari	Cachemarrín	22	16.000.—
8-22	Dóriga e h. y Cía.	S	La Guaira	Amable Joaquina	Bergantín	216	302.400.—
9- 1	Manuel de Posadillo	S	Vigo	Antonio Bonifacia	Goleta	85	120.000.—
9-24	Martín de Zabala	La Habana	La Habana	La María Josefa de Oreño	Goleta	90	110.000.—
9-30	Ramón Méndez	—	Londres	La Rosa	Bergantín	75	50.000.—
10- 7	Juan B. de Livarona	BI	Londres	Armonía	Bergantín	180	60.000.—
10-19	Aguirre Hnos.	S	Londres	Atrevido	Bergantín	151	40.000.—
10-26	Fco. de Lemonauria	BI	Costa Africa	Nuevo Pájaro	Bergantín	142	80.000.—
11-12	Dóriga, hijos y Cía.	S	Europa	M. ^a Teresa	Berg. Goleta	49	30.000.—
11-20	Miguel de Butrón	BI	Lisboa	La Juana Victoria	Berg. Goleta	—	20.000.—
11-28	Vicente de Yrisar	Elgoibar	Ayamonte	S. Justo y Magdalena	Cachemarrín	33	24.000.—
12-10	Sres. Uhagón	BI	Oporto	S. Buenaventura	Cachemarrín	28	24.000.—

Fecha	Armador	Lugar	Destino	Nombre barco	Tipo	Tm.	Valor declarado
12-14	Nicolás de Ageo	S	La Guaira	M. ^a Ignacia (a) El Diligente	Bergantín	103	64.415.—
12-26	Fco. Lemonauria	BI	Costa Africa	Ntra. Sra. de la Piedad	Fragata	300	100.000.—
1819 2- 9	Joaquín Prieto	S	La Habana	Timoleón (a) S. Joaquín	Bergantín	247	155.540.—
2-11	Sres. Uhagon	BI	La Guaira	Golondrina	Balandra	54	30.000.—
3-16	José de Oyarzabal	BI	La Guaira	Ana	Goleta	50	40.000.—
3-27	Juan de Meaurio	Mundaca	Cádiz	Ntra. Sra de Aranzazu	Cachema- rín	38	16.000.—
6- 1	Nicolás de Aldama	S	La Habana	La Paz	Bergantín	103	50.000.—
6- 4	F. de Bustamante y Cía.	S	La Habana	Relámpago	Goleta	173	170.000.—
6- 5	Sres. Dórica	S	La Guaira	María Teresa	Bergantín	65	30.000.—
6-14	Diego de Jáuregui	—	Burdeos	Ntra. Sra. de Guadalupe	Cachema- rín	30	16.000.—
6-16	Manuel de Posadillo	S	La Guaira	Carlos	Berg. Goleta	60	120.000.—
7-16	Manuel de Posadillo	S	La Guaira	Antonio Bonifacia	Goleta	85	120.000.—
8-11	Sres. Uhagon	BI	La Guaira	Golondrina	Balandra	54	30.000.—
8-19	Ignacio de Garmen- dia	S	Galicia	S. Antonio de Padua (a) El Santander	Bergantín	80	30.000.—
8-21	José Gazmuri	—	Península	Santa Ana	Quechema- rín	40	24.000.—
8-24	Dórica e hijos y Cía.	S	La Habana	Amable Joaquina	Bergantín	201	240.000.—
9- 6	Mendezona y Corta- bitarte	Mundaca Lequeitio	Cataluña	S. Antonio y la Magdalena	Bergantín	60	20.000.—
9- 9	Juan de Carredano	S	La Guaira	La Pasiega	Berg. Goleta	148	217.856.—
9-15	A. Echavarría y D. Lequerica	Mundaca	Cataluña	Santiago	Cachema- rín	39	20.000.—
9-21	Fco. A. de Bengoe- chea	BI	Vigo	La Primavera	Bergantín	129	33.000.—
10-12	Pedro J. Ruiz de Vi- lla	S	Veracruz	Numancia	Goleta	60	20.000.—
10-19	Aguirre Hnos.	S	La Habana	El Atrevido	Bergantín	151	75.000.—
10-21	Curucheta y Cara- baca	Cádiz	La Habana	Atrevido (a) Veloz	Bergantín	146	50.000.—
12-30	José N. de Iburguen- goitia	BI	Cartagena	La Ildefonsa	Goleta	51	20.000.—

III. Ventas de embarcaciones de 1800 a 1819.

Fecha	Vendedor	Lugar	Comprador	Lugar	Nombre Barco	Tipo	Arqueo	Precio
1800 1- 2	Mnel. de Gandarillas	S	Silvestre Batalla	Tazonos	Purísima Concepción	Cachemarín	400 Qm,	11.000.—
1-16	Bastarreche Hnos.	Bayona	Conde Campogiro	S	La Cantabria	Fragata	—	40.000.— lib. torn.
5-25	—	Bayona	Bastiat e hijo	—	S. Fernando (a) El Venturoso	Bergantín	100 Tm.	32.000.— lib. torn.
7- 3	Presa en corso	—	Joaquín R. de Sarra	S	Eliza	Bergantín	100 Tm.	20.595.—
6 6 7	Petronila de Helguera	—	José Franco y Rosa Basagoitia	—	Purísima Concepción	Pinaza	250 Qm.	4.000.—
7-	Juan Fco. Chaves (constructor)	S	José de Escalante	—	La Concha	Lancha	200 Qm.	4.400.—
7-16	Pedro de las Cagigas (constructor)	S	Fco. Sayus	S	La Teresa (a) El Azor	Cachemarín	20 Tm.	15.000.—
8- ?	Juan Fco. de Chaves (constructor)	S	Manuel Collado	S	La Buena Fe	Lancha	200 Qm.	4.500.—
8- ?	Pedro de Larrea (corso)	—	Francisco Durango	S	La Alianza de San Maló	Corbeta	—	299.000.—
11- 9	Presa en corso	—	Ramón del Vial	S	Britania	Bergantín	—	44.700.—
11- 3	Juan A. Real de Azua (constructor)	Guarnizo	Pedro J. de Miguel Pericena	S	Ntra. Sra. del Carmen (a) La Primavera	Bergantín	85 Tm.	45.300.—
1801 1-29	José de Trebiño y Andrés de Santiago	Plencia y Portugaleta	Joaquín de la Hoz	S	Coronel de Malbille	Bergantín	320 Tm.	40.000.—
3- 3	Margarita de Barrros e hijos y Pedro Linaeres e I. Rivas	—	Pedro González	S	Ntra. Sra. del Carmen	Pinaza	300 Qm.	3.800.—
6-22	María de Navarro	—	Domingo de Garamendi	Mundaca	Juan de Nepomuceno	Pinaza	300 Qm.	2.080.—
7-23	José de la Sierra	—	Francisco de Achutegui	Plencia	La Virgen del Carmen	Pinaza	300 Qm.	2.500.—
7-23	José de la Sierra	—	Fco. de Achutegui, Antonio Elorduy y Juan B. Amézaga	Barrica	Virgen del Carmen	Pinaza	300 Qm.	2.500.—

Fecha	Vendedor	Lugar	Comprador	Lugar	Nombre Barco	Tipo	Arqueo	Precio
10-29	Juan A. Real de Asua (constructor)	Guarnizo	Pedro J. de Miguel Pericena	S	S. Esteban protomártir (a) La Invencción	Goleta	30 Tm.	30.566.— y 12 mrs.
11-11	Pedro González	S	Juan de Trueba	S	Ntra. Sra. del Carmen	Cachemarin	—	8.000.—
1802 10- 3	Carlos Osterbladh	Suecia	Francisco Durango	S	Enigheten	Bergantin	200 Tm.	7.000.— p. f.
11-16	Juan B. de Ugarte	—	Manuel de la Vega	Santoña	S. Juan Bautista	Cachemarin	20 Tm.	3.000.—
1803 1-26	Manuel de la Puente	Plencia	Francisco Sayus	S	San Antonio	Bergantin	60 Tm.	47.000.—
1-28	Josef de Albistur	Deusto	Antonio Tautet	SS	El Fénix	Bergantin	60 Tm.	80.000.—
2-19	Juan de Zuloaga	Montevideo	José Misser	Canet	Ntra. Sra. de la Concepción (a) El Alevín	Paquebote	—	35.000.—
6- 6	Juan de Rubayo	—	Manuel Ruiz	—	Stos. Mártires y S. Buena Ventura	Barco de pesca	200 Qm.	3.000.—
6- 8	José y Fco. Brunet	—	Francisco de Durango	S	La Graciosa	Goleta	90 Tm.	190.000.—
6- 8	Antonia de Zamora	—	Antonio de Polidura	—	La Sts. Mártires y S. Benito Palermo	Barco de pesca	250 Qm.	5.000.—
6-13	Manuel de Ceballos	S	Ramón de Cordero	Vigo	El Aguila y Ntra. Sra. del Mar	Barco de pesca	60 Qm.	1.200.—
6-16	José de Ajo	—	Bernardo de Ajo	—	Los Stos. Mártires y Animas	Pinaza	300 Qm.	4.000.—
6-27	Juan de Rubayo	S	Alonso de Gamba	Santoña	El Carmelo	Cachemarin	300 Qm.	4.000.—
7-23	Josef de Escalante	S	Josef de Zuloaga	—	San José y La Concepción	Bergantin	150 Tm.	50.496.—
10-25	Aguirre Hnos.	S	José Vicente de Zinza	SS	Fidelidad	Fragata	260 Tm.	200.000.—
12- 2	Pedro J. de Miguel Pericena	S	Francisco de Sarnin	S	S. Esteban Protomártir (a) La Invencción	Goleta	30 Tm.	63.000.—
12-13	Fco. de Sarnin	S	Javier J. de Irizarri	SS	S. Esteban Protomártir (a) La Invencción	Goleta	30 Tm.	72.000.—

Fecha	Vendedor	Lugar	Comprador	Lugar	Nombre Barco	Tipo	Arqueo	Precio
12-30	Jan Cristophe Hummel y Rene P. Soubzmain	—	Francisco Durango	S	La Nantesa	Fragata	580 Tm.	800.000.—
1804 1-12	Francisco Sayus	S	Mariano de Jano	Plencia	Sta. Teresa (a) El Azor	Cachemarin	20 Tm.	10.500.—
4-23	Josef Gutiérrez	Veracruz	Lucas J. de Barredo	S	La Esperanza	Bergantín	128 Tm.	83.000.—
4-27	Joaquín de Ras	Castro	Josef Suárez de Lois	Figueras	Ntra. Sra. de Be-goña	Cachemarin	20 Tm.	9.250.—
5-16	Joaquín R. de Sarra	S	Nicolás A. de Aldama	S	El Volante	Bergantín	70 Tm.	74.539.—
6-4	Francisco de Aguado	S	Antonio de San Jurjo	—	Los Dos Amigos	Pinaza	270 Qm.	2.000.—
6-23	Juan de Rubayo	S	Francisco Sayus	S	San José	Bergantín	112 Tm.	34.023.—
7-9	Francine y Sorarte	S	Miguel de Bengoechea	SS	Bolero	Bergantín	200 Tm.	108.000.—
10-15	Francisco Sayus	S	Antonio de Villanueva	—	S. Fco. de Asís	Pinaza	325 Qm.	6.000.—
1805 2-?	Manuel de Collado	S	Josef M. ^a de Buena	S	Jesús, M. ^a y José	Cachemarin (1/2)	—	4.000.—
5-6	Presa en curso	—	H. W. Koster	Prusia	El Fénix	Bergantín	130 Tm.	72.000.—
5-9	Fco. de Echaves	S	Angela de Aldama	—	El Angel y Ntra. Sra del Carmen	Pinaza	300 Qm.	10.429.—
6-17	Francisco Sayus	S	Manuel de Gandarillas	S	El Angel	Cachemarin	16 Tm.	14.000.—
7 u 8	Juan Fco. de Echaves (constructor)	S	Bernardo de Ajo	—	Los Stos. Mártires	Lancha sardinera	—	5.000.—
6 9	Francisca de Roldán	—	Ignacio de Heras	S	Los Stos. Mártires	Lancha pasaje	—	900.—
10-16	Francisca de Roldán	—	Ignacio de Heras	S	Los Stos. Mártires	Lancha pasaje	—	900.—
11-19	Bernardo de Ajo	—	Antonia de Agudo	—	Los Stos. Mártires y Animas	Pinaza	300 Qm.	3.200.—
1806 1-?	Ignacio de Heras	S	Antonio de Agudo	S	Los Stos. Mártires	Lancha pasaje	—	600.—
3-26	Remate público	S	Pedro J. Ruiz de Venero	S	1-San Emeterio y 2-Ntra. Sra. de Be-goña	Dos cachemarines	—	11.106.—
4-5	Bastiat. En curso	—	Lima e hijo	Lisboa	Los Dos Hermanos	Bergantín	120 Tm.	14.000.—

Fecha	Vendedor	Lugar	Comprador	Lugar	Nombre Barco	Tipo	Arqueo	Precio
5-28	Santiago de Eorriaga	S	Pedro Labat	S	El Bolero	Bergantín	120 Tm.	50.534.—
5-29	Ramón de Nesprales	Santofía	Juan J. Lezama 1/4	Abando	Ntra. Sra. del Puerto	Bergantín	100 Tm.	8.000.—
6-17	Antonio de S. Jurjo	S	Juan Sartucha 1/4	Plencia	Los Dos Amigos	Pinaza	270 Qm.	4.000.—
6-30	Nicolás de Villanueva	S	Ramón Santacruz y Hnos. Aldama	S	Ntra. Sra. de la Soledad	Pinaza	300 Qm.	2.290.—
7- 5	Manuel de Gandarillas	S	Antonio de Villanueva	S	El Angel	Cachemarin	16 Tm.	15.000.—
10- ?	Antonio de Villanueva	S	Fco. Javier Catala	S	S. Fco. de Asís	Pinaza	325 Qm.	9.000.—
1807 1-29	José de Rafael	—	Francisco Sayus	—	Los Stos. Mártires	Barco	10 Tm.	10.000.—
1-30	Fco. A. de Barandiarán	SS	Joaquín de Rafael	—	El Vencejo	Lugre	36 Tm.	19.000.—
2-20	Herederos M. ^a Gandarillas	—	Francisco...	—	Ntra. Sra. del Mar	Lancha 1/2	—	839.—
3-12	Casa Comercio Málaga	—	Joaquín de la Vega	S	La Diana (casco)	Fragata	—	6.000.—
5- 5	Fco. Javier de Gandarillas	S	Conde Campogiro	Laredo	Jesús, M. ^a y José	Lancha	—	810.—
7-22	Juan de la Sierra	Matienzo	Juan de Ribota	S	Sta. Isabel (a) El Júpiter	Bergantín	—	19.000.—
8- 6	Casa Comercio Málaga	—	Francisco Sayus	—	Diana (arboladura)	Fragata	—	35.000.—
9-23	Pedro de las Cagigas (constructor)	S	Joaquín Fernández	S	Los Stos. Mártires	Pinaza	300 Qm.	7.800.—
9 ó 10	Rosa de Soto	—	Bernardo de Ajo	—	Los Stos. Mártires	Pinaza	300 Qm.	3.975.—
10-24	Francisco Sayus	S	Fco. de Menocal	Vigo	La Rosa	Lugre	50 Tm.	70.000.—
12-15	Juan Rubayo	S	P. Abeleyra	S	Animas y Stos. Mártires	Lancha de pesca	65 Qm.	1.400.—
1808 8-31	José de Ochoa	—	Juan A. Calderón	S	S. José y Animas (a) El Neptuno	Bergantín	130 Tm.	52.000.—
9- 6	Juan B. Anasagasti (constructor)	Plencia	Agustín de Azpurrúa	S	La Trinidad	Bergantín	140
9-17	J. Bastiat	—	Pedro de Acha	—	La Amable Doncella	Fragata	280 Tm.	41.000.—
			Margarita Loughnam					

Fecha	Vendedor	Lugar	Comprador	Lugar	Nombre Barco	Tipo	Arqueo	Precio
10-27	Luis Cotarro y J. de Artazar	BI	Antonio de Gordey	S	Los Dos Amigos	Goleta	44 Tm.	46.000.—
10-15	Luis Galas	BI	Juan M. Lafont	—	Los Dos Hermanos (a) El correo de la Guaira	Bergantín	93 Tm.	70.000.—
1809 7-27	Reimer Ruge	Altona	Francisco Sayus	S	Victoria	Bergantín	—	6.000.— p. f.
7-30	Francisco Sayus	S	Aguirre Hnos.	S	Victoria	Bergantín	—	9.000.— p. f.
1810 1- 2	Sebastián de Lasa	La Habana	Josef de Legarra	S	La María	Fragata	330 Tm.	140.000.—
9- 7	Josef de Torcida	S	Pedro de Acha	S	Ntra. Sra. de las Nieves	Fragata	441 Tm.	500.000.—
1811 7- 5	Fco. Javier Catalá	—	José Catalá	—	El Angel	Cachemarín (1/3)	18 Tm.	3.353.— 11 mrs.
1813 5- 4	José Gazmury	S	Manuel Gandarillas	S	Purísima Concepción	Pinaza	300 Qm.	5.428.—
7-16	José de la Sierra	—	Manuel de Ceballos	—	Ntra. Sra. del Carmen	Pinaza	300 Qm.	2.000.—
11-25	Thomas Sharpe (corso)	—	Pedro J. Obregón	S	La Ambición	Cachemarín	14 Tm.	6.000.—
1814 2-24	Compra en subasta	—	Jacinto Pérez	S	Vencedora	Lancha	—	8.250.—
3-17	Manuel de Gandarillas	S	Vicente Arriola	Guarnizo	Los Stos. Mártires	Lancha sardinera	—	2.400.—
3-20	Fco. González	Luanco	Mateo Manto	Luanco	S. Francisco de Paula	Bergantín	—	6.000.—
7- 6	Jacinto Presa	—	José de la Maza	Limpias	La Montañesa	Pinaza	—	9.000.—
7- 7	María Fernández	—	Bernardo de Ajo	—	Ntra. Sra. del Carmen	Pinaza	10 Tm.	1.100.—
8- 6	Manuel de Ceballos	—	Pantaleón de Polidura	—	Aguila Virgen del Mar	Barco grande de pesca	200 Qm.	6.000.—
8-12	Vicente Arriola	Guarnizo	Juan de Rafael	—	Los Stos. Mártires	Lancha sardinera	—	2.400.—
10-30	Antonia de Agudo	—	Fernando García	—	Stos. Mártires	Pinaza	300 Qm.	6.000.—
1815 1-24	Manuel de Ceballos	—	Juan S. de Polidura	—	S. Buenavenura	Barco grande de pesca	200 Qm.	6.000.—
2- 9	Enrique Sanders	Londres	Juan de Carredano	S	Gorrée	Goleta	—	1.500.— libras

Fecha	Vendedor	Lugar	Comprador	Lugar	Nombre Barco	Tipo	Arqueo	Precio
4-10	Antonio de Villanueva	—	Vicente de Amirola	Guarnizo	Ntra. Sra. del Carmen	Lancha sardinera	—	4.500.—
5-23	Andrés de Molinillo	—	María de Helguera	—	S. Antonio de Padua y Stos. Mártires	Pinaza (1/2)	315 Qm.	4.000.—
6-21	Juan de la Torre C.	—	Vicente de Escobedo	—	El Arrogante Montañés	Barco besugero	150 Qm.	5.350.—
7-27	Pedro Camus	—	Fernando García	—	—	Lancha sardinera	—	1.930.—
8- 1	Claudio Grano	Tenerife	Isidro J. Pawell	La Habana	Ana Luisa	Fragata	260 Tm.	6.500.—
11-4	José A. de Lecusa	Munguía	Nicolás de Ageo	S	El Diligente	Bergantín	103 Tm.	p. f. 62.415.—
1816 1-14	Roque Sánchez	S	Manuel Fernández	S	Los Stos. Mártires S. Emeterio y Celedonio	Lancha pesca	—	3 mrs. 10.500.—
7-14	Bernardo de Ajo	S	Antonio de Castro	S	Ntra. Sra. del Carmen	Pinaza	10 Tm.	7.874.—
1817 1- 9	Basterrechea Hnos.	Bayona	Juan J. Zangroniz, Francisco Lemoauria, Mariano Pérez de Nenin	S BI BI	Flora	Corbeta	374 Tm.	102.500.— fr.
1-31	Mariano de Echevarría	Ondárroa	Juan Fco. Barrie	—	Angel de la Guarda	Cachemarin (1/4)	40 Tm.	4.480.—
4-10	Antonio de Castro	S	Bernardo de Ajo	S	Ntra. Sra. del Carmen	Pinaza	10 Tm.	9.456.—
5-30	Fco. Javier Franco	S	Antonio de Villanueva	S	Ntra. Sra. del Carmen	Lancha	—	3.000.—
7-10	Juan de Carredano	S	José Mataró	S	El Habanero	Bergantín	141 Tm.	120.000.—
9-18	Juan B. Laserre	Bayona	Dóriga e hijos	S	La Amable Joaquina	Bergantín	190 Tm.	302.400.—
9-22	Felipe J. de Pumarrejo	—	Faustino Salvador	—	El Triunfo de la Santísima Cruz	Barco pasaje	—	4.500.—
9-22	Justa y Mnel. de Tellaeché	Deusto	Matiana Correa y Fca. Azcunaga	Sombrerete	Ntra. Sra. del Carmen	Goleta	39 Tm.	45.000.—
1818 1-14	Juan de Villamar	—	Teresa de Quevedo	—	La Montañesa	Pinaza (1/2)	—	2.150.—
3-28	Isidro de Bilbao	Plencia	Faustino Salvador	—	Buena Esperanza	Diate	—	2.050.—

Fecha	Vendedor	Lugar	Comprador	Lugar	Nombre Barco	Tipo	Arqueo	Precio
8-14	Miguel Blanco	S	José R. Gazmuri	S	Santa Ana	Cachemarín	40 Tm.	13.000.—
10-15	Cabildo de Ma-reantes de Laredo	Laredo	Pedro Camus	S	S. José y Animas	Lancha pesca	150 Qm.	2.600.—
10-30	Juan Sertucha	Plencia	Aguirre Hnos.	S	Atrevido	Bergantín	151 Tm.	31.500.—
10-30	Pedro Camus	S	Antonio Soler	S	S. José y Animas	Lancha	150 Qm.	2.600.—
11-19	Antonio de Escobedo	S	Fco. de la Bárcena	S	La Virgen del Carmen	Lancha pasaje	—	2.700.—
12-22	Faustino Salvador	S	Francisco Caminos	S	El triunfo de la Sta. Cruz y Ntra. Sra. del Carmen.	Barco	—	5.350.—
1819 1-14	Manuel Cortazar	S	León Rodriguez	—	Ntra. Sra. del Carmen	Bergantín	67 Tm.	10.350.—
1-22	Fco. de la Bárcena	S	Bernardo Díaz	S	La Virgen del Carmen	Lancha pasaje	—	3.250.—
4-14	Martín de Laffite	—	F. de Bustamante	S	El Relámpago	Goleta	—	150.000.—
4-23	José de Ceballos (constructor)	Mundaca	Bernabé del Solar	S	S. Andrés Apostol y Animas	Lancha pesca	80 Qm.	2.200.—
5-29	Aguirre Hnos.	S	Pedro Ruiz	S	Numancia	Goleta (1/3)	40 Tm.	5.333,33
6-15	Andrés de Escande (constructor)	Bayona	Juan de Carredano	S	La Pasiega	Berg-Gol.	148 Tm.	217.856.—
12-24	Francisco Ibarra-rán	Bermeo	Jacinto Presa	S	Moura	Cachemarín	—	19.000.—

IV. Matriculas de embarcaciones de 1800 a 1819.

Fecha	Nombre barco	Nombre anterior	Tipo	Tm.	Valor	Otros datos
1800 1-3	La Paloma	El Telégrafo de Baltimore	—	—	—	Armador: Lucas J. de Barrero
1-22	La Cantabria	—	Fragata	—	—	A los 12 cañones que tenía le añade su nuevo armador —Conde de Campogiro— 6 más.
1-31	La Suerte	Sally	Fragata	—	—	Presa de un corso francés. Se destinará al comercio con América.
5-31	Los Dos Hermanos	La Especulación	Fragata	196	—	Comprada en remate.
6-10	S. Fernando (a) El Venturoso	—	Bergantín	100	—	Comprado en Bayona para dedicarlo al comercio y corso americano.
7-4	La Vizcaya	Eliza	Bergantín	100	—	Comprado por Joaquín R. de Sarraga.
8-12	Proserpina	La Alianza de San Maló	Corbeta	—	—	Barco corsario francés comprado por Francisco de Durango.
11-13	La Confianza	Britania	—	—	44.700.—	Comprado en subasta por Ramón del Vial.
11-13	Los dos Amigos	Carl of Manfield	—	—	200.000.—	Idem. anterior.
1801 1-16	EL Aránzazu (a) EL Jaron Veracruzano	—	Bergantín	70	168.000.—	Armador: Javier J. de Iriarri.
3-2	Astigarraga (a) n.º 5	—	Fragata	200	21.000.— p.f.	Armador: José Ramón Mila de la Roca, de Montevideo.
5-7	La Atrevida	—	Corbeta	—	41.000.— p.f.	La compra en Veracruz Juan M. Revuelta "natural de estas montañas"
5-27	El Pacífico	Sebuhum	Bergantín	—	110.500.—	Armador: Matías de Heras.
10-30	San Pedro	Simón y M.ª de Yarmouth	Bergantín	140-150	96.000.—	Comprado en remate por Pedro Labat.
12-22	San Antonio	—	Bergantín	180	—	Armador: Ramón de Labroche de San Sebastián.
12-29	San Nicolás	—	Bergantín	180	90.000.—	Armador: Manuel de Bergareche, de Bilbao.
12-30	El Gavilán	—	Cachemarin	65	54.000.—	Armador: Juan José de Sarraga, de Bilbao.

Fecha	Nombre barco	Nombre anterior	Tipo	Tm.	Valor	Otros datos
12-30	Santa Teresa	—	Fragata	300	127.200.—	Armador: Francisco de Lemonauría; Bilbao
1802 1-14	Ntra. Sra. de Guadalupe (a) Los Tres Amigos	—	Bergantín	170	180.000.—	Dueño, Francisco de Olloqui
1-18	Sto. Cristo de Lezo (a) La Posta de Caracas	—	Fragata	190	124.500.—	Armador: Domingo de Anavitarte, de San Sebastián.
1-20	S. José (a) El Oriente	—	Fragata	420	106.500.—	Armador: Miguel Josef de Eraunceta, de San Sebastián
1-26	San Miguel	—	Bergantín	80	36.000.—	Armador: Andres de Santo, del Real Astillero de Guarnizo.
3- 4	San Pablo	—	Fragata	—	—	Armador: Pablo Carrese, de Tolosa.
4- 3	La Joven M. ^a (a) La Firmeza	El Comercio de Boston	Fragata	272	50.195.— y 19 mrs.	Presa inglesa hecha por un corsario francés y comprada en remate público por Manuel Fdez. de los Ríos.
3- 5	S. Antonio (a) El Argos	—	Bergantín	99	60.000.—	Comprado por Juan A. de Mezquiniz, de Santander.
3- 5	S. Fco. de Borja	Coronel Melville	Bergantín	320	42.000.—	Comprado por Joaquín de la Hoz, de Santander.
3- 8	San Pablo	—	Fragata	180	160.000.—	Armador: Juan Pablo de Carrese, de Tolosa.
3- 9	La Begoña (a) La Vizcaína	La María	Fragata	250	180.000.—	Comprada por Ardanas e hijo y Bengoa, de Bilbao.
4- 7	Ntra. Sra. de La Piedad	—	Fragata	280	180.000.—	Comprada por J. Orbegozo y Castañares de Bilbao
4- 8	El Albión	—	Fragata	330	180.000.—	Armadores: Josef y Francisco de Lemonauría y Joaquín de la Hormaza, de Bilbao.
4-10	La Veloz	Maringo	Goleta	50	52.000.—	Comprada por Juan de Carredano, de Santander, a la casa Bastiat de Bayona.

Fecha	Nombre barco	Nombre anterior	Tipo	Tm.	Valor	Otros datos
4-12	San Miguel	—	Bergantín	240	120.000.—	Armadores: Miguel de Echavarría y Martín de Gana, de Bilbao.
5- 6	La Bilbaina	—	Fragata	204	120.000.—	Armadores: Ventura Gómez de la Torre y Nietos, de Bilbao.
5-12	La Concordia	—	Bergantín	259	160.000.—	Compra este buque, de construcción extranjera, Ramón López Dóriga, de Santander.
5-28	La Humildad	La Elisa	Fragata	210	95.000.—	Comprada por Francisco Sayus, de Santander.
7-14	La Ana	—	Fragata	300	2.600.— duros	Comprada en Boston por Matías de la Cantera, de Santander.
7-30	La Diligencia (a) La Carmela	—	Fragata	350	10.000.— p. f.	Juan de Trueba, de Santander, la compra en este puerto.
8-26	La Providencia	La Luisa	Fragata	280	80.000.—	Armador: Marcial de Altuna, de Santander.
10-12	La Fidelidad	Hércules	Fragata	260	240.000.—	Propiedad de Aguirre Hnos., de Santander.
10-27	Neptuno	Enigheten	Bergantín	200	7.000.— p. f.	Buque sueco, comprado por el armador santanderino Francisco de Durango.
11-10	El Feliz	—	Bergantín	150	30.000.— lib. Torn.	Comprado por Aguirre Hnos. al constructor de Bayona Pedro Ondarrague.
1803 1-21	Aurora	Orión	Fragata	200	66.500.— y 2 mrs.	Presca corsaria comprada en remate por Juan de Trueba, de Santander.
2-10	San José	—	Bergantín	112	40.000.—	Comprado en Vigo, en remate público por Francisco Sayus, de Santander.

Fecha	Nombre barco	Nombre anterior	Tipo	Tm.	Valor	Otros datos
2-11	Los Tres Amigos	—	Bergantín	114	76.000.—	El armador de Plencia, Isidro de Gorronzona, lo compró en Bayona de Francia al constructor Correges.
2-11	Las Tres Hermanas (a) La Vascongada	—	Fragata	220	280.000.—	Comprada por el santanderino Joaquín R. de Sarra- ga al constructor Pedro de Hondarraga, de Bayo- na (Francia).
3- 3	Ntra. Sra. del Carmen	—	Fragata	250	7.000.— p. senc.	Silvestre de Echavarría, de Logroño, la compró a Juan Sertucha, de Plencia.
3- 4	La Concepción	—	Fragata	200	160.000.—	Comprada en Bayona a Bas- tiat y Monclar por Anto- nio de Aldama, de San- tander.
3-21	La Flor de Mayo	El Guerrero	Fragata	227	240.000.—	Comprada en Bayona por el Conde de Campogiro, de Santander.
3-22	Ntra. Sra. de los Do- lores	—	Fragata	203	200.000.—	Comprada en Bayona de Francia por Juan Mnel. Muñoz, de Veracruz.
3-30	El Volante	—	Bergantín	70	52.000.—	Ramón de Sarra- ga, de San- tander, lo compró en Ba- yona.
4-12	San Lucas	—	Cachema- rín	35	28.000.—	Lucas J. de Barredo, de San- tander, lo compró en Ba- yona de Francia al cons- tructor Correges.
6- 4	La Graciosa	Levallon de Filadelfia	Goleta	90	100.000.—	José y Fco. Brunet, la com- pran en San Sebastián a Duning y Lacombe de Fi- ladelfia.
7-11	La Juana Paula	—	Fragata	300	80.000.—	Comprada en Nantes por Jo- sef Fernández de Castro, de Buenos Aires.

Fecha	Nombre barco	Nombre anterior	Tipo	Tm.	Valor	Otros datos
10-24	Castilla	—	Fragata	600	800.000.—	Francisco de Durango, de Santander, la compra, a través de intermediarios, a unos comerciantes de Nantes.
1805 3- 4	El Vengador	La Represalia	Goleta	100	164.000.—	Pedro Labat, armador santanderino, compra esta goleta francesa con el fin de armarla en corso.
6- 6	La Fortuna	—	Goleta	48	60.000.—	Isidro de Gorronzona, de Plencia, es su armador.
7- 2	S. Antonio. Sacra Familia (a) La Primavera	El Gallo	Goleta, antes cachem.	80	55.000.—	Comprada por José M. ^a de Buenaga a Juan Larrea, de S. Sebastián.
1806 1- 2	Barbarroja	San León	Cachemarin	50	52.000.—	Comprada por Francisco Sayus, en S. Sebastián.
1814 5-12	Montañesa	—	Pinaza	—	—	Su dueño, Jacinto Pérez, solicita su matrícula en este puerto, adjuntando escritura de venta y detallando dimensiones.
1815 10- 7	Nicolasa	Gorée	Goleta	159	1.500.— libras	Juan de Carredano, santanderino, solicita se la matricule española.
1816 2-20	Segundo Campeador	General Scott	Bergantín	247	80.000.— francos	Comprada por Juan de Carredano en Burdeos.
2-20	Pascual	Diana	Bergantín	280	166.000.—	Mariano Pérez de Nenín compra este bergantín construido en la ciudad hanseática de Wisby.
4- 8	Minerva	—	Fragata	479	300.000.—	Comprada por Juan de Carredano a Latur e hijos, de Burdeos, en 72.000 francos.

Fecha	Nombre barco	Nombre anterior	Tipo	Tm.	Valor	Otros datos
10- 5	San Fernando	El Titus	Corbeta	433	—	Comprada por los Sres. Gallo, de Santander y Feliciano Gallo, de Burgos. El buque es de construcción americana. Su armador: Lucas Ruiz de Santayana.
12-15	S. Antonio y Animas	—	Cachemarin	—	—	

V. Protestas de mar de 1800 a 1819.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
1800 5- 4	S. Miguel y Animas	Cachemarin	Trigo	BI	La Coruña	Enemigos. Arribada forzosa. Arriba huyendo de un corsario enemigo, tras ver como éste daba caza al de un convecino.
5- 4	Los Tres Amigos	Cachemarin	Trigo	SS	La Coruña	
5-17	S. Miguel y Animas	Cachemarin	Trigo	Plencia	La Coruña	Se le prohíbe salir de este puerto hasta tanto no lo hagan buques de guerra surtos en la bahía.
5-17	Los Tres Amigos	Cachemarin	Trigo	Plencia	La Coruña	Idem. anterior
9-16	San Fco. de Paula	Pinaza	Grasa ballena	Gijón	Bilbao	Huida de enemigos. Arribada forzosa en Santander.
1801 3-21	S. Antonio y Animas	Cachemarin	Trigo	BI	Ferrol	Buques enemigos. Choca en una peña en su huida haciendo agua. Arribada forzosa.
3-26	Ntra. Sra de la Barca	Pinaza	Sardina	Vigo	Santander /BI	Enemigos. Arribadas a distintos puertos.
4-25	S. Antonio y Animas	Cachemarin	Trigo	SS	La Coruña	Arribadas forzosas. Averías en buque y carga.
4-25	S. Nicolás y Animas	Cachemarin	Trigo	SS	La Coruña	Idem. anterior
5-18	S. Antonio y Animas	Pinaza	Sardina	Vigo	S/BI	Fuerza la pinaza para huir de enemigos. Agua en el barco.
5-27	S. Antonio y Animas	Pinaza	Sardina	S. Martín de Buen	SS	Abordaje enemigo. Se le roban víveres y un millar de sardinas. Un corsario francés toma el resto a cambio de 3.000 r.v. Un inglés le roba la vela mayor y una estacha. Arriba a Santander un mes y diez días después de su salida.
5 6 6	Los Stos. Mártires	Lancha	Azúcar	Ribadeo	Bayona de Francia	Tiempos contrarios. Agua en la lancha.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
10- 9	Ntra. Sra. del Rosario	Pinaza	Sardina	Atalojo	Luanco/S/BI	Enemigos. Vientos contrarios. Popa de la pinaza en mal estado. Agua.
11-27	Concordia	Bergantín	Lana	S	Londres	Agua en el barco antes de salir de puerto por rotura de cable.
12-12	S. Antonio de Padua	Lancha	Sidra y habichuelas	Gijón	Santander	Fuerte tormenta. Arribada forzosa en Suances.
1802 1-20	La Purísima Concepción	Bergantín	Fierro y arados	SS	Sevilla	Tormentas. Arribadas forzosas en Castro y Santander.
1-20	Los Dos Amigos	Cachemarin	Alquitrán, brea y fardería	Bayona (F)	Muros y Vigo	Entra forzado en S. Sebastián, Plencia y Santander.
1-28	La Purísima Concepción	Bergantín	Fierro y arados	Pasajes	Sevilla	El 20 de este mismo mes declara haber partido de S. Sebastián por equivocación, cuando había salido de Pasajes. En Santander el barco hace agua, se descarga para ser calafateado.
2- 4	Ntra. Sra. del Pilar (a) La Roncalesa	Polacra	Cacao	Montevideo	Al primero de la Península	Salió de Montevideo el 18 de noviembre anterior. Relación de aventuras hasta Santander.
2- 7	San Antonio	Bergantín	—	S	Veracruz	Temporal. Entra en Vivero regresando a Santander.
2- 7	La María	Bergantín	Fierro, flexes y lencería	SS	Cartagena /Málaga	Avería y agua insoportable le hacen atracar en Santander.
2- 9	Ntra. Sra. del Carmen	Bergantín	Vino, cebada	S	Ribadeo	El fletador no se presenta con la carga, por lo que protesta el patrón del buque.
2-17	S. José y el Carmen	Pinaza	Sardina y grasa	Málaga	S/BI/SS	Arribadas a distintos puertos a causa del tiempo. Llega a éste con averías.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
2-25	Los Dos Amigos	Bergantín	Ferretería, caldos y otros géneros	SS	S/Veracruz	Tiempos contrarios le obligan a arribar a Pasajes, Castro...
2-25	Jesús, María y José	Goleta ó Cachemarin	Fierro y remos	S	Cádiz	Temporales.
2-26	S. Antonio y Dioso	Bergantín	—	S	Veracruz	Averías en la segunda salida del barco.
3- 3	Lo Demetria	Bergantín	Fierro, etc.	BI	Sevilla	Temporales le obligan a arribar a Santander. Averías en barco y carga.
7- 5	Ntra. Sra. de la Merced	Cachemarin	Vino, aceite, jabón y pasas	Málaga	La Coruña /S/SS	Tiempos fuertes. Protesta en La Coruña, repitiendo en Santander la protesta por si la carga hubiera sufrido averías.
9- 1	San Pablo	Fragata	—	Veracruz	S	Certificación de su llegada a puerto. Salió de Veracruz el 12 de Mayo, llegando el 3 de Julio.
10-10	San José	Cachemarin	Aceite, tabaco	Sevilla	La Coruña /Gijón/S	Protesta en todos y cada uno de los puertos a que se dirigía. Teme derrame de aceite y averías.
10-11	Ntra. Sra. de Covadonga	Bergantín	Lanas	Portugalete	Bristol	Obligado a entrar aquí a reparar diversos descabros.
10-12	San Antonio	Bergantín	Azúcar, palo campeche	La Habana	Santander	Temporales. Agujero en la bodega hecho por ratones, al parecer.
10-14	La Concordia	Bergantín	Sal	Cádiz	Laredo	Marejada gruesa. Agua. Averías en la carga posiblemente.
11-13	La Virgen del Carmen y Animas	Cachemarin	Cacao, azúcar, aceite, etc.	Cádiz	S/SS/Bayona de Francia	Gran temporal. Averías en la carga.
11-18	S. Vicente y Animas	Cachemarin	Lencería, pipas vacías	Ribadeo	Castro/BI	Queda varado en la costa.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
11-29	Ntra. Sra. de Begoña	Fragata	Cueros	Montevideo	Santander	Hacia mucha agua. Posibles averías en la carga.
12- 1	San Juan Bautista	Bergantín	Cueros, algodón, añil	La Guayana	S	Temporal, en medio del cual pasaron "gran confusión y miedo".
12- 3	S. Juan Nepomuceno	Cachemarin	Sal	S	Castro	Temporal. Agua en el buque.
12- 4	Los Dos Amigos	Cachemarin	Aceite, etc.	Cádiz	La Coruña /S	Protestas en La Coruña. Arribada forzosa en Bermeo.
1803 2- 3	S. José y Ntra. Sra. de la Concepción	Bergantín	Fierro	BI	Cádiz/Sevilla	Arribadas forzosas en Santofia y Santander.
2-22	Ntra. Sra. del Carmen	Cachemarin	Azúcar, cacao, aceite, cueros, bacalao, sardina y grasa	La Coruña	Ribadeo y Gijón	Vientos contrarios le impiden arribar en los puertos de destino.
4-10	Ntra. Sra. de la Caridad	Bergantín	Sardina y grasa	Vigo	Gijón/S/BI ó S. Sebastián	Mares fuertes. Varias arribadas.
4-10	Ntra. Sra. del Carmen	Bergantín	Tabaco	Gijón	S	Recela que la carga haya recibido avería.
4-10	Ntra. Sra. del Carmen	Cachemarin	Ferretería	S. Juan (Francia)	SS/ La Coruña	Arribada forzosa.
4-30	S. Carlos (a) Mazarrredo	Corbeta	Fierro, vino...	S	La Habana	A los cuatro días de su salida regresa con averías, especialmente el fierro.
6-18	S. Antonio y Animas	Patache	Azúcar	La Coruña	Bayona	Arribada forzosa. Avería en el cargamento.
6-20	La Amistad	Fragata	Cueros y sebo	Montevideo	Santander	Arribada en la costa de Brasil para reparar la fragata.
6-26	S. Fco. de Asís (a) La Joven María	Fragata	Plata, cobre cascarilla, estaño, cacao, bálsamo, lana de vicuña, añil, pastilla de olor, aguardiente de ámbar y 2.832 pesos en oro	Lima	Cádiz	Le advierten de una posible declaración de guerra entre Francia e Inglaterra lo que le hace arribar a Santander con el fin de asegurar su valiosa carga.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
8-26	Ntra. Sra. de Begoña y Animas	Cachemarín	Anclas, fierro y brea	SS	Lisboa	Arribada forzosa.
8-31	Sta. Clara y Animas	Paquebote	Maíz	Bayona de Francia	S	Arribada forzosa en Bermeo.
9-23	S. Simón y Animas	Cachemarín	Azúcar	La Coruña	S	Arribada forzosa en Luanco. Una gran tormenta sumerje al barco por tres veces.
10- 2	Los Dos Amigos	Cachemarín	Tabaco	Sevilla	Gijón/S	Protesta en Gijón. Vientos contrarios. Marejada. Posibles averías en la carga.
1804 1-27	La Mariana	Bergantín	Grasa y sardina	Villajuán	BI	Fuerte tormenta. Se ven precisados a arrojar por la borda parte de la carga.
2- 5	San Joaquín	Goleta	Fruta, aceite, vino, jabón y cebada	Málaga	S	Un corsario francés le arrebató dos barriles de vino y dos canarios con sus jaulas, además de advertirle de la guerra que España mantenía con Inglaterra. Cuarentena en La Coruña. Muerte de un pasajero a bordo. Ya en Santander, agua en el barco.
2-12	Ntra. Sra. de la Esperanza	Cachemarín	Varias mercaderías y fierro	BI	Ribadeo	Averías en buque y carga.
2-24	Ntra. Sra. del Rosario	Cachemarín	Fierro	Ondárroa	S	Protestas en Mundaca. Temporales.
3- 4	S. Francisco y Animas	Cachemarín	Maíz, fardería, clavazón, queso, bacalao, quincalla	BI	La Coruña	Arribada forzosa. Probables averías en la carga.
3- 8	La Esperanza	Bergantín	Palo de tinte, zarzaparrilla, cacao	Campeche	S	Pérdida de algunos pertrechos del barco por malos vientos.
3-31	San Joaquín	Goleta	Azúcar y palo de tinte	S	Caen	Un temporal le obliga a volver a puerto.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
4- 4	La Veloz Bilbaína	Fragata	—	S	Veracruz	Se ve obligado a regresar a puerto arrastrado por dos lanchas.
4-16	San Antonio	Cachemarin	Maíz, armas	Burdeos	Santander	Viento recio; agua en el buque.
4-17	Sta. Clara y Animas	Cachemarin	Trigo...	Burdeos	Gijón	Arribada forzosa. El cargamento puede haber padecido.
4-17	Ntra. Sra. de Begoña	Bergantín	Maíz	Burdeos	Gijón	Arribada forzosa. Averías posibles en la carga.
4-30	Ntra. Sra. de los Dolores	Cachemarin	Aceite, fierro, vino	Ribadeo	S	Protestas en Luarca. Tardanza por las calmas.
5- 2	San José y Animas	Cachemarin	Maíz	Burdeos	S/Gijón	Tiempos contrarios.
6-13	Ntra. Sra. de la Guía	Cachemarin	Trigo	Marans	Requejada	Forzado a entrar en este puerto.
6-13	S. José (a) La Pala	Fragata	A cargar en Vigo	Portugalete	Vigo/Veracruz	Averías en el buque. Arribada forzosa.
7- 4	Ntra. Sra. de Begoña	Bergantín	Cacao, arroz,...	Cádiz	La Coruña /S/BI	Arribada forzosa en Lisboa. Fuerte tormenta de La Coruña a Santander.
7-11	La Esperanza y S. Telmo	Bergantín	Fierro y trigo	BI	Sevilla	Forzado a arribar en Santander.
7-11	San Fco. Xavier	Cachemarin	Fierro y Cáñamo	SS	Ferrol	Arribada forzosa.
7-11	Ntra. Sra. del Rosario	Cachemarin	—	BI	La Coruña /Ferrol	Arribada forzosa.
7-22	S. Juan Bautista	Cachemarin	Azúcar, cueros	La Coruña	Saint Maló	Arribada forzosa.
7-24	Ntra. Sra. del Carmen y Sta. Teresa de Jesús	Polacra	Aceite, vino, pasas, vinagre y loza	Málaga	Ferrol/La Coruña/S/BI	Dejan la polacra y vienen en lancha a pedir ayuda. Gran temporal.
7-30	S. Ignacio	Bergantín	Azúcar...	La Habana	S	Probadas averías en la carga.
7-31	El Vigilante	Goleta	Fardería, quincallería, loza...	Londres	Ferrol/La Coruña/Vigo	Arribada para salvar las vidas, buque y carga.
8- 6	S. José y Animas	Cachemarin	Trigo, maíz...	Bayona (F)	S	Agua en el barco. Posible avería en la carga.
8- 8	San Joque	Cachemarin	Trigo	Bayona (F)	S	Agua en el barco.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
8-31	El paquete de la Habana	Bergantín	Aguardiente, aceite, vino...	Sevilla	Ferrol/La Coruña/Gijón/Santander	Protestas en sucesivos puertos
9-25 10- 2	La Flor La joven M. ^a Manuela	Bergantín Cachemarán	Queso y manteca Aceite, aceitunas, aguardiente	Amsterdam Sevilla	BI Gijón/S/BI	Arribadas y averías. Protestas en Gijón; calmas hasta Santander que les causan tardanzas.
10-10	Los Dos Amigos	Goleta	Trigo	Liverpool	Sevilla	Temporal que le obliga a arribar a Santander.
10-17	Ntra. Sra. de los Dolores	Bergantín	Cueros, azúcar	La Coruña	Santander	Agua en el barco. Posible avería en la carga.
10-25	El Sto. Cristo de la Veracruz	Bergantín	Sardina y grasa de sardina	Concurbión	S/BI/SS	Arribada forzosa en Aldan.
11- 7	Apoleuse	Bergantín	Alquitrán, brea, cacao, tablazón y fardería	Bayona (F)	S/Gijón	Agua en el barco.
11-10	Sta. Bárbara	Bergantín	Fierro y haba	BI	Cádiz	Arribada forzosa. Posibles averías en la carga; retraso.
11-10	La Aguila	Bergantín	Grano de maíz	BI	Sevilla	Temporal. Averías; arribada forzosa.
11-10	Jesús, María y José	Bergantín	Fierro y habichuelas	BI	Cádiz	Arribada forzosa.
11-18	La Humildad	Fragata	Azúcar, café, zarzaparrilla, palo campeche	La Habana	S	Averías en el barco y posiblemente también en la carga.
12- 6	S. José y Ntra. Sra. del Pilar	Bergantín	Trigo	S	Cádiz	El fletador pretende hacerles descargar parte del trigo "para repararlo". El capitán exige se le abonen los gastos.
12- 9	S. Antonio y Animas	Diate	Brea, alquitrán, fardería	Bayona (F)	Lisboa	Arribadas forzosas en varios puertos. Agua en el diate.
12-11	S. Juan Bautista	Paquebote	Azúcar, cacao	Cádiz	S	Cuarentena en este puerto, así como varios sucesos a lo largo de la navegación.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
12-15	S. Juan Bautista	Paquebote	—	Cádiz	S	Se trata del barco anterior. Los Hnos. Aguirre —consignatarios— mandan arriamar la embarcación al muelle de más al este, lo que ocasiona serias averías en el barco.
1805 1-15	Diana	Fragata	Lino, cáñamo, estopa, trigo, fierro y arcos de fierro	Cronstad	Málaga	Arribada forzosa en Golan. Noticias de la guerra en Plymouth por lo que arriba a Santander. Cuarentena en este puerto. Averías en la carga.
1-21	Ntra. Sra. del Puerto	Bergantín	—	Cádiz	S	Muere el capitán durante la travesía. El buque llega felizmente a puerto. El armador pretende que el capitán vaya a Santoña a rendir cuentas a lo que éste se niega.
3-20	Sta. Barbara	Lancha	Azúcar, café y pimentón	Ribadeo	Bayona (F)	Arribada forzosa en Luarca, Luanco. Posibles averías en la carga.
4-16	S. Juan Bautista	Cachemarin	Maíz	Santander	Comillas	Arribada forzosa en Santander.
4-30	S. José y Animas	Cachemarin	Sardina	Muros/ Concurbión	S/BI	Apresado por barco enemigo. Vende tres cascos de sardina para arreglar la vela trinquete que se llevaron los ingleses. Agua en el barco.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
5-30	Ntra. Sra. de los Dolores	Fragata	Azúcar, cacao, palo campeche, zarza y 185.000 pesos en plata	Veracruz	S	Salió de Veracruz el 12 de noviembre del año anterior. El 2 de enero, en la misma boca del puerto de Santander le detiene una fragata de guerra inglesa, llevándole a Plymouth. Estando allí se declara la guerra a España, tardando la tripulación cuatro meses en recibir pasaportes que les permitiesen el regreso. Una vez en Santander repiten la protesta hecha ya en Plymouth.
9- 5	S. Juan Bautista	Cachemarín	Madera	Tinas	S	Arribada forzosa en Llanes. Documentación incompleta le imposibilita para descargar, por lo que protesta contra el cargador, responsable de dotarle de la documentación precisa.
12-23	Ntra. Sra. de la Concepción	Diate	Harina y maíz	S	Lisboa	Regresa a los dos días por temporal. Averías en buque y carga.
1806 2- 2	Barbarroja	Lugre	—	S	Veracruz	Estando el lugre bajo la batería de S. Felipe, con dos vigilantes, unos prisioneros ingleses fugados le robaron de noche. Fue inútil la salida de una lancha a la mañana siguiente a buscarle.
2- 4	Sta. Rita y los Cinco Hermanos	Cachemarín	Sardina	Freijo y Muros	SS	Arribada forzosa a Camariñas, Vivero, S. Ciprián de Burela; fragata enemiga. Vientos contrarios lo estrellan en Peña Horadada y se va a pique.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
7-4	S. Antonio y Animas	Pinaza	Alquitrán, brea, remos, aguardiente, fierro, jabón, cáñamo, candiles, cucharas de bog, barriles de clavazón, losa, bayeta, pañuelos y flejes de arcos	SS	Carril/Muros/Freijo	Apresados por ingleses. Es canjeada la tripulación por prisioneros ingleses, pero no recuperan la pinaza.
10- 8	Ntra. Sra. de Begoña	Cachemarín	Harina de trigo en barriles y sacos	BI	La Coruña	Temporal. Protestas en Castro, en donde el barco se dio un golpe contra el muelle.
10-23	S. Antonio y Animas	Cachemarín	Cueros, sardinas	Ferrol	S	Arribada forzosa en Coruña y otros varios puertos. Posibles averías.
1807 1-27	Ntra. Sra. de Begoña	Cachemarín	28 carros de leña	Plencia	BI	Se ve obligado a venir a Santander a causa de viento contrario.
3-19	S. Cayetano y los Dos Amigos	Cachemarín	Sardina	Concurbión	S ó BI	Ingleses a la vista. Arriba en Camariñas, Ferrol. Mal tiempo
6-14	La Purísima Concepción	Cachemarín	330 barriles de harina	BI	La Coruña	Avistados enemigos se ve obligado a arribar a Santander.
6-14	S. Juan Bautista	Cachemarín	140 barriles de harina	BI	El Ferrol	Idem. anterior.
6-14	Ntra. Sra. de la Antigua	Patache	316 barriles y 20 sacos de harina	BI	El Ferrol	Goleta inglesa le hace arribar a Santander. Van a salir de este puerto lanchas cañoneras y resuelve esperar para ir con ellas.
7-27	S. Antonio y Animas	Diate	Azúcar, algodón...	—	Bayona	Protestas en Gijón, en Santander cuarentena.
9-21	La Joven M. ^a Manuela	Cachemarín	Sardina	Ferrol	SS	Arribadas forzosas a Ribadeo, Gijón, Santander para arreglar el palo mayor roto por temporal.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
10-24	Ntra. Sra. ...	Cachemarín	Sardina	Freijo	S/SS	Enemigos. Tormentas.
10-24	Ntra. Sra. del Camino	—	Sardina	Muros	S/SS	Tormenta.
1808 3-12	La Graciosa	Cachemarín	Vinos, brea, queso, farderia, habichuela, alquitrán	Bayona (F)	SS/S	Protestas en S. Sebastián que justifican el retraso. Llega a Santander sin novedad.
3-24	La Carlota de S. Sebastián	Goleta	Sal	Covisie	SS	Ataque de una fragata inglesa.
5- 5	S. Juan Bautista	Patache	34 cascos de sardina	La Coruña	SS	Ataque de enemigos ingleses que roban parte de la carga y pertrechos del barco.
5- 6	S. Antonio	Cachemarín	Sardina prensada	Concurbión	Ribadesella	Escaso beneficio de la venta de 64 cascos de sardina prensada.
5-24	La Asunción	Pinaza	Sardina prensada, 8 cascos	Muros	SS	Bajos precios, vientos adversos, enemigos. La carga no cubre los gastos de flete.
9-13	La joven M. ^a Manuela	Cachemarín	Galleta y harinas	Gijón	Llanes	Agua en el buque. Arriba en Santander pues, habiendo necesitado en Llanes el auxilio de una lancha por haber mucha mar en la barra, no les ayudaron.
10- 8	Unión	Bergantín	Sal	Figueira	BI	Enterado de que Bilbao está ocupado por tropas francesas determina arribar a Santander.
10-16	S. Juan Bautista	Cachemarín	Fusilería y plomo	—	BI	Recibe su carga de una fragata de guerra inglesa. Como los franceses ocupaban nuevamente Bilbao, se le ordena venir a Santander con su carga. Esta padeció alguna avería.
10-17	Ntra. Sra. de la Junquera	Cachemarín	Pólvora	Sé	S	Temporal. Avería la carga.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
1809 2-25	La María Josefa	Cachemarin	Maíz	Bayona (F)	SS/S	Sale el 1 de febrero. Hasta el 21 no llega a S. Sebastián por arribada forzosa en Socoa. Agua en el barco de S. Sebastián a Santander.
4-27	S. Antonio de Padua y Animas	Cachemarin	Maíz	Bayona	S	Barco corsario inglés le persigue hasta Plencia. Arribada forzosa en Santoña.
6-13	S. Juan Bautista	Cachemarin	Fierro, aguardiente y arena	BI	S	Los españoles, entrados en Santander, se llevan 5 barricas de aguardiente.
6-13	La Concordia	Cachemarin	Aguardiente y arroz	—	Gijón	Como al anterior, los españoles le toman 6 barricas de aguardiente y 20 de arroz.
1810 4-13	Ntra. Sra. de la Esperanza	Bergantín	Sardina y raba	Gijón	BI	Al arribar en Llanes por haber avistado una fragata enemiga queda varado el barco por falta de agua. Cuando sube la marea inician la navegación comprobando que el barco hace agua.
4-30	San Nicolás	Lancha	Trigo	S	Gijón	Protesta en S. Vicente de la Barquera por tener que arribar allí siguiendo las órdenes de una trincadura francesa que le convoyaba. Un saco de trigo cae al agua. Recela más averías.
5-15	Ntra. Sra. del Carmen	Pinaza	Aguardiente, velas, pimienta de Castilla	Bayona/ SS	S/Gijón	Un sin número de aventuras, —ingleses, guerrilleros, etc.— entorpecen el viaje.
10-29	La Amistad	Bergantín	Fierro y cristalería	BI	Gijón	Averías en buque y carga.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
11-21	La Golondrina	Goleta	Azúcar, café, añil...	Isla Mauricio	Burdeos	Perseguido, se ve obligado a arrojar parte de su carga para poder huir. Vende otra parte para cubrir gastos. Falto de víveres y el tiempo amenazante determina arribar a Santander.
1811 6-20	San José	Lancha	Vino, aguardiente	Bayona	Gijón	Tras vender unas barricas en Llanes pretende hacerse a la mar para vender el vino restante en Gijón. Franceses que venían retirándose de aquel puerto con barcos cargados de pertrechos de guerra y tropa, le obligan a volver al puerto de Santander embarcándole 8 soldados franceses.
7- 1	Ntra. Sra. del Carmen	Pinaza	—	S. Martín de la Arena	Santander	Al tratar de evitar a una balandra inglesa, sufre desperfectos en el barco.
7-13	La Flor de Mayo	Cachemarin	Cueros y grasa	Gijón	S ó BI	Mucha agua en el barco. Recela averías.
10-11	Flor de Mayo	Cachemarin	Grava y quesos	Gijón	Llanes	Apresado en la boca del puerto de Santander por los franceses, pudo rescatar el buque por 8.000 reales de vellón.
11-15	La Concepción	Cachemarin	—	Luarca/Gijón	Plencia	Apresado en Santander por franceses, so pretexto de proceder de puerto enemigo (Gijón). Es vendido en pública subasta.
1812 2-17	La Amistad	Bergantín	—	Santander	Veracruz	Reclama fianza por haber sido apresado el 30-4-1811 por el bergantín inglés "La flor del Mar" y conducido a Cádiz.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
7-10	Ntra. Sra. del Carmen	Bergantín	Madera	Ribadeo	Bristol	Fue apresado por un francés que le despojó de la carga. Se le quemó el bergantín.
8-24	Ntra. Sra. del Carmen	Bergantín	Cueros	Gijón	Santander	Hace agua. Vientos desfavorables.
8-30	Dulce Nombre de Jesús	Cachemarín	Cueros	Gijón	S	Gran tormenta. Alguna avería en la carga.
8-31	El Socorro y la Caridad	Bergantín	Cueros	Gijón	S	Dado lo malo de la travesía tuvo tanto trabajo el barco "que descubrió agua".
9- 7	La Mariquita	Cachemarín	Cueros, grava	Gijón	S	Tormentas. El barco hace agua. Desperfectos en la carga.
9- 7	San Ramón	Cachemarín	Cueros	Gijón	S	Tormentas. La carga padece averías. Esfuerzos por huir del puerto de Santoña donde está el enemigo.
9-29	San José	Cachemarín	Bacalao	La Coruña	Comillas o Suances	Tumborada. El barco hace agua y consigue entrar en Santander con muchísimo peligro.
9-30	La Teresa	Cachemarín	Bacalao, cacao	La Coruña	S	Tormentas. Averías en la carga.
10-27	Ntra Sra. del Carmen	Cachemarín	Aguardiente, aceite, cueros, cacao, jabón, azúcar, arroz	La Coruña	S/BI	Destrozo en el barco y averías en la carga por causas naturales.
11-20	San Carlos	Bergantín	Avellanas	Villaviciosa	Londres	Se ve obligado a atracar en Santander a causa de la tormenta. Daños en el barco y en la carga.
12-18	Jesús, María y José	Cachemarín	Sardinias	Marín/Beluso	BI	Un bote francés se apodera de barco y carga, llevándose un rehén.
1813 2- 9	S. José y Animas	Cachemarín	Azúcar, cuero, etc.	La Coruña	Bermeo/Lequeitio	Daños en barco y carga.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
4-22	Ntra. Sra de la Guía	Buque ?	Bacalao, grava...	Bristol	BI	El puerto de destino dependía de que estuviera o no libre de franceses. Podía optar, si Bilbao estaba ocupado, entre Ribadeo o Gijón. Atraca en S. Vicente de la Barquera a causa del mal tiempo. Por la misma causa se ve obligado a hacerlo en Santander. Averías en carga y barco.
5- 8	San Antonio	Cachemarín	Aceite, sardina, cueros, bacalao...	La Coruña	S	Tormentas, agua en el barco, daño en la carga.
5-18	San José	Cachemarín	Municiones, sardina, cacao, arroz, bacalao, azúcar	La Coruña	S	"Requisado" por los ingleses, sufre un sinnúmero de aventuras.
5-18	Ntra. Sra. de los Afligidos	Cachemarín	Aguardiente, azúcar, arroz, cacao, etc.	Oporto	S	Turbonada. Avería en carga.
9- 7	S. Juan Bautista	Cachemarín	Aceite y aguardiente	Cádiz	S	Vientos contrarios. Agua en el barco. Alguna avería en la carga.
10- 7	Ntra Sra. de Villaserán	Cachemarín	Arroz, cueros	La Coruña	BI	Alguna avería en la carga.
10-12	Ntra. Sra. de Begoña	Cachemarín	Bacalao, azúcar, velas de sebo	La Coruña	BI o Pasajes	Arribada forzosa a Santander por amenaza de tormenta. Declina su responsabilidad si la carga ha recibido avería.
10-15	La María	Bergantín	Ollas de fierro, caparrosa, botellas, plomo, hojalata y otros artículos de fardería	Bristol	Gijón	Arribada forzosa a Santander, por si la carga a recibido avería.
11- 9	La Asunción (a) La Gertrudis	Cachemarín	Sardina	Cariño	S	Fuerte turbonada sobre el cabo de Peñas. Agua en el barco. Posibles averías en la carga.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
11-17	Sto. Cristo del Amparo	Cachemarin	Vino, aceite y pasas	Málaga	S/BI	Tormenta entre San Vicente y Roca. Cuarentena en La Coruña que se le levanta en Santander.
11-21	Ntra. Sra. de los Dolores (a) el Volador	Bergantín	Cebada, paja	S	Pasajes	Varado dentro de la dársena, sufre serios daños. Carga anegada de agua. Esta era para abastecer al ejército.
11-29	S. Antonio y Animas	Bergantín	Sardina	Ribadeo	BI	Arribada en Santander por amenaza de tormenta, al igual que otras varias embarcaciones.
12-13	Paz	Polacra	Aguardiente, cacao, sebo...	Cádiz	BI	En Ribadesella recios golpes de mar le hacen faltar las cadenas de los obenques de popa. En Santander, un transporte inglés le causa desperfectos. Sanidad le pone en cuarentena. Averías en barco y carga.
1814 1-29	Doris	Goleta	Avellanas	Villaviciosa	Londres	Tormentas. Arribada en Santander para salvar vidas, barco y carga.
2- 5	S. Fernando (a) el Fuente Veloz	Bergantín	Lanas	Gijón	Londres	Arribada forzosa a Santander por temporales. Averías en el buque y la carga.
3- 4	S. Francisco de Paula	Bergantín	Maíz	Gijón	SS	Temporales. Reciben ayuda de un bergantín sueco que naufraga. Vueltos a su barco comprueban que de un bote inglés les han robado. Consiguen atracar el barco en Santander.
3-8	S. Antonio	Bergantín	Cáñamo, lino fardaría, quincalla, tabaco y ron	Londres	BI	Temporales que le hacen temer la barra de Bilbao, por lo que atraca en Santander. Averías.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
3-22	La Virgen del Carmen	Cachemarán	Palo campeche, azúcar, arroz, cueros	Vigo	S ó BI	Agua en el barco. Averías en éste y en la carga.
3-23	San Telmo	Bergantín	Aguardiente, aceite, vino y pasas	Bayona (Galicia)	BI/Pasajes	Vientos desfavorables y noticia de los corsarios de Santoña le hacen entrar en Santander. Quiere justificar el retraso y pedir órdenes al consignatario.
3-25	San Gabriel	Bergantín	—	—	—	Al intentar arreglarle queda incapaz para navegar.
4-21	La Virgen de los Dolores	Místico	Vino, aguardiente, jabón y aceite	Málaga	Gijón	Se ve obligado a atracar en Santander "para evitar mayores descalabros y averías".
5-9	San José	Goleta	Vino y aguardiente	Villanueva/Salou	BI	Temporales.
5-9	Ntra.Sra. de la Merced	Barca	Arroz	Cádiz	SS	Temporales.
5-26	Ntra. Sra. de las Nieves	Bergantín	Galleta	Castropol	S	Temporales.
6-5	Sto. Cristo y Animas	Cachemarán	Sal	Castropol	S ó Castro	Temporales.
6-27	Flor de Mayo	Cachemarán	Aguardiente, vino, queso	S. Juan de Luz	S	El vino —español— no se vende en Francia como estaba previsto. El fletador lo devuelve, protestando por los perjuicios que esto le ocasiona.
7-11	El Dulce Nombre de Jesús	Cachemarán	Arroz, aguardiente...	Pasajes	Oporto	Agua en el barco, que siguiendo su derrota llega al puerto de Santander. Averías en la carga.
8-28	San José	Cachemarán	Quina y azúcar	La Coruña	SS y Bayona (F)	Fuerte tormenta. Hace agua el barco.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
10-11	La Diligencia	Fragata	—	S	La Habana	Fondea debado del Castillo de S. Martín hasta que suba la marea. Pese a no haber observado nada anormal en el barco, da parte por si se presentara alguna avería.
11-22	Ntra. Sra. del Carmen	Cachemarin	Azúcar, higos pasos...	Oporto	S. Sebastián de los Pasajes	Fuerte viento. Agua en el barco. Arribada forzosa.
11-28	Ana Luisa	Fragata	Frutos del país	La Habana	S	Mal tiempo. Mala administración en los víveres que han de racionar. Accidente en el Sardinero al intentar entrar.
1815 1- 2	S. Antonio y Animas	Cachemarin	Harina, trigo	Nantes	Cádiz	Averías por causas naturales.
1-26	S. José y Animas	Lugre	Cueros, café, sardina, azúcar...	La Coruña	S/BI	Vientos violentos; precisa el auxilio de la lancha del práctico del puerto.
2-20	El Caimán	Cachemarin	Cáñamo	BI	S	El mal tiempo le obliga a arribar dos veces en Castro y dos en Plencia. Averías en carga y barco por el viento sur que le cogió ya en el Sardinero.
3- 5	San Antonio	Goleta	Lanas	La Coruña	Bristol	Diversas dificultades le hacen atracar en Santander.
3-26	Ntra. Sra. de Antigua	Cachemarin	Habichuelas, harinas...	SS	Cádiz	Desperfectos en el barco le obligan a atracar en Santander.
3-26	Fortaleza	Bergantín	Lino y cáñamo	Riga	Vivero/S	Fuerte viento en la canal de Inglaterra. Es el práctico del muelle al entrarle en el puerto de Santander quien le vara, resultando avería.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
9-19	Ntra. Sra. de Begoña	Fragata	Cueros, sebo, cacao...	Montevideo	S	Averías en el barco, obligados a arribar en La Coruña.
10-26	Ntra. Sra. de Aránzazu	Cachemarin	Fardería, tablazón...	Burdeos	La Coruña y Lisboa	Forzosa arribada en Santander. Recelan averías en la carga.
12- 4	S. Antonio y Animas	Lugre	Cacao, aguardiente, cigarros	Cádiz	S	Averías en carga y buque.
1816 5-25	Ntra. Sra. del Carmen	Cachemarin	—	Castropol	Gijón	Protestas en Castro donde le recogen la licencia para navegar por llevar dos pasajeros a bordo que no figuran en el rol. Se le concede la libertad alegando que eran conocidos y tenían sus pasaportes en regla.
7- 1	Santa Lucía	Cachemarin	Cacao, azúcar, menaje o muebles de casa	Cádiz	S/BI	Salen el 20 de abril de Cádiz. Arribadas en Sagres donde están 13 días. Varios días en Camariñas. Posibles averías en la carga.
9-30	La Santísima Trinidad	Cachemarin	Fierro	Rivero de Guriezo	S	Arribada forzosa en Castro. Piensan que alguna partida de fierro se habrá mojado.
11-10	S. Juan Bautista	Bergantín	Cacao, cueros y añil	La Guaira	S	El temporal de mayores dimensiones que le ha sido dado contemplar al capitán en su dilatada experiencia como marino. Averías en la carga.
8-29	Ntra. Sra. de Begoña	Cachemarin	Papel francés	BI	La Coruña	Tiempo contrario. Los problemas deben provenir de la carga de papel extranjero.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
1817 1- 9 -	S. José y Animas	Lugre	Vino, aceite	Málaga	La Coruña/ S/BI	Arribada forzosa en la Concha de Sagres. Cuarentena en La Coruña.
1-18	Ntra. Sra. de Begoña	Cachemarín	Cacao, cueros	La Coruña	Castro/BI	Arribada forzosa a Santander; el temporal pone en riesgo sus vidas.
5-10	S. José y Animas (a) el Bermeano	Lugre	Vino...	Cedeira	Ribadeo	La carga estaba en un cachemarín —Ntra. Sra. del Portal— donde fue imposible transportarla dado el mal estado del buque. Turbonada que le rompe la berga y la trinqueta. Arribada forzosa.
6-11	Medea	Bergantín	Azúcar	La Habana	S	Salió el 24 de abril. Bastante agua en el buque por tiempos contrarios.
6-19	Ntra. Sra. de los Dolores	Cachemarín	Fierro...	BI	Cádiz	Un temporal le obliga a arribar a Santander.
8-21	Ntra. Sra. del Carmen	Cachemarín	Fierro y duela	SS	Cádiz	Arribada forzosa a causa del tiempo.
8-21	Santiago	Cachemarín	Balconadura de fierro, idem en barras, herraduras y vino	BI	Málaga	Arribada forzosa
9-19	Sta. Ana	Cachemarín	Cebada	Requejada	Cádiz	Arribada forzosa a causa del tiempo.
10-10	La Paz	Bergantín	Trigo	Gijón/S	Sevilla	Protestas del capitán por las sucesivas demoras que el comerciante santanderino Juan M. Martínez pone para cargar el barco.
10-18	La Antonia	Bergantín	Lanas, fardería, sombreros	BI	Bristol	Arribada forzosa para salvar vidas y cargas.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Proce- Proce-	Destino	Causas averías
12-10	La Magdalena	Cachemarín	—	Bayona	S	Protesta el capitán por su arresto producido por la aparición en la cubierta del buque de siete fardos de los que no sabe dar cuenta.
1818 2-20	S. Juan Bautista	Lugre	Grasa y aguardiente	La Higuierita/Ayamonte	S/Castro	Agua en el barco. La grasa venía a Santander. El aguardiente a Castro.
2-24	Buen Fin	Bergantín	Sal	Cádiz	Ribadeo	Se ve obligado a arrojar parte de la sal. Arribada forzosa.
4-24	Ntra. Sra. le Begoña	Cachemarín	Trigo	Requejada	Vigo	Se ven precisados a arrojar al agua una parte del trigo y todo cuanto había sobre la cubierta.
5- 9	Ntra. Sra. del Carmen	Cachemarín	Trigo y fierro	Limpias	Vigo/Villa-Juan	Arribada forzosa. Fuerte borbarrasca.
7- 9	Ntra. Sra. de Aránzazu	Cachemarín	Trigo, harina y cebada	Requejada	La Coruña Pontevedra y Vigo	Fuerte tormenta sobre S. Vicente. Arribada forzosa en Llanes "y venir en busca de este puerto como franco y más seguro."
7-26	Ntra. Sra. del Carmen	Cachemarín	Cacao	S	Santofía	Atacado por una lancha insurgente. Le roban cuanto tenía. Todo ello en la boca de este puerto en las inmediaciones de la isla de Mogro.
8-10	Sta. Ana	Bergantín	Alquitran, fardaría...	Hamburgo	BI/S	Alquitrán en la bomba. Son robados por una goleta insurgente.

Fecha	Nombre barco	Tipo	Carga	Procedencia	Destino	Causas averías
8-14	S. Fernando (a) Aquiles; Ntra. Sra. del Carmen (a) La Esmeralda; La Amable María (a) La Empresa	Fragatas	—	Cronstadt	Cádiz	Habiendo tenido noticia en Inglaterra de que muchos corsarios insurgentes inundaban la mar, acordaron dirigirse a uno de los puertos de Cantabria, huyendo de caer en poder de aquellos levantados.
11-12	Maura	Cachemarín	Trigo	Requejada	La Coruña	Tiempos contrarios le obligan a refugiarse en este puerto.
11-26	Ntra. Sra. de Guadalupe	Cachemarín	Harina	S	La Coruña	Cuatro días después de su partida el mal tiempo le obliga a tomar de nuevo este puerto.
12- 5	Santo Domingo	Cachemarín	Trigo	Requejada	Ferrol	Obligación de arribar.

TRAGEDIAS EN LAS VILLAS MARINERAS DE CANTABRIA
ANTERIORES AL SIGLO XIX

(Tercera Parte)

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

De nuevo en el derrotero de este tercer volumen del Anuario «Juan de la Cosa» para fieles a la cita del recuerdo, hacer memoria poniendo proa al pasado, al tiempo ido. Una vez más mojamos nuestra pluma cara al mar de nuestro litoral para recoger de él los testimonios trágicos que en otro tiempo dejaron huella profunda en nuestras gentes, curtidas por la sal y el yodo, configurando en ellas actitudes y formas perfiladas de su ser y su sentir; comportamientos y rasgos propios que hoy como herencia adquieren aire de inventario: mensajes de náufragos, de seres que dejaron su vida entre las olas, rotos en las peñas o en las playas a la vista de sus deudos o lejos, en el cabotage, en la pesca de altura o de bajura, salpicados por temporales o por resacas violentas.

El mar da ejemplo de libertad a los suyos, y muchos de ellos, aceptando sus retos y afrontando los riesgos de este testimonio, emularon su arrojo a costa de su vida; esa vida azarosa que un día se hizo jirones y que al extinguirse quedó consignada en las antiguas actas y registros de parroquias marineras como su última carta de navegación: allí donde sus vidas encontraron el postrer rumbo fijado por el cielo limpio y la estrella mañanera, presagio de una arribada feliz.

Comenzamos esta vez por el poniente de nuestra costa, concretamente por esa villa histórica y tradicionalmente marinera, que lleva lo salobre de su ser y quehacer en su apellido: San Vicente de la Barquera. Desde allí pondremos timón hacia Santander, haciendo antes unas breves paradas en la mar de Cóbreces y en Toñanes, para llegar al último periplo y arribada de esta tercera serie de tragedias en las villas marineras de Cantabria anteriores al siglo XIX.

Comienza seguidamente la descripción:

SAN VICENTE DE LA BARQUERA

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 2.983.

Folio 180 vuelto (1648):

— «En 4 de Julio de dho año (1648) se aogó Po de Oriambre en el mar».

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 3.001.

Folio 72 vuelto (1745):

Niño: — «En quinze de Agosto de mill settezientos y quarenta y cinco, se enterró en el conbento un muchacho de onze años que se llamava Joseph, hijo lexmo. de Dn Juan Franco de Udías Manojó y de María Clara de Noreña, y no recibió sacramentos porq. pareció aogado. Y para que conste lo firmo:

— Dn Juan Antto de la Torre de TrasSierra —
rubricado

Folio 93 vuelto (1757):

— «En diez y nueve de Febrero de mil septezos y cincuenta y siete, se enterró en esta Parroqa el cadaver de Franco de la Madrid, marido de Jpha de Yntriago, no dejó hijos; pareció ahogado y lo firmo.

— Dn Franco Rubín —
rubricado

— «En diez y nueve de Febrero de mil setezos y zinqta y siete, se asoció al Convto el cadaver de Joseph de Orbaneja, marido de Catha Portugués, a quien dejó tres hijos lexmos llamados Félix, Pedro y María. No textó por haver parecido ahogado y lo firmo.

Pobre: — «En veinte de Febrero de mil setezos y zinqta y siete, se asoció al Convento el cadaver de Jph Gonz. de Narganes, soltero, hijo legítimo de Thomás de Narganes y de Ventura de Pierolas, pareció ahogado, y lo firmo.

Pobre: — «En veinte de Febrero de mil septezos y cinqta y siete, se enterró en esta Parroqa el cadaver de Juan de Zulayca, q pareció ahogado, dejó por hijos lexmos a Jo, Anto, Migl, Franco, Jph, y María Jpha, pobre y lo firmo.

Pobre: — «En veyte y uno de Febrero de mil setzozos y cinqta y siete se enterró en esta Parroqa el cadaver de Miguel de Orbaneja q pareció ahogado. Marido de Cathalina de Udías, no dejó hijos; pobre: y lo firmo.

— Dn Ventura de Barreda —
rubricado

Pobre: — «En el mismo día del referido año se enterró en la Parroqa el cadaver de Juan de Gancho, pareció ahogado, marido q fue de María de Lemaio, dejó por hijos lexmos, a María Santos y otros tres cuyos nombres se ignoran, pobre y lo firmo.

— Dn Franco Rubín —
rubricado

Pobre: — «En veinte y cinco de Marzo de mil setezos cinqta y siete, se enterró en esta Parroqa el cadaver de Franco de Zelis, viudo de Jpha Luisa de Portugués, dejó por hijos lexmos de primero matrimo a Jph y Anto, pareció ahogado, pobre.

— Dn Ventura de Barreda —
rubricado

Folio 89 (1757):

Pobre: — «En tres de Marzo de mill setztos cinqta y siete, se enterró en esta Iгла el cadaver de Miguel de Orbaneja, que se avía ahogado viniendo de pescar el día catorce de Febrero, no dejó hijos y es pobre, y para que conste lo firmo.

— Dn Ventura de Barreda —
rubricado

— «En siete de Marzo pareció el cadaver de Franco de Celis, que se avía ahogado viniendo del mar de pescar el día catorce de Febrero de este año de mill setezos y cinqta y siete, dexó dos hijas que la una llaman Jpha y a la otra Antonia; y para que conste lo firmo.

Folio 99 (1760):

— «En diez de Febrero de sesenta, se hizo el oficio de funeral por el ánima de Juo Manuel Gayán, marido de María Santos del Pino, dexó por hixo de Ferndo, murió ahogado. Y lo firmo.

— Dn Benito de Mier —
rubricado

— «En diez y siete de Febrero de sesenta sehizo elofizo de funeral por el ánima de Domo de Cobadevella q murió ahogado, marido que fue de Manuela de Rubín, dejó por hijos a Ferndo y Antto.

— «En diez y siete de Febrero de sesentta se hizo el ofizo de funeral por el ánima de Anto de la Sierra Gayán, murió ahogado, marido que fue de María Barqra Martz. dejó por hixos lexmos a Joseph y Angela y lo firmo.

— «En dos de Marzo de sesentta se hizo ofizo funeral por el ánima de Joseph de Pastor, marido que fue de Jpha Ruyloba, murió ahogado, dejo por hixo lexmo a Jph, y lo firmo.

Folio 129 vuelto (1764):

Pobre: — «En trece de Maio de dho año (1764) se enterró en esta Iglesia el cadaver de Bicente de las Mestas, marido que fue de Barquera Roiz, de quien

tubo hixos llamados Josepha, Felipa, María Guadalupe, no recibió sacramentos por haberse aogado en el mar, y se enterró de limosna y de edad de cuarenta y cinco años, y lo firmo.

— Dn Jph de Collado Fernz —
rubricado

Cúmplese: — «En diez y siete se enterró en el conbento el cadaber de Bartholomé Gaián, lexítimo marido qe fue de María Carranzana de quien dejó una hixa llamada Magdalena, no recibió sacramentos ni testó por morir en el mar, era de edad sesenta años, y lo firmo.

— Dn Juan Fernando Escandón —
rubricado

Pobre Haogado: — «Se hizo el funeral por el ánima de Juan Gonzalez de Escandón, qe murió en el mar y no pareció y fue marido lexítimo de María Josepha de la Madrid, de quien tubo por hixos a Manuel, María, Josepha y Manuela, era de cincuenta años, y lo firmo.

— Dn Jph de Collado Fernz —
rubricado

Folio 130 vuelto (1764):

Pobre: — «En primero de Julio del dho año se hizo un oficio por Ignacio de el Azebal, que murió en el mar y no pudo ser habido, marido lexítimo qe fue de María de la Llana de quien no tubo sucesión, era de edad de cuarenta y cinco años, y lo firmo.

Pobre: — «En diez de dho mes y año se hizo en esta Iglesia un oficio por Fernando Díaz que murió en el mar y no pareció, quien fue casado dos veces de la Maza de quien dexó dos hixos llamados Joseph Fernando y Josepha, el segundo con María de Ruiloba de quien dexó por hixos a Manuel, Joseph, Antonio y Josepha: era de edad de sesenta y un años y pobre, y lo firmo.

Ahogados Pobres. Fue en el mar alto y no parecieron sus cuerpos: — «Los siete hombres quese ahogaron en el mar en este mes de Julio, fueron Antonio de las Cabadas, consorte que era de Manuela García, en quien dexó a María Ana, Thomás, Xabiera y Pedro; Joseph de el Castillo, hixo natural de Dn Antonio de el Castillo y Rosa de la Sierra, y Bartholome de San Juan, consorte de María Josepha de Roseñada, quien no dexó sucesión y Bizente de Maio, consorte de Manuela Gómez quien no dexó sucon.

Folio 131 (1775):

Pobre: — «En tres de Febrero de dho año de settenta y cinco se enterró en esta Iglesia el cadaver de María Josepha Camila de Roseñada, moza soltera y huérfana de padre y madre de edad de veinte años, y moza soltera, no recibió sacramentos por haber muerto ahogada el día primero de este mes, y lo firmo.

— Dn Jph de Collado Fernz —
rubricado

Pobre: — «El mismo día se asoció al Combento el cadaver de Antonio de Alonso, marido que fue de Josepha Antonia de el Castillo, no dexó sucesión, era de edad de treinta y cuatro años, murió ahogado con la de arriba y lo firmo.

Pobre: — «En el mismo día, digo el día primero, en que se ahogaron los dos supra dichos, se ahogó Xabiera de las Cabadas, moza soltera de edad de quince años, cuio cadaver no pareció.

Folio 135 (1776):

Prellezo: — «En veinte y siete de Novbre, se enterró en esta Iglesia el cadaver de Franco Díaz de Cicera, consorte de Francisca Roiz, de cuio matrimonio dejó hijos: era del lugar de Prellezo, no recibió sacramto alguno: pues le hallaron ahogado, era de edad de treinta y ocho años.

— Dn Manuel de Vargas Carrazana —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 3.002.

Folio 7 vuelto (1788):

Ahogado: — «En veintte y nueve de Julio de mil settezos ochenta y ocho, se enterró en esta Iгла un cadaver qe pareció Ahogado, junto la Casa de las Vallenas, en el sable de Oriambre, no se save dedonde es; se le hizo un oficio solemne, y le pagó Dn Pedro Calderón Subdelegado de Marina, de lima que sacó, y para qe conste lo firmo como Cura.

— Dn Josef de Collado Fernz —
rubricado

Folio 50 vuelto (1798):

Aogados Pobres: — «En primero de Dciembre y en cinco de el mismo se enterraron en esta Iгла de Sn Victe de la Barqra tres Hombres qe se hallaron aogados en el sable Merón de resultas de el Naufregio qe padeció un Patache el día treinta de Nobiembre, cuios nombres son (segn resultan de los papeles qe

se hallaron) el Capitán Franco Perez, Vezo de la Vega de Rivero, Josef Fernz Campón, de Serres, y Benito Martínez, de Mión, todos del Reino de Galicia. Y pa que conste lo firmo oy seis de dho mes de mil setectos nobenta y ocho.

— Dn Manl de Castillo Mier —
rubricado

Al menos una docena de reseñas con tintes trágicos y con relación al tema que nos ocupa nos han legado las actas parroquiales —muy bien conservadas— de San Vicente de la Barquera, por lo general no muy explícitas. Llama la atención que desde la primera cita a este respecto (los libros de finados de esta villa comienzan a contar desde 1644) señalada en el año 1648, hasta la siguiente, acaecida en 1745, transcurre un siglo sin que se consigne ningún luctuoso suceso debido a estas causas. Opino que no es porque no los hubiera, sino simplemente que no fueron notificados explícitamente como tales. Baste constatar, a modo de ejemplo, que en medio siglo (1745-1798) ocurren y son consignados al menos once accidentes de esta índole, que son los que hemos recopilado y transcrito.

En las dos primeras tragedias las víctimas perecen en singular, pero en el siguiente suceso, la Villa —en su casi totalidad compuesta de gente marinera y de los que vivían a expensas del pescado—, experimentaría momentos de gran conmoción, pues este evento son de los que visten de luto a muchas familias: seis pescadores, todos casados menos uno, son enterrados en los tres días sucesivos: 19, 20 y 21 de febrero de 1757. Pero la mala racha no acabó aquí, sino que en muy corto plazo, cuando aún no se habían apagado los lamentos, otra oleada de tragedias tiene lugar entre las sufridas gentes: otra semana del mes de febrero acaba con la vida de cuatro hombres tres años más tarde... Sin embargo la peor de todas sería la correspondiente al año 1764 (tres en mayo, cuyos restos no fueron devueltos por el mar, y otros siete en julio, cuyo naufragio, «que fue en el mar alto», hizo igualmente que «no parecieran sus cuerpos»).

Damos un pequeño salto y llegamos a 1775 para encontrarnos con una data llamativa: mueren ahogadas tres personas juntas: dos mujeres —mozas ellas— y un hombre, suponemos que en las faenas de pesca, en cuyo caso tendríamos un testimonio de cómo la mujer; llegado el caso, se asocia también a los sufridos quehaceres que conlleva el ganarse el sustento a expensas del mar con sus riesgos y peligros.

Aparte de otros sucesos de menor monta nos hallamos finalmente con dos narraciones que son realmente felices por aleccionadoras: una 1.^a que aparece en el folio 7 vuelto del libro signatura 3.002, y que nos aporta un recuerdo valioso:

un cadáver, sin identificación, es arrojado por el mar «junto a la Casa de las Vallenas, en el sable de Oriambre»; primera parte del relato que esclarece el hecho de que, en la parte de la costa más prominente del término municipal de esta Villa —el cabo o punta de Oyambre, donde finaliza el sable arenoso del mismo nombre—, se hallaba un local destinado a los menesteres y laboreo de las ballenas. Entre los hombres de mar de San Vicente, como de las restantes villas de la costa de Cantabria, no han faltado a lo largo de la historia los dedicados a esta apasionante captura de la ballena, tanto cerca como lejos de sus costas. No es de extrañarse, por otra parte, que esta casa o factoría estuviera un tanto distante del casco de la Villa, pues las ordenanzas prescribían que cuando se faenase en tierra los despojos y el saín de estos cetáceos, se hiciera en lugares lo suficientemente alejados como para que los olores y humos resultantes de tales operaciones no contaminaran ni molestaran a la población. De la mano de esta tragedia sabemos que el subdelegado de Marina, destinado a aquella Villa, Dn. Pedro Calderón (que muere en 1793), hace una colecta pública para que a sus expensas se celebre un oficio por el eterno descanso del infortunado e ignorado náufrago.

La última de las tragedias marineras anteriores al siglo XIX, tal como figura en el libro de *Finados* (folio 50 vuelto, signatura 3.002), acaece en el otro sable arenoso que forma la desembocadura de la ría de S. Vicente en el mar y que da vista a la Villa marinera: el de Merón, de resultas del cual un patache (embarcación muy modesta de dos palos parecida a un bergantín chico) gallego, naufraga, pereciendo sus escasos tripulantes.

No obstante, todas estas reseñas consignadas en las actas de S. Vicente, no agotan toda la historia de sus tragedias, pues hubo en su mar otros accidentes que sabemos por referencia a otras parroquias de costa (ver, por ejemplo, *Anuario «Juan de la Cosa»*, Vol. I (1977), págs. 153-154).

Por último, y como añadido curioso, podemos decir que, además de la iglesia parroquial de San Vicente de la Barquera (Nuestra Señora de los Angeles), existía el convento de S. Francisco de los franciscanos observantes (al que continuamente se refiere la cita de los finados cuando dice «se asoció al convento» —se enterró—). Este convento por especial deferencia no pertenecía a los llamados (por las bulas papales y constituciones) «de la nación de la Montaña», integrados en la seráfica de Cantabria, sino que estaba adscrito a la provincia franciscana de la observancia de Castilla. La razón era muy sencilla: a través de este puerto marinerro de S. Vicente y por mediación de la comunidad conventual allí instalada, se contrataba y se enviaba a todos los conventos de la jurisdicción castellana el pes-

cado necesario para proveer en todo tiempo las despensas de sus fraternidades, cuestión que duró hasta la desaparición de la comunidad con la excomunión del siglo XIX.

* * *

Un breve alto en nuestra singladura y nos detenemos primero en la mar de Luaña, término del lugar de Cóbreces, donde se ahoga un cantero asturiano. Asimismo, y continuando la línea de costa, llegamos al pintoresco paraje conocido por «Los molinos de Bolado» —aún hoy conserva esta denominación—, donde parece un joven nadador de 19 años, «heredero y mayorazgo».

COBRECES

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 841.

Folio 66 vuelto (1793):

— «Día siete de Junio del año de mill setecientos noventa i tres, pareció ahogado un hombre en el mar de Luaña, término de este lugar de Cóbreces, i por varias diligencias que judicialmente se han hecho, se ha sabido que se llamaba Antonio de Noriega Escandón, vecino del lugar de Noriega, de oficio cantero, de edad como de treinta y tres años, era casado y se dice tenía muger y un niño y una niña, y fue enterrado en la parroquia de dicho lugar día ocho de dicho mes, y dicha muger se llama María de la Vega y el niño se llama Raphael y la niña Angela, y era vecino de el lugar de Noriega, obispado de Oviedo, y lo firmo, un hombre= Escandón=, Obispado de Oviedo= entre renglones, valga.

— Dn Joseph de Quevedá —
rubricado

TOÑANES

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 953.

Folio 53 vuelto (1660):

Día de Sta. Ana, 26 de Julio: — «De 1660 falleció Don Juo DelatoRe Belarde, muchacho soltero y heredero legito del mayorazgo de Doña María Belarde su me. difunta. Primo, de edad de 19 años. Pareció ahogado anadándose bajo de

los Molinos de Volado. EnteRose su cuerpo junto a su me. y vase cumpliendo, y lo firme ut supra=.

— El Ldo Mil. la Riba Cosío —
rubricado

* * *

Aboquemos ya el abra de nuestra bahía y puerto de la entonces Villa de Santander para desembarcados en ella dirigirnos por su puebla vieja hacia su parte alta, subiendo las escaleras que nos conducen a su antigua Abadía de los Santos Mártires, en cuya Colegial se escribieron estas páginas de cuyos testimonios fehacientes damos ahora fe, como memoria y ejemplo indicativo de lo que han vivido nuestras gentes, a fin de que sus avatares se nos hagan más cercanos y su recuerdo permanezca hecho admiración entre nosotros.

Los libros de actas parroquiales correspondientes a la antigua Colegial de la Abadía y única parroquia de Santander hasta bien entrado el siglo XIX, por la fecha en que se hacía esta investigación se hallaban depositados y custodiados en la parroquia del Cristo, donde con amabilidad nos los sirvieron. En la actualidad han sido trasladados al Archivo Histórico Diocesano de Santillana (Monasterio «Regina Coeli» de las Clarisas), donde se halla depositado seguro y clasificado, en su gran mayoría, el patrimonio histórico de la Diócesis correspondiente a las actas y documentos parroquiales... Los libros de finados correspondientes a nuestros datos están signados con la antigua clasificación y es la que sigue:

1.^{er} Libro de Finados: finales del siglo XVI hasta SET-1650... signatura 20... falta. 2.^o Libro de Finados: SET-1650 hasta OCT-1710... signatura 21. 3.^{er} Libro de Finados: OCT-1710 hasta MAR-1730...signatura 22.

Comienza seguidamente la descripción:

COLEGIAL DE SANTANDER

Libro 2.^o de Finados; Folio 53 (1667):

—«En doze de abril de mill y seistos y sesta y siete años murió un marinero extranjero; enterrose en Sn. Franco.

Folio 55 vuelto (1667):

—«En siete de octubre de dho año de 1667 pareció Blas de Sn Juo agogado, enterrose en la Colegial.

Folio 62 vuelto (1670):

—«En el día diez y ocho (de marzo de 1670), se enterró en la Colegl un hombre que pareció ahogado.

Folio 83 (1678):

—«En quatro deste mes (abril 1678), se ahogaron estando pescando Po de Heras y un hijo de la Cudillera». (No consta dónde se enterraron.)

Folio 87 (1680):

—«En este mismo día (16 de marzo de 1680), murió Franco de Lienzo de un accidente q sucedió estando pa embarcarse a Bilbao, no recibió más la unción, después de haverse confesado. Su entierro en la Colegl».

—«En diez y siete (marzo de 1680), murió Thomás de Parbayón, a quien se quitó la habla viniendo de la mar. Recibió la unción y se enterró en la Colegl».

Folio 98 vuelto (1684):

—(13 de noviembre de 1684): «Un pastor que caió de lo alto de la carnicería a la parte de el mar y lastimóse mortalte se hiço una pasta, recibió la unción y se enterró en la Colegl».

Folio 115 (1692):

—«Un soldado de el navío Sto Thomás, enterróse en el claustro (pobres)». (A veintinueve de febrero de 1692).

—«Dos soldados de la nao Sto Thomás, enterráronse en el claustro (pobres)». (A veintiocho de febrero de 1692).

—«Un pobre soldado de la nao Sto Thomás, enterróse en el claustro». (A cinco de marzo de 1692).

—«Otro pobre soldado de la dha nao, recibió los Stos Sacrtos y se enterró en el claustro» (A siete de marzo de 1692).

Folio 115 vuelto (1692):

—«En 17 de marzo (1692), murió un pobre soldado gallego de la nao Sto. Thomás y natural de Pontebedra, e. en el claustro».

—«Murió el maestro de raciones de la nao Sto Thomás, recibió los Stos Sacramtos, y se enterró en Sn Franco». (A veinticuatro de marzo de 1692).

—«Este día (28 de marzo) murió un moreno de el capitán de mar y guerra de Sto Thomás, recibió los Stos Sacrtos, y se enterró en Sn Franco».

Firma: «Romero» (sin rúbrica)

Folio 120 vuelto (1693):

—«En nueve de junio de noventa y tres, pareció en la ría un muchacho aogado, enterróle la cofradía de la misericordia en el claustro».

Folio 128 (1694):

—«En veintiseis (mayo 1694), Carlos de Volantín, no recibió sacramentos por haverle traído aogado en el mar, enterose en Nuestra Señora de Consolación».

Folio 131 vuelto (1695):

—«En treze de Henero de 1695, murió en el hospil. de la misericordia un pobre francés que dixo ser de La Maloç, al qual le echaron en tierra en este puerto de Santander una de dos fragatas que arrivaron aquí y iban para Bilbao con sus mercerías. Recibió Penita y extremaunción, enterróse en el claustro de los pobres».

Folio 185 (1703):

—«En cinco de marzo de mill setecientos y tres años murió Franco Perez, vecino del lugar de Oportto en el Reyno de Portugal que vino a este puerto de arribada en un navío que venía del Reyno de Ynglaterra. Recibió los Santos Sacramtos. Enterróse en el claustro de la Iglesia mayor de esta Villa, en donde se entierran los pobres».

— Joseph de Cottillo Herra —
rubricado

Folio 190 (1703):

—«En vente y cinco de Dize de mill setecientos y tres, murió un pobre en casa de Angela de Muñoz, el cual vino en los navíos de la flota que vinieron a esta Villa. Recibió los Sanctos Sacramentos, enterróse en la nave de los pobres en el claustro de esta Iglesia»=.

COLEGIAL DE SANTANDER

Libro 3.º de Finados; Folio 6 vuelto (1711):

Pobres: — «En veynte y dos de febrero de mil setecientos y once años, se enterraron en Consolación Ignacio Cabadas y Juo de Cabadas su hijo, mozo libre que parecieron hahogados en el mar, y pa que conste lo firmo».

— D Josef de Santelices —
rubricado

Folio 64 vuelto (1719):

Jorge, marinero: — «En veyte y seis de Nobe de mil setecientos y diez y nueve años, murió en el nabío de la Ermiona Jorge Hillms, Christiano, Ynglés de nación, se enterró en la nabe santa de esta Yglesia. Y pa que conste lo firmo. Y no dió el Capn otra razón de donde era»=.

— D Josef de Santelices —
rubricado

Folio 65 (1719):

Cristobal, marinero: — «En treyntta de nobe de mil setecientos y diez y nueve, murió de una cayda en la capitana de Barlovento, Ntra. Sra. de Guadalupe, Cristoval de Castaneda, vo de la ciudad de Sebilla, siedo contraestre de dha nabe. No recibió sacrams y se enterró en esta Colexll y para que conste lo firmo.

— D Josef de Santelices —
rubricado

Folio 86 vuelto (1722):

—«En treze de marzo de este año de mil setecientos veinte y dos murió repentinamente en su navío Domingo de Aguirre, marinero de professn, Vez de San Juan de Luz en el Reyno de Francia, no recibió sacramento alguno; enterróse en esta Iglá colegial en la nave que llaman de los pobres. Y para q. conste lo firmo ut supra».

— Dn Josef Diego de Escovedo —
rubricado

Folio 103 vuelto (1724):

—«En veinte de agosto de este año de mil seteciens y veinte y quatro, murió Juan de Aurrecoechea, vezo de Ybarrangelu de Lanchobe en el Señorío de Vizcaya, marinero del navío nombrado Ntra. Sra. de la Asumpzon, viniendo del viaje de la pesca de Ballenas; quien falleció en el mar a la vista de este puerto, por lo que no recibió sacramento alguno. Enterróse en esta Colexl; y para que conste lo firmo dho ut supra».=

— Dn Josef Diego de Escovedo —
rubricado

Folio 105 (1724):

—«En diez y ocho de octbe. de este año de mil setecienos. y veinte y quatro, murió en esta Ría en el navío llamado Sn Bernardo, Franco de Aróstegui, de ofo carpintero, vezo de la jurisdizon de Nachitúa y natural de Gernica, Srio de Viz-

caya; recibió los santos sacramentos de la Penita y extrema Unzon, y por haberse destituido de sentidos de repente no se le pudo administrar el Viático. Enterróse en esta Colexl en el claustro y nave que llaman de los pobres. Y para que conste lo firmo dho ut supra.

— Dn Josef de Escovedo —
rubricado

Folio 105 vuelto (1724):

—«En veinte y ocho de octubre de este año de mil setecientos y veinte y quatro, murió en esta Villa un marinero asturiano, q dijo llamarse Bernabé de Iglesias, vezo del lugar de Pravia de Asturias; recibió los santos sacramentos, no hizo testamento por ser pobre, enterróse en esta insigne Colexl. Y para que conste lo firmo dho ut supra».

Folio 106 vuelto (1724):

—«La noche del día ocho de Nbre de dho año, dió a la costa y naufragó un varco, que digeron ser del Reyno de Galicia, y hoy nueve de dho mes y año, pareció a la orilla del mar un cadaber ahogado, que alguno de esta Villa digeron conocían y que se llamaba Bartolomé, enterróse por la cofradía de la misericordia en esta Iglá. Colexl. en la nave q llaman de los pobres. Y para q conste lo firmo dho ut supra».

Folio 107 vuelto (1725):

—«En siete de Heno de este presente año de mil setecientos y veinte y cinco, murió en el Hospital de la misericordia de esta Villa, Antonio de la Vega, hombre casado, vezo de la Villa de Pravia en el Principado de Asturias de profeson marinero. Recibió los santos sacramentos y no tubo que testar por ser pobre. Enterróse en esta Colexl en la nave q llaman de los pobres. Y para q conste, lo firmo dho ut supra».

Folio 107 vuelto y 108 (1725):

—«En diez de Henero de este año de mil setecientos y veinte y cinco murió en el Hospital de la misericordia de esta Villa Juan Geyls, de oficio marinero, de nación Ynglés, natl de la Villa de Catinguem en dho Reyno, casado en la ciudad de Lisboa, reyno de Portugal, de professon Calvinista; quien pidió con instancias el santo bautismo y aviéndole cathequizado e instruido lo más que se pudo

por medio de un religioso irlandés, le administré el Bautismo 'sub conditione' y recibió así mismo los santos sacramentos de la Penitena, Viático y extrema Unzn. Enterróse en esta Colexl. en la nave que llaman de los pobres. Y para que conste lo firmo dho ut supra».

Folio 109 vuelto (1725):

—«En onze de marzo de este año de mil setecientos y veinte y cinco, murió Thomás de Escuazo; soltero, marinero del Galeón nombrado San Luis, recibió los santos sacramentos y era Genobés de nazió. Enterróse en esta Iglesia Collexial y para que conste lo firmo dho ut supra; y no hizo testamento por ser pobre». =

— Dn Josef de Escovedo —
rubricado

He aquí en este primer muestrario (1650-1725), el testimonio legado de los primeros 75 años de tragedias relacionadas con la vida de nuestra bahía y puerto de la entonces Villa santanderina, sin duda el mejor dotado y capaz de todo el litoral cantábrico.

Es una lástima que no se conserven las actas correspondientes al primer legajo o tomo de finados, hubiera sido de la mayor importancia para contar con la mejor y más detallada relación demográfica de nuestras villas cántabras desde que el Concilio de Trento (1545), normara para toda la Iglesia la certificación y registro obligatorio de partidas de sacramentos en las parroquias y conventos.

De todas formas me permito decir que, podemos felicitarnos de haber contado en la Colegial con unos notarios parroquiales que hayan sido notablemente detallistas en el ejercicio de su oficio. Incluso muchos de estos registros o partidas están impregnados de un aire característico de nuestras villas marineras: el inconfundible y típico sabor pejino; algunos de cuyos aspectos merecen estudio aparte, como, por ejemplo, los nombres y apodos curiosos por los cuales se conoce a las personas que componen el censo urbano en ciertas décadas del siglo XVII.

En el análisis de la mayoría de los casos consignados y que hemos traído a colación, contamos con detalles que nos permiten conocer con alguna precisión las circunstancias de los trágicos sucesos. Los hay de índole que pudiéramos calificar de «ordinaria» en las series que venimos narrando, y son los descritos con más frecuencia, los relacionados con el *arte de la pesca*: pescadores de oficio o de beneficio que mueren ahogados (folios 55v, 62v, 120 vuelto, 128, libro 2.º de finados, y folio 6v, libro 3.º), incluso en alguna data se añaden detalles más explícitos como

«estando pescando» (folio 83, libro 2.º). Asimismo no faltan tampoco marineros que en las idas y venidas de sus barcos tras largos desplazamientos, fallecen de arribada en nuestro puerto (folio 86 vuelto, libro 3.º), tal es el caso ocurrido a este marino vasco-francés; o a la vista de él (folio 103v), como es la descripción detallada que nos da cuenta del suceso sufrido en el navío vasco «Nuestra Señora de la Asunción», «a la vista de este puerto», de regreso de la pesca de la ballena —dedicación tan arraigada y tradicional entre los pescadores o «arrantzales» vascos—, en el que fallece un tripulante de ella vecino de Ibaranguelua, villa de la mar vizcaína.

En segundo lugar los sucesos están relacionados con el *cabotage mercantil*: fragatas y navíos de variadas procedencias (Portugal, Inglaterra, Francia, Italia, y por supuesto del resto de la península —Sevilla, Asturias, Bilbao—...), que recalán y zarpan de nuestro puerto; serían las citas correspondientes a los folios 53, «marinero extranjero»; 87: «de un accidente estando para embarcarse a Bilbao»; 131 vuelto: un marinero francés desembarcado de «una de las dos fragatas que arribaron aquí y iban para Bilbao con sus mercerías»; 185: «un marino portugués que arriba en un navío inglés»; 190: un pobre «que vino en los navíos de la flota que vinieron a esta villa», correspondientes todas ellas al libro 2.º de finados; y los folios 64v: un inglés del navío «la Ermiona»; 65: el contra maestre de la nao capitana de barlovento «Nuestra Señora de Guadalupe», de Sevilla, de una caída mortal en ella; 105: un carpintero vasco del navío S. Bernardo; 105 vuelto y 107v: dos marineros de Pravia, principado de Asturias; 107v y 108: un curioso caso de un marinero inglés, calvinista, casado en Lisboa, quien en los momentos finales de su vida pide el bautismo después de su conversión al catolicismo, para el cual es circunstancialmente preparado; y finalmente el folio 109 vuelto: en el que un marinero genovés del galeón S. Luis fallece igualmente en nuestra Villa... Todos estos últimos folios citados incluidos en el libro 3.º de finados.

Otro aspecto que no puede pasar desapercibido y que completa los anteriores, subrayando la importancia de nuestra bahía y puerto es la reseña con *fondo militar naval*, del que tenemos testimonio revelador en el patetismo de los folios 115 y 115v del libro 2.º: un navío el «Santo Tomás», recalca en nuestro puerto con su tripulación enferma; durante al menos un mes sus ocupantes van siendo diez-mados por el mal que les inficiona, siendo enterrados finalmente en el claustro de la Colegial y en el convento de S. Francisco. Entre ellos merece mención especial este «moreno de el capitán de mar y guerra» —un criado negro del capitán de la nao—, al que tampoco perdona el mal.

Las noticias de estas arribadas de buques con pasaje enfermo, tanto comercial como militar, no fueron extrañas en nuestro puerto, si bien han sido a veces causa de temidas epidemias por contagio y propagación del mal (peste, sífilis, tabardillo, etcétera) entre la población urbana. Los enfermos que llegaban en los barcos, por lo que se deduce de las actas, unas veces son atendidos en el propio navío (folio 115 y 115v —libro 2.º—, y 105 —libro 3.º—); otras veces son trasladados al Hospital de la Misericordia de la Villa (folio 131v —2.º libro— y 107v y 108 —libro 3.º—), y también en las casas de particulares, como el caso del folio 190 —libro 2.º—: un pobre que fallece «en la casa de Angela Muñoz»...

Entre los casos aparecidos y descritos no falta el clásico naufragio con víctimas; naves que una vez perdido el control dan a la costa, como es el registrado en el folio 106 vuelto —libro 3.º—: «un varco que digeron ser del Reyno de Galicia», cuyo náufrago aparecido «en la orilla del mar» es reconocido por algún veterano «lobo de mar» de la feligresía.

Por último una anécdota significativa: el accidente mortal que sufre un pastor al caerse desde «lo alto de la carnicería a la parte de el mar» y que el párroco de turno de la Colegial —«Romero»—, escribe, con desenfadado desparpajo, que «se hizo una pasta» (folio 98v, 2.º libro).

* * *

Y así, con esta primera parte que recoge la narrativa de datos de los 75 primeros años (1650-1725) hechos historia y reseñados a la sombra de los gruesos muros de su vieja abadía, vigía de este puerto y bahía de Santander que mira al mar porque de él le viene su vida y porvenir, hemos concluido esta tercera parte y balance de tragedias en las Villas marineras de Cantabria anteriores al siglo XIX.

Han sido protagonistas el rumor del bravo y salino elemento y el eco de sus olas que se han mezclado con las voces de sus gentes hechas lamento, oración o súplica... Esos personajes que, a través de estas páginas ocupan el puesto central y que han de merecer, por derecho propio, toda nuestra estima y aprecio.

LA CRISIS DE LA PESCA VIZCAINA
EN EL FINAL DEL ANTIGUO REGIMEN (1)

JUAN ANTONIO GRACIA

(1) Este trabajo forma parte de una investigación más amplia que estoy llevando a cabo sobre la evolución de la pesca en el País Vasco de 1700 a 1840. El estudio que presento aquí no es sino una primera aproximación al tema, que probablemente contendrá muchos errores. De la misma forma tampoco he pretendido ofrecer un "apparatus criticus" exhaustivo, que estaría de más, dados los objetivos y límites de este artículo.

A lo largo del período que media entre finales del siglo XVIII y los primeros cuarenta años del XIX parece esbozarse en Vizcaya una profunda crisis de la economía pesquera. Es posible que la última causa de esta depresión se encuentre en elementos endógenos de difícil etiología —al menos por el momento—. En todo caso, siempre es posible enmarcar esta crisis en medio de la debacle general que experimenta la sociedad y la economía vizcaína (y la española) en las primeras décadas del siglo XIX.

No es difícil encontrar causas externas en una etapa donde se mezclan la confusión y estulticia de la política internacional del Generalísimo Manuel Godoy (2), particularmente las sucesivas guerras con Francia e Inglaterra (siempre funesta, esta última, en el mar), la crítica guerra y revolución de 1808 a 1814, donde el edificio del Antiguo Régimen comienza a evidenciar alarmantes síntomas de ruina, la paz no menos temible de Fernando VII, en donde el sexenio absolutista, el trienio liberal y la ominosa década evidencian una época de constantes convulsiones en la que la política económica cae en manos de mentes mediocres (el calificativo peca, en este caso, de elogioso), que hacen añorar los tiempos dorados del equipo de gobernantes ilustrados del siglo XVIII (3).

En 1833, con la subida al trono de Isabel II, la economía española comienza a experimentar un cambio de rumbo que se afianzará cuando a partir de 1836, el liberalismo más inteligente se suba al carro del poder.

(2) Sobre Godoy los "loci classici" son: MADOL, H. R.: *Godoy*. Madrid, 1943 y SECO SERRANO, "Godoy. El hombre y el político", Madrid. 1978 (2). Para la influencia de la política de Godoy en Vizcaya, una visión hostil en ELÍAS DE TEJADA, F.: *El Señorío de Vizcaya*, Madrid, 1963, pp. 242 y ss. Otra visión aún más hostil en ZABALA ETA OTZAMIZ TREMOYA, *Historia de Bizcaya, 1793-1807*. Bilbao, 1907.

La política internacional de Godoy aunque actúe sólo en un plano coyuntural se revela como decisiva para explicar la crisis de la pesca a fines del XVIII, crisis que se agravará en la primera mitad de la siguiente centuria.

(3). Las obras sobre la sociedad y economía del período son suficientemente conocidas: así, ARTOLA, M.: *Los orígenes de la España contemporánea, La España de Fernando VII, Antiguo Régimen y Revolución liberal, o FONTANA La quiebra de la monarquía absoluta, Hacienda y Estado...*, etc...

Desgraciadamente el período 1833-1839 significa para el País Vasco una época de guerra civil acompañada por la invasión de tropas extrañas al País, únicas que podían dar la victoria a la debilidad intrínseca de los liberales vascos (en el dudoso caso de que estos existieran). Es, pues éste un período de caos general para el País Vasco.

Lo que vamos a intentar describir en las páginas siguientes es la historia de la pesca vizcaína a lo largo de este difícil período. Para ello, nos serviremos de las tablas adjuntas que nos muestran la situación de la pesca vizcaína en dos momentos, 1797 y 1840-45.

Los datos de 1797 proceden del Registro de Marina, número 1 del Archivo de la Casa de Juntas de Guernica (en adelante, ACJG) y responden a esa preocupación tan característica de la burocracia dieciochesca para enterarse de la situación de la nación. Los datos tienen pues la fiabilidad que puedan suscitar las encuestas del Estado (de las que se temía ayer, como hoy, que precediesen a nuevos impuestos) (4).

Los datos de 1840-45 son facilitados por P. Madoz en su conocido "Diccionario" (art. Vizcaya). Su crédito depende de la fiabilidad de los informadores de Madoz, que generalmente se estima por los estudiosos españoles como muy elevada frente a otros diccionarios de índole parecida (así, el muy inferior Diccionario de Miñano) (5).

La comparación entre la situación de la pesca en 1797 y en 1840-45

(4) He escogido los datos de 1797 porque en algunos puertos se trata de medidas quinquenales (1792-1797): así, en Mundaca, Elanchove, Ea y Bermeo; mientras que en Lequeitio y Ondárroa se trata de la pesca capturada en 1796-1797. Al tratarse de medias quinquenales se evita el riesgo de un año excepcional que distorsionaría la realidad, siendo estos datos los más representativos que poseemos sobre la situación de la pesca vizcaína en el Antiguo Régimen.

No incluyo por el contrario en este artículo la información procedente de los estados de pesca ordenados cumplimentar por Miquel Cayetano Soler, pues a pesar del interés que presentan para el estudio de las fluctuaciones de corta duración de la pesca (son cuestionarios cuatrimestrales), se remontan a 1803, 1804, 1805 y 1806. En estos años la situación de la pesca vizcaína resultaba extremadamente deteriorada y excepcional a causa de las continuas levas que se suceden desde la numeración de 1794 (Cf. ZABALA, op. cit., p. 29), de los numerosos pescadores presos en Inglaterra como consecuencia de la guerra, de la mortalidad causada por lo que los textos denominan "terrible uracan" en 31 de Marzo de 1800 (en él murieron 4 pescadores de Ispáster, 5 de Mendeja, 16 de Ea, 17 de Lequeitio, 19 de Ondárroa, 51 de Bermeo...). Todo ello produce en 1803-1806 un estado anómalo en la pesca donde las lanchas no salen a pescar por falta de pescadores y hay que acudir en las que faenan como tripulación a los considerados inhábiles para la Armada: inválidos, ancianos, labradores-pescadores (que sólo ocasionalmente se dedican a la pesca) y a muchachos de corta edad. Sobre todos estos puntos, Cfr. Registro de Marina, n.º 1, ACJG.

(5) La consulta del "Diccionario" de Miñano es totalmente inútil a la hora de buscar datos cuantitativos para la pesca vizcaína en el período intermedio entre 1797 y 1840-45.

evidencia incrementos o retrocesos según los casos, pero de cualquier modo se puede apreciar un cambio.

Dentro de este cambio que experimenta la pesca vizcaína, lo más significativo es la fuerte disminución de la cantidad total de capturas. Si en 1797 se pescaron en Vizcaya 37.275 quintales, la media de 1840-45 no ascendió sino a 29.575 quintales, lo cual supone que la pesca experimentó en términos generales una brusca caída de un 20% en la producción. Ello significa que la palabra crisis no es extremada para definir la situación de la pesca vizcaína en 1840, puesto que la cifra de partida (1797) no pertenece a los mejores tiempos de la pesca vizcaína, en la que a finales del siglo XVIII parece advertirse ya la crisis (a partir probablemente de los años 80 según la documentación de la Cofradía de Pescadores de Bermeo) (6), crisis que no hace sino agigantarse al adentrarse en el XIX. Tradicionalmente se consideraba durante el XVIII a las levadas de marinería como causa del retroceso de la pesca (7). Probablemente no se pueda aducir la misma causa para el XIX, ya que frente a la época de Carlos III y Carlos IV, durante el reinado de Fernando VII y comienzos del de Isabel II, la política naval durmió un pesado sueño, muy alejado de la tónica de "grandeur" que fue endémica en la marina a partir de Fernando VI (8).

Sería relativamente lógico atribuir a la convulsa política de la primera mitad del XIX, la paternidad de la crisis pesquera, pero Madoz parece descartar esta causa, cuando en el artículo "Guetaria" de su "Diccionario" explica como en esta población guipuzcoana "antes de la guerra (la 1.^a

(6) De hecho, a nivel español, la crisis pesquera aparece ya reflejada por CAMPOMANES: *Discurso sobre el fomento de la industria popular*, p. 78 de la edición de J. REEDER, Madrid. 1975.

(7) Se trata de un fenómeno general a nivel peninsular: así lo señala para Galicia, MEIJIDE en su *Economía marítima de la Galicia, cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid, 1971, v. gr. p. 137. Igualmente el tema se encuentra ya en los contemporáneos, Cf. LARRUGA: *Memorias políticas y económicas...*

Memoria CLXXXI, passim. En Vizcaya da cuenta abundante de ello la documentación del XVIII, conservada en las Cofradías de Pescadores de Bermeo (Libro de Decretos y Libro de Cuentas) y de Mundaca (Libro de la Cofradía). La posibilidad de consultar cómodamente estas fuentes me fue posible gracias a la intervención del profesor A. Zabala, de quién este trabajo es profundamente deudor, pues me sugirió el tema y orientó mi investigación, al mismo tiempo que durante meses soportaba pacientemente las múltiples consultas de dudas que surgían durante la investigación. Igualmente, este artículo fue cuidadosamente corregido tras su primera redacción por el profesor Zabala, lo que permitió eliminar algunos errores iniciales. Obviamente, los posibles errores que se contengan en él son solamente responsabilidad mía.

(8) Un análisis ya clásico del carácter de la política naval (desastrosa) de Fernando VII, lo constituye el relato que del episodio de los barcos comprados a Rusia, hace JOSEF FONTANA en *La quiebra...*, p. 284 y ss.

carlista) había 25 (lanchas) mayores y menores... pero aunque todo se perdió, ahora existe por lo menos igual número". Es difícil saber si en Vizcaya el efecto de la guerra carlista fue tan radical, hasta el punto de destruir gran parte de la flota pesquera (9). Ahora bien, como se deduce del texto de Madoz era relativamente fácil volver al nivel anterior a la guerra carlista.

¿A qué causa se debió la disminución de la producción vizcaína de pescado? Dado lo precario de los datos existentes no es posible exponer conclusiones seguras, pero todo indica que hubo una disminución en el número de barcos dedicados a la pesca. Para comprobarlo se pueden comparar los totales de las lanchas de pesca que dan para sus épocas respectivas, Iturriza (10) —finales del XVIII— y Pascual Madoz. Según Iturriza había en Bermeo 40 lanchas, 20 en Mundaca, 13 en Elanchove, 28 en Lequeitio, 13 en Ea y 17 en Ondárroa (total vizcaíno: 131). Según Madoz había en su época, 38 lanchas en Bermeo, 14 en Mundaca, 9 en Elanchove, 24 en Lequeitio, 4 en Ea, y 22 en Ondárroa (total vizcaíno: 111 lanchas). El descenso en el número de lanchas vizcaínas entre ambas fechas fue de un 15,26% (Hay que anotar como sólo están tomados los datos de las chalupas mayores, ya que en Iturriza faltan referencias de las menores de algún puerto, lo cual es irrelevante para nuestro análisis que se centra en la pesca de merluza, atún y besugo; las lanchas menores se dedicaban sólo a la pesca de sardina y anchoa).

De los datos anteriores se deduce que Vizcaya, en conjunto, perdió parte de su flota pesquera entre finales del XVIII y mediados del XIX. En teoría, es clara, por tanto, la causa de la disminución de la producción pesquera: descendió el número de barcos y en consecuencia descendió también el total de capturas. Pero si comparamos el descenso en el total de capturas (20,65%) y el del número de barcos (15,26%) podremos deducir

(9) Así parece ocurrir en Ondárroa donde la incidencia de la guerra carlista en la pesca fue muy importante según GOTZONE AGIRRE: *Aproximación al sector pesquero vizcaíno en el siglo XIX*, t. I, Tesis de Licenciatura inédita. Universidad de Deusto, 1974. Esta tesis es el primer trabajo realizado con una metodología científica sobre la pesca vizcaína del siglo XIX y no es exagerado calificarlo de excelente. A pesar de ello, como se verá posteriormente muchos de mis puntos de vista no coinciden con las aportaciones de AGIRRE.

(10) He preferido los datos publicados en ITURRIZA *Historia de Vizcaya...*, Bilbao, 1967, a otros inéditos conservados en Registro de Marina n.º 1, porque al proceder del año de 1805 evidencian en algunos puertos una situación anormal, ya inmersa en plena crisis.

que no sólo hubo un descenso en la producción sino también en la productividad (11) (como veremos posteriormente, esta visión de conjunto encubre disparidades locales totalmente divergentes).

La pesca vizcaína entre finales del siglo XVIII y mediados del XIX no sólo experimentó un brusco descenso en el total de capturas, sino que además hubo una redistribución en las especies pescadas. Todas las especies experimentaron un descenso en el número de capturas, pero mientras éste fue de un mínimo 3,71% en lo que se refiere al bonito, por el contrario ascendió a un 14,77% en el besugo y a un importante 41,12% en la merluza. Todo ello quiere decir que hubo una crisis (12) en la pesca vizcaína pero ésta no fue global sino diferencial. En el insuficiente estado de nuestros conocimientos ictiológicos puede atribuirse de forma probabilística este descenso diferencial de capturas a los tipos de causas básicas: a) una causa biológica y b) una causa económica. La primera de ellas vendría determinada por una hipotética tendencia a la extinción de las especies más afectadas (merluza y besugo) que determinaría un menor número de capturas. En principio no puede descartarse esta posibilidad, aunque nada indica que la flota pesquera del XVIII se dedicara con tal intensidad a la merluza. Según lo que sabemos a partir de la documentación consultada, la importancia de la merluza era pequeña frente al besugo y frente al bonito, en lo que hace a la transformación de pescado. Dicho de otra manera, la merluza se destinaba al consumo de fresco, lo que hacía su comercialización muy desventajosa frente al besugo y al atún, que era objeto de una transformación en escabeche. Aquí entra la causa económica a la que antes hacíamos referencia: la demanda de merluza debía de ser muy restringida frente a la del atún y besugo, en tanto que su consumo era estrictamente local o provincial. Al contrario, el consumo de besugo y atún tenía una demanda potencial mayor, susceptible de aplicarse al mercado castellano. En consecuencia el proceso extractivo de la merluza era menos remunerativo a largo plazo, que el del atún y bonito. Por otra parte, a mediados del siglo XIX empieza a dibujarse un mercado estatal español, a diferen-

(11) El empleo en este contexto de la palabra "productividad" es forzosamente aproximativo muy lejos del rigor analítico de la escuela de Lausana y de las concepciones neomarginalistas, por supuesto.

(12) A la vista de estos datos no puedo suscribir la opinión de G. AGIRRE, que caracterizada "la primera mitad del siglo XIX... (como) un período de expansión moderada hasta 1840..." para la pesca vizcaína. Cf. AGIRRE, op. cit., p. 55.

cia del siglo XVIII cuando las aduanas del Ebro marcaban una barrera muy clara entre el País Vasco y el resto de España (13). Por eso, no deja de ser significativo que el bonito, cuyo escabeche era el que tenía, posiblemente, mayor demanda de España, sea el pescado menos afectado por la crisis. El reverso de la moneda corresponde a la merluza. El propio Madoz decía que “sería muy oportuno que se fomentase por todos los medios posibles esta especie de industria (la pesca), procurando dar más valor y salida para el interior de la Península a la merluza, cuya baratura y buena calidad puede suplir el uso del bacalao” (14). Dejando de lado esta comparación (no precisamente afortunada), se deduce que la merluza no tenía apenas demanda desde Castilla. Por ello me inclino a pensar que el descenso en la actividad extractiva del besugo y merluza viene dado por razones básicamente económicas (contracción de la demanda) (15), aspecto que parece confirmar Madoz cuando hablando de la pesca bermeana dice que su “abundancia es extraordinaria, habiendo épocas del año en que la libra de merluza y bonito se vende a 4 maravedís” (16). Quizás esta baratura influyese en el descenso de las capturas, junto a la escasa demanda.

La crisis de la pesca vizcaína afectó también de una forma diferencial a los diversos puertos vizcaínos de que poseemos datos, tres sufrieron un descenso en el número de capturas (Bermeo, Mundaca y Lequeitio) y los otros tres experimentaron un aumento (Ondárroa, Elanchove y Ea). La variación que sufrieron Bermeo y Ondárroa es prácticamente despreciable. Por el contrario, el descenso de capturas en Mundaca es apreciable, en tanto que supone el 54% aproximadamente, y sobre todo Lequeitio experimentó un colapso, que habría de tener consecuencias muy profun-

(13) Después de redactado ya este artículo, la lectura de un informe conservado en Registro de Marina n.º 1, ACJG, procedente de una localidad tan aislada del mercado como Elanchove, en que se dice que todo el pescado fresco extraído durante una temporada fue llevado a Castilla, me hace dudar de la rotundidad con que expresé inicialmente mi hipótesis. Si mantengo el texto inicial es por la indole aislada de esta información y su posible carácter excepcional.

(14) MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico...* La propuesta de MADOZ no deja de ser paradójica cuando se comprueba que a comienzos del siglo XIX, Lequeitio, Bermeo, y otros puertos pesqueros vizcaínos importaban bacalao para su propio consumo. Cf. Registro de Marina, n.º 1, sin foliar, ACJG.

(15) Quizás en esta contracción de la demanda de pescado influyan razones de tipo sociológico-religioso, y en concreto la disminución de los días de vigilia a la que un informe de 1834 conservado en ACJG aludía como elemento negativo para la pesca vizcaína, citado por AGIRRE, o. c., p. 133.

(16) MADOZ, P.: “Diccionario...”.

das en la economía pesquera de este puerto (el descenso de capturas fue del 121%) (17). El caso de Lequeitio es particularmente importante ya que a fines del siglo XVIII era principal puerto vizcaíno (acaparaba el 13% de la pesca), pasando a representar sólo el tercer puesto a mediados del siglo XIX (casi el 18% de la pesca). El descenso de la potencia pesquera de Lequeitio debió de ser un ejemplo particularmente vivo de una estructura de larga duración, a juzgar por los datos del número de lanchas de este puerto en el siglo XV, 60 aproximadamente, y el muy inferior de 28 a fines del XVIII (estos datos fueron proporcionados por J. R. Iturriza, buen conocedor de los archivos de Lequeitio, pasando a engrosar sin apenas modificación el artículo "Lequeitio" del Diccionario Geográfico e Histórico de la R.A.H.) (18).

Frente al descenso espectacular de Lequeitio, los pequeños puertos de Elanchove y Ea experimentan un fuerte incremento en el número de capturas (del orden del 33% y 34%, respectivamente).

Una conclusión, un tanto esquemática, sobre la pesca vizcaína permitiría decir que en la primera mitad del XIX, los grandes puertos pesqueros pasaron por una época depresiva, mientras que los puertos pequeños tuvieron un fuerte auge (19).

(17) A la vista de estos datos y de las tablas estadísticas que ofrezco en este trabajo no puedo compartir la aseveración que hace GOTZONE AGIRRE, op. cit., p. 53: "Proyectaremos la imagen de Bermeo a los puertos de Ondárroa y Lequeitio en los que creemos (sic) se van a dar los mismos planteamientos... para llegar al fin a idénticas conclusiones".

(18) ITURRIZA, J. R.: *Historia General de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones*, Edición RODRIGUEZ HERRERO, Bilbao, 1967; *Diccionario Geográfico-Histórico de la R. A. H.*, tomo I, "Provincias Vascas y Navarra", pp. 433-435, Madrid, MDCCCII. Sobre la evolución de la pesca en Lequeitio es de esperar que el trabajo que realiza actualmente Maite Jauregi desvele la singular trayectoria de este puerto.

(19) El conocer hasta qué punto la complementación en los pequeños puertos de agricultura y pesca ayudó a capear la crisis es un punto bastante oscuro en el estado actual de nuestros conocimientos. El caso de Algorta —no incluida en este trabajo porque Madoz no da datos de él— es particularmente sugestivo pues presenta según la documentación de principios del XIX una especialización pesquera y una disociación entre agricultura y pesca, superior a la de puertos de tanta tradición como Lequeitio y Mundaca, Cf. Registro de Marina n.º 1, s. f., ACJG (en cualquier caso el problema de Algorta es muy específico pues sólo se dedicaba a la pesca de sardina o anchoa). Es posible que en el auge de Ea y de Elanchove influya el hecho de que los pescadores eran en estas localidades pequeñas, al mismo tiempo, en gran parte, labradores que compaginaban la pesca con la agricultura. Ello permite una situación coyuntural de prosperidad en este período (1787-1840), que al parecer se quiebra rápidamente: así AGIRRE señala, op. cit., p. 44 como el puerto de Ea "tuvo vida efímera porque para finales del siglo XIX ya no se menciona ninguna actividad de pesca". Posiblemente el juicio de AGIRRE es exagerado (Cfr. la imagen pesquera y marinera que da de Ea, ECHEGARAY, C.: *Geografía General del País Vasco-Navarro*, t. V, p. 799-801) pero la tendencia de Ea en la segunda mitad del XIX fue probablemente hacia el decrecimiento tras el auge coyuntural en la transición del Antiguo al Nuevo Régimen.

En teoría cabría esperar que aquellos puertos que vieron incrementado su número de barcos serían los que experimentasen un mayor incremento en sus capturas. En realidad, ocurre casi lo contrario. Como hemos visto anteriormente, Ea aumentó sus capturas en un 34,37%, mientras que por el contrario su número de barcos experimentó un descenso del 69%, lo cual quiere decir que hubo un gran aumento de la productividad. Elanchove, también aumentó sus capturas (33%) y vio descender el número de barcos (30%). De igual forma Bermeo vio aumentar la productividad de sus barcos pesqueros (mientras su número de barcos descendió en un 5%, su pesca sólo disminuyó en un 2%). Por el contrario, Ondárroa, Mundaca y Lequeitio experimentaron fuertes descensos en la productividad pesquera. De nuevo, Lequeitio fue el puerto menos favorecido, pues mientras su número de barcos sólo descendió en un 14%, sus capturas disminuyeron un 121%, lo cual debió de representar una depresión muy considerable de la actividad económica, que probablemente afectaría también a la renta e ingresos salariales de los pescadores. Todo ello indica que la crisis pesquera de la primera mitad del siglo XIX afectó de modo muy peculiar e irregular a los diferentes puertos, de forma que unos vivían una época de crecimiento mientras otros se sumían en la decadencia. Entre 1797 y 1840-45 cuatro de los puertos vizcaínos considerados incrementaron su importancia: Bermeo, Elanchove, Ea y Ondárroa. También en este aspecto el balance es más favorable a los puertos pequeños: así, el puerto cuya importancia se acrecentó más, fue el de Ea, (47,96%, en términos relativos) seguido de Elanchove (36,34%), Ondárroa (21,25%) y finalmente Bermeo (18,28%). Inversamente, en los puertos que perdieron su importancia, la pérdida es tanto mayor cuanto más relevante es el puerto: Lequeitio pierde el 75,71% de importancia en el conjunto vizcaíno y Mundaca el 22,71%.

Desde otro punto de vista, en 1797 el orden de importancia de los puertos pesqueros vizcaínos era: Lequeitio, Bermeo, Ondárroa, Mundaca, Elanchove y Ea, mientras que en 1840-45 si bien el orden de los tres últimos puertos seguía siendo el mismo, el de los tres primeros había cambiado, ocupando Bermeo la primera posición, seguido de Ondárroa y Lequei-

tio (20) (este último puerto parece ser que sufrió la crisis más profunda de todos los puertos entre 1797 y 1840-45).

La transformación experimentada en la primera mitad del siglo XIX en la pesca vizcaína, no sólo afectó de forma diferencial a los puertos sino también a las especies pescadas. Lamentablemente, sólo podemos esudiar tres especies (que son las que hasta ahora hemos venido considerando): el besugo, el atún y la merluza. Las otras especies de que poseemos datos fragmentarios (marrajo, congrio, sardina y anchoa) parecen menos importantes en la pesca vizcaína (al contrario de lo que ocurría, por ejemplo, en la pesca gallega) (21), en esta época.

Anteriormente, hemos hablado de una redistribución a nivel provincial de la pesca. Ahora comentaremos brevemente las cifras consignadas en la tabla 1: según puede apreciarse en ella, excepto en el caso de Lequeitio (en que la crisis fue general, afectando a todas las especies) en el resto de los puertos hubo una redistribución en la captura de las diversas especies. En general, puede decirse que el bonito aumentó su importancia de forma considerable en Ondárroa y en Elanchove, y en menor medida en Mundaca, quedando estacionario en Ea. Por el contrario, el besugo tendió a descender en Mundaca (de forma muy considerable), en Lequeitio, en Elanchove y en Ondárroa.

Curiosamente la merluza, que es el pescado más afectado por la crisis a nivel provincial, vio aumentar de forma importante sus capturas en los dos puertos en auge del Señorío, Ea y Elanchove. Pero el ascenso de las capturas de merluza en estos pequeños puertos no fue suficiente para compensar la caída espectacular que tuvo la merluza en Mundaca (80,78 %), Bermeo (153,33 %), y cómo no, aún más espectacular en Lequeitio (253,25 %) (22).

(20) Debo rectificar aquí la aserción de AGIRRE, op. cit., p. 167 que fecha en los años 80 del XIX el adelantamiento de Ondárroa respecto de Lequeitio. Al menos temporalmente ya se produce este adelantamiento en los años 40.

(21) Especies como sardina y anchoa sólo parecen poseer importancia en los puertos pesqueros vizcaínos más pequeños como Algorta, o que sólo marginalmente se dedicaban a la pesca, Cf. Registro de Marina cit...; Por el contrario la sardina era muy importante en la pesca gallega, Cfr. MEIJIDE, o. c.; BERNALDEZ, "La pesca en Galicia" in CARRERAS CANDI, F.: *Geografía General del Reino de Galicia*, Barcelona, 1936; y CANGA ARGÜELLES, JOSE: *Diccionario de Hacienda...*, Madrid, t. II, p. 551, 1834.

(22) En esta crisis diferencial de las diferentes especies pudo intervenir la depreciación de ciertos pescados, a la que alude MADDOZ, o. c., art. Bermeo (citado arriba). Lamentablemente no disponemos de buenas imformaciones de precios sobre el pescado en Vizcaya en la 1.ª mitad del XIX. Solamente poseemos los datos ofrecidos por LEGARRE-

Dentro de un análisis pormenorizado de los puertos merece un apartado especial Lequeitio, donde todas las especies experimentaron una baja considerable, pero en cualquier caso marcándose una transición entre la decadencia del besugo, relativamente moderada y la del bonito y merluza que muestran un colapso importante ($-181,09\%$ y $-253,25\%$). El caso contrario viene representado por Ea, en la que ninguna especie desciende, si bien los incrementos son muy moderados frente a las espectaculares bajas de otros puertos. Otros dos casos contrapuestos lo representan de un lado Bermeo y de otro Elanchove y Ondárroa. En principio, Bermeo es un caso extraño a nivel provincial, pues si el número total de capturas se muestra casi estacionario, ello encubre una especialización casi absoluta en la pesca de besugo, cuya importancia en el conjunto total de la pesca bermeana aumenta de manera significativa, mientras se produce una baja de las otras dos especies, siendo Bermeo un caso interesante de intento de ajustarse a una nueva coyuntura modificando su estructura pesquera. En Elanchove y Ondárroa, por el contrario es el besugo el pescado más despreciado, mientras aumenta la importancia del atún y de la merluza. En ambos casos, hay una tendencia común que trata de equilibrar las diferentes especies, caso que es particularmente notable en Elanchove, donde en 1797 el predominio de la pesca de besugo era abrumador mientras por el contrario en 1840-45, se llega casi a un equilibrio entre las diversas clases de pescado. Al parecer, Ondárroa según las estadísticas que poseemos, intentó lo mismo pero los resultados fueron menos brillantes.

A la hora de tratar de descubrir una estrategia común entre los puertos en auge y en decadencia para redistribuir las diferentes capturas, no parece posible encontrar ningún patrón válido. Así, tanto Ea (un puerto en ascenso) como Bermeo (estancado) presentan una clara tendencia a especializarse en la pesca del besugo, mientras Elanchove (otro puerto en auge) y Ondárroa (estacionario) mantienen una tendencia hacia el

TA IRAGORRI, P.: *Precios en Villaro (1627-1879)*, Tesis de Licenciatura inédita, Universidad de Deusto, 1974. Según ellos los números índices de la merluza pasaron de 100 en el siglo XVII a 124 en el XIX y los del atún de 100 en el XVII a 200 en el XIX. Este estancamiento secular del precio de la merluza durante 3 centurias casi, explicaría su poca rentabilidad. En todo caso se trata sólo de una hipótesis pues me parece asombroso un estancamiento de los precios tan prolongado. Quizás influye en esta imagen el hecho de que LEGARRETA para elaborar sus series no contase con mercuriales sino con información de un convento, cuya fiabilidad es siempre menor (Cfr. sobre ello VILAR, P.: *Crecimiento y desarrollo...*, Barcelona, 1976 (3), p. 188 y ss. y ANES, G.: *Las crisis agrarias en la España moderna*, Madrid, 1974 (2), p. 71 y ss.

equilibrio de las diferentes especies de pescado. La situación de Mundaca y Lequeitio supone un caso aparte, pues en ambos lo que parece cuestionarse es la propia entidad pesquera de ambos puertos, plasmada también diferencialmente, pues mientras Mundaca podía encontrar en el comercio (23) una actividad sustitutiva de la pesca, en el caso de Lequeitio (24), la crisis pesquera y la crisis general irían probablemente paralelas, sin alternativas eficientes (24 bis). En las tablas 5 y 6 he tratado de plasmar en porcentajes lo que representan las diferentes especies en cada puerto y su tendencia hacia el equilibrio (o hacia el desequilibrio).

A la hora de plantearse unas conclusiones sobre la evolución de la pesca vizcaína en la primera mitad del XIX, me parece importante destacar varios hechos:

1. —En primer lugar, se debe considerar, a nivel provincial, la existencia de una caída importante en la producción pesquera, en el número de barcos y en la productividad. Ello es lo que permite hablar, en términos generales, de una crisis de la pesca vizcaína.

2. —Esta crisis no es uniforme y encubre situaciones distintas e incluso contradictorias. Es claro el ascenso que manifiestan tanto en producción como en productividad, los puertos de Ea y Elanchove. Es bastante significativo que ambos puertos sean precisamente los más pequeños de Vizcaya (en conjunto representan el 9% y el 15% de la producción

(23) La sustitución de la pesca por la dedicación a la marina mercante al ser esta más rentable parece clara en Mundaca: Cfr. AZCARRAGA, *Historia de Vizcaya*, Bilbao, 1885, pp. 199 y 201; y VICARIO DE LA PEÑA, N: "Derecho consuetudinario de Vizcaya", Madrid, 1901. Ambos autores interpretan la crisis pesquera de Mundaca en el XIX por los mayores atractivos de la marina mercante.

(24) Una vez redactado este artículo, una relectura del trabajo de GOTZONE AGIRRE, op. cit., me ha convencido de que quizás exageré la importancia de la crisis lequitiana, que muy probablemente fue coyuntural. Lo difícil es explicar esta crisis, aunque sólo sea coyuntural ya que Lequeitio fue durante esta época (primera mitad del XIX) un lugar de inmigración engrosada por labradores de anteiglesias cercanas (Berriatúa, Guizaburuaga, Mendeja...) según relata FERNANDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco*, Madrid, 1974, p. 143. Para este autor, estos labradores emigraban hacia Lequeitio para dedicarse a la pesca.

(24 bis) Otra explicación un tanto anecdótica de la decadencia de Lequeitio puede encontrarse en OCAMICA, F.: *La villa de Lequeitio (Ensayo histórico)*. Bilbao, 1965, p. 209 según el cual influiría en esta decadencia de Lequeitio frente a otros puertos el hecho de que los arrieros no quisiesen ir a Lequeitio pues allí no podían vender apenas vino, y hay que tener en cuenta que la actividad intermediaria de los arrieros se basaba en y era remunerativa en cuanto traían el vino de Rioja, Aragón Castilla y llevaban el pescado vasco de vuelta a las mismas zonas de Rioja, Castilla... El argumento me parece episódico y de débil consistencia.

pesquera vizcaína en 1797 y en 1840-45 respectivamente). Su apartamiento de la tendencia general no encuentra hoy por hoy una explicación concluyente. La única explicación se podría buscar en una reconversión de elementos agrícolas de los pequeños puertos hacia la pesca permitiendo una alternancia agricultura-pesca que originaría una mayor rentabilidad (25).

Por el contrario los dos puertos pesqueros más importantes en 1840-45, Bermeo y Ondárroa, tienden a mantener estancada su producción.

Finalmente hay dos puertos pesqueros en franca decadencia: Mundaca y Lequeitio. En Mundaca la regresión es menos grave y se vio acompañada de una orientación hacia la marina mercante, en detrimento de su significación pesquera.

Lequeitio representa probablemente el caso de una regresión más grave. Tradicionalmente, desde la Edad Media había sido el puerto vizcaíno más importante, si bien su evolución había venido marcada por una decadencia continua que tiende a consumarse en la primera mitad del siglo XIX.

No es posible actualmente asegurar en qué grado la depresión económica europea general que siguió al período napoleónico o la influencia de la traumatizada vida política española y, concretamente, vasca de la primera mitad del siglo XIX están en el origen de estas transformaciones pero me inclino a creer que en este caso operan causas locales de difícil generalización. Esta idea es confirmada por la diferente evolución de los diversos puertos vizcaínos. Me inclino a pensar que si la causa de la crisis de la pesca vizcaína viniese constituida fundamentalmente por una crisis europea o española global, la decadencia sería general y no claramente selectiva (26). En líneas anteriores citábamos el testimonio de Madoz acer-

(25) De hecho esta reconversión de la Agricultura hacia la pesca sería el movimiento inverso al detectado para el siglo XVII, por LUIS MARI BILBAO, "Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII", *Saioak*, n.º 2, pp. 157 y ss. Lo que parece claro es que ya a fines del XVIII y principios del XIX se produce una crisis de la Agricultura vasca, perfectamente estudiada para Guipúzcoa por FERNANDEZ ALBADALEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa 1766-1833*, pp. 171 y ss.

Además de la merindad de Busturia parece operar una profunda crisis consecuencia de la ocupación francesa que origina saqueos y produce un estado caótico en la agricultura de la zona. Cf. sobre ello PEREZ PONT, M.ª PILAR: *Suministros y contribuciones a las tropas francesas en la merindad de Busturia*, Tesis de Licenciatura inédita, Universidad de Deusto, 1974, pp. 46, 52 etc...

(26) Estas líneas deben entenderse matizadamente, a la luz de las apreciaciones que llevo hechas en las notas de este artículo.

ca de cómo la flota pesquera de Guetaria, completamente destruida en la guerra carlista, fue reconstruida en un breve tiempo (27). Desconozco hasta que punto en Guipúzcoa la evolución de la pesca siguió caminos más o menos paralelos a los aquí descritos para Vizcaya, pero el ejemplo de Guetaria tiende en principio a afirmar la imagen de una recuperación pesquera. De la misma forma parece que se comportó Motrico cuyas utilidades fruto de la pesca fueron cifradas en 200.000 reales/año a fines del siglo XVIII por J. J. Landázuri, mientras medio siglo después eran evaluadas por P. Madoz en 700.000-800.000 reales/año. Aunque la fiabilidad de estas cifras, en cuanto a su total exactitud, sea muy discutible y, por supuesto, la comparación en términos monetarios no sea la más adecuada, todo parece indicar que en el conjunto del País Vasco la evolución general de la pesca vino marcada por el distinto comportamiento ante la coyuntura.

3 —La crisis afecta también de forma diferente a las especies de pescado más importantes del País Vasco (besugo, atún y merluza). Aunque todas estas especies van a experimentar una disminución, hay una gradación muy marcada entre la baja moderada del atún (3,71 %), la apreciable del besugo (14,77 %) y la muy notable de la merluza (41,12 %). Si comparamos el reparto proporcional de los tres pescados la situación sería en los dos momentos considerados a lo largo de este trabajo, 1797: Besugo= 53,37 %, Merluza= 26,88 %, y Atún= 14,74 %; mientras en 1840-45 los porcentajes eran Besugo= 61,20 %, Merluza= 19,81 % y Atún= 18,97 %.

He intentado en páginas anteriores explicar este ascenso relativo del besugo y atún, así como la regresión de la merluza en base a la poca demanda que tenía ésta para escabechar, y de ahí que por tanto, fuera un pescado que se consumía casi exclusivamente para fresco. De hecho, quizás la situación no fue siempre así ya que en el Libro de Decretos de la Cofradía Bermeana en el siglo XVIII, se encuentran esporádicas referencias al escabeche de merluza (28), pero tales referencias tienden a desaparecer en la segunda mitad del XVIII, y por otra parte la Cofradía de Pescadores

(27) Aunque quizás el caso de Guetaria fuese excepcional, los datos que poseemos acerca del valor de las lanchas pesqueras a comienzos del XIX indican que aquél era muy reducido, Cfr. Tenencia de Corregimiento, Legs. 402 n.º 76, 344 n.º 13,226 n.º 4, etc..., Archivo Histórico de la Diputación de Vizcaya (AHDV). Los barcos pesqueros exigían una inversión de capital muy poco importante (aún para los niveles de renta y ahorro de la época) y ello explicaría la fácil reconstrucción de la flota pesquera en algunas localidades.

(28) También Cf. CAMPOMANES: *Apéndice a la Educación Popular*, 4 vols., Madrid, 1775-1779, t. IV. Alude a ensayos de escabechar merluza intentados por la RSBAP.

de Bermeo nunca se preocupó de intervenir de forma activa en este escabeche, lo que indica que era una actividad marginal. Por el contrario, el besugo y el atún eran susceptibles de una demanda más amplia por ser adecuados para el escabeche, demanda que habría que relacionar con una tendencia de la pesca vizcaína hacia el abastecimiento del mercado español.

El problema de la integración del mercado estatal español es muy complejo para ser tratado aquí, pero interesa destacar que los autores que se han ocupado del tema (Ringrose, Fontana, Sánchez Albornoz) (29), tienden a considerar que en la primera mitad del siglo XIX tiende a unificarse este mercado estatal español, tendencia que se consolidará a lo largo de la centuria decimonónica frente a la escasa integración del mercado español en el XVIII. Parece claro que el mercado español era muy refractario a la demanda de merluza, mientras que es más probable que existiese cierta demanda castellana de besugo y de atún en escabeche (aunque los datos que da Madoz sobre el total de arrobas de escabeche exportado por Bermeo en los años 40, no son precisamente espectaculares) (30).

En mi opinión, es muy posible que la progresiva integración del País Vasco en el mercado español durante el XIX influyese en la redistribución de las especies capturadas. De todas formas tampoco hay que exagerar la importancia del mercado español para la pesca vasca de la primera mitad del XIX, ya que es seguro que el mercado castellano demandaba sobre todo pescado nórdico (bacalao noruego e inglés, básicamente) tanto en el XVIII como en el XIX, e incluso una incursión en los fondos del Archivo del Corregimiento de Vizcaya tiende a producir la impresión de que se incrementa esta demanda de pescado norteyuropeo en la primera mitad del XIX, respecto de épocas anteriores (31).

En cierto modo, todo tiende a consolidar la idea de que la crisis de la

(29) Sus obras clásicas: FONTANA, J: "Formación del mercado nacional y toma de conciencia de la burguesía", in *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, 1973; SANCHEZ ALBORNOZ, N.: "La integración del mercado nacional" in *Jalones en la modernización de España*, Barcelona, 1975; RINGROSE, D.: *Los transportes y el estancamiento económico de España*, Madrid, 1972. Tampoco se puede olvidar las aportaciones realizadas para diversos pueblos del Estado Español por R. GARRABOU, J. GARCIA LOMBARDEO, etc...

(30) *Ibidem*. En concreto Bermeo exportó en 1843, 2.197 arrobas de pescado en escabeche y sólo 42 quintales de pescado salado.

(31) Cf. Archivo del Corregimiento, Sección 16, Legs. 5 n.º 19, 148 n.º 1, 148 n.º 39 etc., AHDV.

pesca vizcaína en la primera mitad del siglo XIX es un fenómeno de raíz fundamentalmente endógena (32) que ha de ser asociado muy probablemente a una transformación de la estructura socioeconómica de la zona costera del País Vasco. La consulta intensa de documentación relacionada con la pesca vizcaína del XVIII produce la impresión de que a finales de esta centuria la pesca vasca había llegado a unos techos económicos, que la hacían de muy dudosa rentabilidad en ciertos casos. Aunque la documentación procedente de los pescadores tiende a buscar un chivo expiatorio en las levas de la Armada como factor determinante de la falta de rentabilidad de la pesca, esta aserción me parece, en gran medida, interesada y fruto de un análisis incorrecto de la realidad económica de la pesca vizcaína.

Probablemente la causa última de la deficiente situación de la pesca vizcaína ha de ser buscada en la persistencia de una tecnología inadecuada y en el mantenimiento de una estructura empresarial arcaica y tan fuertemente asociada a la realidad del Antiguo Régimen pre-capitalista, que hacía imposible los cambios necesarios para que se operase una modernización tecnológica y organizativa (33) en el sector. Muy probable-

(32) Las causas de la decadencia pesquera de esta época se han intentando encontrar en raíces exógenas por GOTZONE AGIRRE en un análisis que no comparto en gran medida. Para esta autora serían determinantes de la crisis la guerra carlista (op. cit., pp. 165-166) y las malas comunicaciones. En cuanto a la guerra carlista, aunque AGIRRE prueba claramente que durante el período bélico (1833 a 1839) hay una clara recesión fundamentada en la guerra, ella misma reconoce (p. 68 y p. 110, op. cit, p. e.) que se produce una recuperación en 1840. Evidentemente el colapso de la pesca durante la guerra carlista me parece lógico; nadie espera de una guerra que aumente la producción (como no sea la de armamentos). No niego que actúen en la pesca y en su crisis, factores exógenos, pero son residuales. En cuanto a las malas comunicaciones como causa de una decadencia del sector pesquero, me parece un argumento erróneo: sería tanto como sostener que las comunicaciones pueden crear una demanda, cuando es evidente que las comunicaciones son impulsadas por la existencia de una demanda previa.

De otra parte, AGIRRE, op. cit., p. 146 argumenta que Bermeo tenía mejores comunicaciones que Lequeitio y ello influiría en la mejor evolución de la pesca bermeana. Este aserto no merece ser tomado en consideración desde el momento en que AGIRRE reconoce, op. cit. p. 184, que Ondárroa tenía peores comunicaciones que Bermeo y como se ha podido ver a lo largo de este artículo, Ondárroa superó la crisis aún mejor que Bermeo.

(33) Es muy probable que los cambios tecnológicos no fueran tan importantes a la hora de explicar la falta de una revolución industrial en la pesca en contraposición a lo que ocurrió en otros sectores productivos (sobre el problema de la falta de un salto hacia la industrialización en la pesca vizcaína del XIX, un análisis muy lúcido en AGIRRE, op. cit., p. 5). De hecho parece que en orden a la "modernización" las innovaciones técnicas no fueron tan importantes como los cambios organizativos, tal como reconocen desde hace años los estudiosos de la Revolución Industrial, así Cfr. MCKENDRICK *Estudios sobre el nacimiento y desarrollo del capitalismo*, Madrid, 1977 (2) pp. 87 y ss.; THOMPSON, E. P.: "Tiempo de trabajo, disciplina de fábrica y capitalismo industrial", in *Tradicción, revuelta y conciencia de clase*, pp. 239-294, Barcelona, 1979 o

mente este diagnóstico es no sólo aplicable a la pesca sino a otros sectores de la economía vasca. Pero en el caso de la pesca, el problema fue probablemente más importante dada la casi ininterrumpida decadencia del sector desde la Edad Media hasta el XIX. La causa de esta decadencia no es única sino muy compleja y posiblemente se halle en relación con cuestiones de política internacional, cuyo marco escapaba a la posibilidad de acción de los pescadores vascos (un ejemplo de ello puede ser la asociación del auge de la pesca vizcaína al ascenso de la importancia de la Corona de Castilla en el Atlántico desde el siglo XIII al XVII y la regresión subsiguiente a su declive, manifestada en la Baja Edad Moderna y comienzos de la época contemporánea).

Sería excesivamente simplista, sin duda ligar la decadencia de la pesca vizcaína únicamente a factores de índole política. La incapacidad de aquélla para renovarse implica, de hecho, la persistencia del Antiguo Régimen que se va a revelar especialmente esterilizadora en el campo social, económico y de las estructuras mentales (34). La peculiar vigencia de los valores tradicionales del Antiguo Régimen en la sociedad vasca del XIX, debió de producir un efecto de bloqueo que tendería a actuar como disuasor frente al cambio económico, que ya a fines del XVIII aparecía como ineludible entre los sectores más inteligentes de la sociedad vasca.

La postura refractaria de la pesca vizcaína hacia los cambios determinaron probablemente una situación progresivamente deteriorada de la capacidad extractiva, que se traduce en la primera mitad del siglo XIX como una incapacidad total para adoptar formas económicas renovadoras y esencialmente capitalistas (35). No deja de ser significativo que la abolición de la estructura gremial que se produce en el Estado Español con la Revolución liberal-burguesa, no afecte a las Cofradías pesqueras que van a constituir un islote anacrónico del Antiguo Régimen en medio de una so-

HOBSBAWM, E. J.: "Costumbre, salarios e intensidad de trabajo..." in *Trabajadores*, pp. 352 y ss, Barcelona, 1979.

(34) En mi memoria de licenciatura hago especial hincapié en esta persistencia de las estructuras mentales del Antiguo Régimen, que se revela como especialmente esterilizadora en su trasfondo económico, según puede apreciarse v. gr, en la documentación conservada en el Libro de Cuentas del siglo XVIII de la Cofradía de Pescadores de Bermeo.

(35) El tema ha sido estudiado para el País Gallego desde un punto de vista de Historia Social por ALONSO ALVAREZ, *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1730-1850*, Madrid, 1976.

ciudad de clases y de una economía capitalista (36). De ahí que sea razonable sostener la hipótesis de una etiología endógena a la hora de considerar la crisis pesquera de esta época.

Como hemos explicado en las páginas anteriores la crisis no afectó uniformemente a todos los puertos vizcaínos. El sorprendente buen estado de salud que goza la pesca de Ea y de Elanchove habla quizás del triunfo de la inexistencia de estructura alguna sobre las estructuras del Antiguo Régimen; esto es, todo lo que sabemos nos hace pensar que la pesca en estas pequeñas localidades al contrario que en los núcleos tradicionalmente pesqueros (Lequeitio, Bermeo) estaba escasamente regulada (Ea no tenía Cofradía de Pescadores) y no era afectada por las reglamentaciones prohibicionistas y las prácticas hipertrofiadas del Antiguo Régimen. Ello permitía que la pesca se asociase de forma natural a otras actividades productivas (singularmente, la agricultura), lo que tendería a hacerla especialmente rentable.

La otra cara de la moneda viene representada por Lequeitio, donde al no producirse una evolución hacia el capitalismo y al estar la economía dominada por la actividad extractiva, se produce una decadencia ante la persistencia de las viejas tradiciones. Por lo que sabemos de su evolución posterior, el otro gran núcleo tradicional de la pesca vizcaína, Bermeo, fue menos refractario al cambio: era ilusorio esperar que la estructura económica de esta villa permitiese una complementariedad entre agricultura y pesca, al modo que lo hacían los pequeños puertos, solución inestable además y altamente transitoria. Probablemente los pescadores de Bermeo comprendieron la disyuntiva y en base a lo que ocurrió después, parece que la decadencia de Bermeo fue sólo temporal y podríamos calificarla de crisis de crecimiento. El caso de Ondárroa, si bien en menor escala, siguió probablemente el modelo marcado por Bermeo. En cuanto a Mundaca, ya desde antiguo tenía una orientación tanto o más marinera que pescadora. Probablemente la marina mercante ofrecía un marco de desen-

(36) La abolición de las cofradías pesqueras se produce en el Estado Español con ocasión de las diversas etapas liberales del XIX, con consecuencias, al parecer, negativas sobre la vida social de los pescadores: Cf. CASARIEGO, J. E.: *Asturias y la mar*, Gijón, 1976, p. 138. Pero tal abolición de las Cofradías pesqueras no afectó a Vizcaya, como al resto de los territorios forales vascos, en virtud de su legislación peculiar: Vid. ARRIZABALAGA BARRENETXEA, F.: *Aproximación al sector pesquero vizcaíno en el siglo XIX*, Tesis de Licenciatura inédita, Universidad de Deusto, 1974, p. 263 y ss., 1974.

volvimiento menos esclerotizado que la pesca, destinada en Mundaca a llevar una lánguida vida en el futuro.

Estas páginas no han pretendido ser más que un breve análisis de la difícil situación de la pesca de la región vizcaína, en el período entre 1797 y 1840-45. Lo fundamental de este análisis tiende a hacer resaltar como la incapacidad del País Vasco, durante las primeras décadas del siglo XIX para asumir la modernización y el capitalismo produjo un efecto depresivo sobre la pesca, efecto que ya era predecible en los años finales del siglo XVIII, cuando después de una tendencia alcista hacia mediados de siglo, se hizo evidente que el futuro era poco prometedor mientras las estructuras del Antiguo Régimen siguiesen siendo dominantes. Lo que sabemos de la pesca vizcaína nos hace pensar que el período aquí descrito representa una fase de la transición del feudalismo hacia el capitalismo, una transición que se demostrará fecunda en algunos casos (Bermeo y Ondárroa son un ejemplo de ello) mientras que en otros sólo conducirá a una mediocre languidez, magro recuerdo de un esplendor ya definitivamente acabado.

TABLAS COMPARATIVAS DE LA SITUACION DE LA PESCA VIZCAINA: 1797-1845.

1) Incremento del total de capturas en 1840-45 respecto de 1797 en %.

	Besugo	Atún	Merluza	Total
Bermeo	+45,84	-82,5	-153,33	-2,6
Mundaca	-90,55	+25,33	-80,78	-54,63
Elanchove	-51,25	+61,11	+55,71	+33,33
Ea	+40,00	0,00	+33,33	+34,37
Lequeitio	-57,69	-181,09	-253,25	-121,44
Ondárroa	-49,76	+82,07	+52,97	-1,13

2) Incremento en el total de capturas vizcaíno en 1840-45 respecto de 1797: -20,65 %.

3) Incremento en las distintas especies en 1840-45 respecto de 1797: Besugo: -14,77 %, Atún: -3,71 %, Merluza: -41,12 %.

4) Porcentaje de capturas de cada puerto en el total vizcaíno:

	1797	1840-45	Incremento en 1840-45 respecto a 1797	
Bermeo	24,17	29,58	+18,28% (relativo)	/ +5,41% (absoluto)
Mundaca	15,45	12,59	-22,71%	/ -2,86%
Elanchove	6,06	9,55	+36,54%	/ +3,49%
Ea	2,81	5,40	+47,96%	/ +2,59%
Lequeitio	31,33	17,83	-75,71%	/ -13,50%
Ondárroa	20,15	25,69	+21,25%	/ +5,54%

5) Porcentaje de las diferentes especies en los puertos vizcaínos:

	1797			1840-45		
	Besugo	Atún	Merluza	Besugo	Atún	Merluza
Bermeo	37,56%	20,25%	42,17%	71,42%	11,42%	17,14%
Mundaca	74,43%	14,58%	10,98%	60,40%	30,20%	9,40%
Elanchove	66,92%	19,35%	13,71%	35,39%	39,82%	24,77%
Ea	71,42%	19,04%	9,52%	78,12%	12,50%	9,37%
Lequeitio	43,85%	19,85%	36,28%	61,61%	15,63%	22,74%
Ondárroa	84,20%	4,31%	12,51%	55,59%	18,09%	26,31%

6) Incremento de las diferentes especies en 1840-45 respecto de 1797:

	Besugo	Atún	Merluza
Bermeo	+33,86%	-8,83%	-25,03%
Mundaca	-14,03%	+15,62%	-1,58%
Elanchove	-31,53%	+20,47%	+24,77%
Ea	+6,70%	-6,54%	+0,15%
Lequeitio	+17,76%	-4,22%	-13,54%
Ondárroa	-28,61%	+13,78%	+13,80%

EL BARCO MAYOR DEL MUNDO EN SANTANDER

RAFAEL GONZALEZ ECHEGARAY

El año 1860 fue pródigo en sucesos importantes para la vida de aquel Santander de 42.500 habitantes, próspero y pujante, pero el más importante de todos fue el de la inauguración del ferrocarril de Isabel II de Alar del Rey a Santander en sus tramos de Alar a Valladolid y de Los Corrales a Bárcena. Al mismo tiempo, la Guerra de Africa había levantado un excepcional movimiento portuario por causa de los trasiegos de tropas, en particular los Tercios Vascongados y los embarques de galleta y pertrechos para el ejército español expedicionario a cargo de los nuevos transportes navales *Velasco*, *San Antonio*, *Patiño*, *León* y de los grandes vapores fletados tales como los *Empereur*, *Schwalle*, *Bizantin*, *Cavour*, *Assyrian*, *Tajo* y *Duero*. La primera línea regular de vapores correos con La Habana estaba en todo su apogeo con las grandes fragatas de hélice *La Montañesa* y *La Cubana* y de vez en cuando recalaba alguno de los primeros vapores de Antonio López —el *Madrid* precisamente— que hacían el tráfico de pasajeros desde puertos franceses del Mediterráneo a España, enlazando las dos capitales —Madrid y París— en servicio combinado de barco y tren. El puerto había sido declarado de 1.ª clase, junto con Alicante, Barcelona, Cádiz, Málaga y Valencia y contaba en su matrícula con 68 veleros grandes y siete vapores. El ensanche de Maliaño y los nuevos muelles iban a más de forma galopante, la ciudad había estrenado alumbrado de gas y se decía que la reina Isabel vendría en el próximo verano.

El próximo verano. Pero sin llegar el próximo, es decir, en aquel mismísimo de 1860, el puerto iba a ser testigo del más notable acontecimiento náutico desde los días de la llegada del convoy inglés con las tropas del Marqués de la Romana en 1808 y de la aparición en 1834 del primer vapor —la *Reina Amelia*— y la pérdida de la fragata de guerra *Lealtad*.

El 10 de julio cruzaba la barra el buque mayor del mundo si exceptuamos el inútil y juliovernesco *Great Eastern*, que con sus 18.965 tone-

ladas había dado su primer viaje el mes anterior y no volvería a dar el siguiente —a la vista del resultado obtenido— hasta mayo del año 1861.

Fue un suceso local realmente extraordinario. El *Himalaya*, que tal era el coloso visitante de nuestra bahía, a eso de las diez de la mañana y tras enterarse bien de los calados —24 pies en bajamar— con que podría contar en el fondeadero de San Martín, avanteaba con su máquina de vapor y entraba en la bahía dando al aire la *Withe ensign*. El H. M. S. *Himalaya*, transporte de la Real Marina británica, hacía su primera escala en un puerto español.

En realidad había llegado al Sardinero el día 9 y allí quedó fondeado en espera de toda la información que para su seguridad precisaba su comandante, el capitán de navío John Seecombe.

El *Himalaya*, con un extraño rol de pasaje integrado por astrónomos ingleses y de otros países europeos, venía a Santander para observar el eclipse de sol, visible en España, que anunciaba el almanaque náutico para el 28 de julio de ese año.

Pero ¿qué era el *Himalaya*?

El *Himalaya* era el supercoloso de la histórica *Peninsular & Oriental Steam Navigation Company*, cuya construcción había comenzado en noviembre de 1851 en los astilleros londinenses de C. J. Mare & Co., en Blackwall y que fue botado el 24 de mayo de 1853, el día del 34.º cumpleaños de la Reina Victoria. El autor de su proyecto, el ingeniero Scot Russell, lo había ideado con propulsión a ruedas de paletas —vista la predilección del Almirantazgo por esta clase de buques en el transporte del correo— y después lo cambió a hélice la P & O ante los resultados que la propulsión *a tornillo*, como entonces se decía, estaba cosechando. La maquinaria fue construida por John Penn en Greenwich.

Registraba 3.553 toneladas con un desplazamiento de 4.690. Tenía 340 pies de eslora entre perpendiculares y 372 total, por 46.2 de manga y 34.3 de puntal. Estaba concebido en origen para poder transportar hasta 400 pasajeros con 213 tripulantes. Su equipo propulsor definitivo fue de calderas de vapor de 750 caballos nominales capaz para hacerle andar a 13 nudos correlativos. Era de casco de hierro esbeltísimo, tres palos, una hélice de 18 pies de diámetro y 2 palas y una chimenea en caída y con coronamiento rebordeado en la última virola. Tenía proa de violín, cubier-

ta corrida sin superestructura y aparejo de fragata. El palo mayor medía 120 pies desde la cubierta inferior. Su popa, de graciosa estampa, estaba rematada por balconada reminiscente de los navíos de la época nelsoniana y en la misma línea estética, la cubierta inferior o de batería presentaba, en gran parte de su eslora, grandes portas para la iluminación y ventilación de alojamientos, camaretas y salones, todos ellos bajo cubierta.

Cuando entró en Santander, convertido ya en buque auxiliar de guerra, registraba 3.750 toneladas, llevaba una dotación de 206 hombres, capacidad de alojamiento para 648 soldados y estaba artillado con seis piezas de a 32. Había hecho la navegación desde Plymouth a nuestro puerto en 2 días, es decir, el doble de lo que emplea en idéntico trayecto el ferry actual al cabo de 120 años.

Dice el cronista local D. Remigio Salomón en su *Guía de Santander* de 1861 que “al asomar su proa por el Promontorio de San Martín, parecía que las fragatas y demás embarcaciones allí fondeadas disminuían por grados según avanzaba, presentando por último su majestuoso y soberbio casco de hierro un golpe de vista sorprendente.”

Pero volvamos a los orígenes del *Himalaya*.

En 1837 se fundaba la famosa *Peninsular* por Wilcox y Anderson, dos navieros británicos que habían establecido el primer servicio de correo con buques a vapor desde la Gran Bretaña a Gibraltar y al mismo tiempo había ayudado de forma decisiva a la causa de las dos reinas peninsulares —Cristina de España y María de Portugal— en las respectivas contiendas civiles suscitadas en ambos países por razones dinásticas en aquellos años. En 1858 ya tenían seis vapores en servicio en España, que se llamaron *Willian Fawcet*, *City of Londonderry*, *Braganza*, *Liverpoo* (1) *Don Juan*, *Royal Tar* y *Tagus*. El *Royal Tar* terminó pasando a la Armada Española con el nombre de *Reina Gobernadora*.

En 1841 la *Peninsular* extiende sus servicios regulares —subvencionados hasta la India y se convierte en P & O. —*Peninsular* y *Oriental*—, conservando no obstante su contraseña con los colores de las dos naciones de la Península Ibérica, formando un salterio rojo, amarillo, azul y blanco que aún hoy perdura.

(1) El *Liverpool* estuvo en el puerto de Santander en 1837. Tenía casco de madera y propulsión a vapor con ruedas. Registraba 1.312 toneladas y medía 213 pies de eslora. Su entrada fue también en su día, causa de asombro general y admiración.

En 1851 el Consejo de la empresa acuerda abandonar el sistema de propulsión a paletas después de haber tenido 34 buques a ruedas y opta formalmente por el de hélice, comenzando por el *Sultán*. Al propio tiempo toma la decisión de ordenar la construcción de grandes vapores no menores de tres mil toneladas y mil doscientos caballos, el primero de los cuales va a ser el *Himalaya*. Así nació este monstruo que comercialmente habría de resultar un fracaso, aún antes de nacer. Según Bourne, el hombre duro del Consejo, el barco tenía que ser un gigante majestuoso, sin reparar en costos. Y lo fue.

Realmente la P & O se pasó. Así lo reconoce David Divine en su obra *These Splendid Ships* cuando dice que por primera vez en su historia la Peninsular había *sobreconstruido*. El *Himalaya* tenía casi dos veces el tamaño de cualquier otro buque de su misma compañía y era demasiado grande para la línea que iba a servir. El tráfico existente no significaba semejante porte.

El día 9 de enero de 1854 corría sus pruebas al mando de Adan Killock y era, con mucho, el barco mayor del mundo. Dio 14 nudos con 56 revoluciones por minuto y con todo el trapo largado alcanzó los 16 nudos.

Pero no llegó a entrar propiamente en servicio comercial. El primer viaje lo inicia en Southampton el 20 de enero con destino a Alejandría, recalando en Gibraltar. Desde el Estrecho a Malta hizo el recorrido en 74 horas a un promedio de 13,5 nudos. El *Himalaya* navegaba fletado por el Almirantazgo en calidad de transporte para conducir tropas a la guerra de Crimea. Pocos meses después era comprado por el Gobierno inglés en 133.000 libras esterlinas, con lo que la P & O hizo un bonito negocio quitándose un peso inmenso de encima y el país adquirió un veloz y enorme transporte especialmente apto para el desplazamiento de grandes efectivos militares, tan común en aquel siglo de guerras y sublevaciones coloniales.

Hasta ocho buques tuvo la Peninsular fletados para esta campaña en 1854. Al año siguiente eran 11 buques —los mejores de la compañía— los que estaban empeñados en el transporte de hombres y pertrechos al Mar Negro. Sólo esta naviera transportó 62.000 hombres y 15.000 caballos. El *Himalaya* quedó varado en Colombo aquel mismo año al hacer una falsa maniobra para evitar el abordaje de un mercante, pero fue reflotado.

El *Himalaya*, que ya había pasado al Gobierno, no perdería de por vida su honorable condición de transporte de guerra. Por otra parte la Pe-

ninsular, con su importe, continuó la construcción de otras unidades más realistas, comerciales y adecuadas al tráfico de pasajeros de entonces.

Al concluir la guerra, el *Himalaya* quedó una temporada amarrado en la base naval de Portsmouth como buque depósito y enseguida volvió a navegar conduciendo contingentes de tropas inglesas a las estaciones lejanas repartidas por todo el Imperio. Su velocidad y su capacidad le convirtieron en pieza insustituible para los relevos de unidades completas. El hecho de disponer de un salón, por ejemplo, en el que cabían 170 personas cómodamente sentadas, cifra verdaderamente increíble para el tamaño de los buques de entonces, es de por sí suficientemente elocuente y da una idea del éxito que alcanzó esta prodigiosa unidad. Así por ejemplo, embarcó en Alejandría a bordo el 10.º Regimiento de Húsares que venía a marchas forzadas desde El Cairo, dejando en tierra sólo 168 caballos, y lo condujo hasta Balaklava.

La revolución de la India de 1857 puso seguidamente en conmoción al *Himalaya*. El 11 de diciembre, junto con otro transporte, fondeaba en la bahía de la Tabla en la ciudad del Cabo, cargado de tropas. Después de dejarlas en la India continuó hasta la China para embarcar allí al Regimiento 90.º de infantería de la línea británico, que se necesitaba en el teatro hindú de operaciones. Y así sucesivamente.

Hasta que a los pocos meses de aquello, concluida por entonces su misión de guerra, fue destinado a cumplir su misión científica en aguas de Santander. Embarcó a su bordo el Director del Observatorio británico de Greenwich que ostentaba la jefatura de la expedición científica inglesa y junto con los demás astrónomos de aquel país embarcaron otros de nacionalidades rusa, sueca y noruega hasta un total de 44 miembros, doce de los cuales habrían de permanecer en nuestra ciudad durante el fenómeno y el resto habrían de desplazarse a diversas comarcas de la provincia, principalmente a la de Campoo y a la contigua de Vizcaya.

El eclipse total en pleno mediodía, estaba previsto que había de afectar al norte de la Península Ibérica con una zona de ocultación total desde Luarca a Denia pasando por las fuentes del nacimiento del Ebro en su límite sur y de Bermeo a Palma de Mallorca en su límite norte.

Desde el día 10 de julio hasta el 26 permaneció el *Himalaya* fondeado en la bahía y su estancia constituyó un acontecimiento social inimaginable. Todo Santander pasó por el barco, que pudo visitarse por el público

libremente, y desde Valladolid, Burgos, Palencia, Provincias Vascongadas y aún desde Madrid se organizaron expediciones de gentes de toda clase y profesión que querían contemplar el gigante de los mares, *montar en él y verlo por dentro*.

Las visitas se repetían constantemente, porque los viajeros no se conformaban con admirarlo en una sola pasada. Dice el cronista que “a bordo nos creíamos siempre transportados a un inmenso salón de cuatrocientos pies de largo por ciento de ancho (*), interrumpido sólo por tres colosales mástiles, una gran chimenea, la bitácora, las cuadras de ganado y de volateria y otros varios locales; pero todo muy limpio y quedando aún grandes espacios despejados. Se bajaba desde cubierta por una ancha y espaciosa escalera a la cámara principal, en donde no se sabía que admirar más, si su extensión de 32 pasos por 15 de ancho o la elegante sencillez con que estaba decorada. Dos mesas con sus hermosos bancos tapizados ocupaban el centro del testero, cómodos divanes de terciopelo y un precioso piano vertical: contenía este salón 32 camarotes a cada costado con tres camas cada uno y el servicio necesario para la toilette.”

“De allí se pasaba al segundo salón, cuerpo de guardia, despensa, cuarto para los Sres. Oficiales y otros departamentos que sería prolijo enumerar, todos cómodos, ventilados y con excelentes luces; en el centro se hallaba la máquina que se veía por rasgadas ventanas como las de una casa con un gran patio y después estaba el departamento para alojar tropas; aquí se contaban 27 mesas a cada lado con sus correspondientes bancos para seis personas, pudiendo comer a un tiempo 648 hombres, con comodidad y bien servidos, desde su cocina económica colocada en el centro. Al extremo estaba el rancho de los marineros que tenía igual servicio de mesas que los soldados; bajando otro piso, que contenía iguales departamentos que el del entrepuente, había uno especial destinado a los soldados casados que se embarcaban con sus mujeres y familia.”

“Todavía se descendía a otro piso o puente y sin embargo de hallarse entre el agua, se respiraba el aire libre, que numerosas mangueras conducían a los más apartados y ocultos departamentos: la luz penetraba por la bien entendida distribución de las luceras que sobre cubierta y por unas

(*) Pies españoles, inferiores a los ingleses citados al describir las medidas del buque.

cien ventanas que tenía a los costados se extendían por todas partes y sobre aquella había un puente que dominaba toda la plaza del buque en donde se colocaba el piloto que la dirigía y desde el cual usaba a la vez del telégrafo para entenderse con los maquinistas.”

“Generalmente comía la oficialidad a las 5 de la tarde y la preciosa vajilla, los muchos platos montados y los esquisitos manjares que cubrían la mesa que presidía Mr. John Seccombe, cuya cabeza era enteramente blanca y los muchos y solícitos camareros vestidos de toda etiqueta que la servían, llamaban extraordinariamente la atención.”

Después de cruzarse las visitas oficiales de protocolo a la llegada del buque, comenzaron los trabajos científicos de preparación para las observaciones astronómicas del día 18 y los actos sociales de agasajo a los marinos ingleses.

El barco abrió su portalón a las visitas populares durante todos los días que duró su estancia y el día 14 se organizó un gran baile campesino en el Reenganche, en la huerta de Toca, en honor de la oficialidad y guardiamarinas del buque y otro popular de agasajo a los marinos en la Alameda Nueva, en el Verdoso.

El día 16 el Ayuntamiento, por su alcalde D. Santiago Sautuola, cursó una comunicación al Comandante del buque haciéndole patente su satisfacción por la “gentileza y fineza” de los oficiales en el trato diario con todos los organismos santanderinos y con el vecindario de la ciudad que rivalizaba en mostrar sus atenciones a los visitantes en toda clase de homenajes populares. La compañía del Ferrocarril de Alar facilitó gratuitamente el desplazamiento de los astrónomos a determinados puntos de la provincia y sus ingenieros M. Mould y Mr. Sewell proporcionaron los instrumentos precisos para las observaciones.

Llegó por fin el día 18 y amaneció con el cielo cubierto con gran desencanto para todos, porque la ciudad entera seguía con interés insólito el desarrollo del fenómeno. A eso de media mañana comenzó a despejarse, aunque persistían muchas nubes que ocultaban el sol de cuando en cuando. El eclipse empezó en la ciudad a la una y treinta y terminó a las tres y cincuenta y tres y duró 98 minutos en su fase total. Santander, en pleno día, quedó como una verdadera noche no demasiado oscura y dicen que “no había luz suficiente para poder andar dentro de las casas”.

Por los prados del Alta y desde los miradores de las casas del Muelle, los santanderinos, improvisados astrónomos con cristales ahumados, contemplaron las fases del fenómeno y pudieron echarse una auténtica siesta nocturna después de comer.

Dice la crónica:

“Las densas nubes que hacia días venían ocultando el sol, amanecieron el espesado día por la mañana, creyéndose que privarían de ver el eclipse; pero a las 12 empezaron a adelgazar y dejar algunos claros hasta que el influjo del astro se desarrolló brillando con bastante intensidad, aunque la pertinacia de aquellas no dejó también de imponerse en todo el tiempo de la conjunción.”

“Animados los Santanderinos fueron coronando el paseo del Alta, la cima de Peña-Castillo, los muelles, las azoteas y los balcones de la ciudad, ansiosos todos de contemplar tan sorprendente, como extraordinario fenómeno.”

“Los semblantes se hallaban poseidos de cierta impresión particular como el que espera un grave acontecimiento en el cual no se sabe la suerte que le aguarda; se miraban unos a otros al observar como el sol disminuía y cuando la luna se hallaba próxima a la segunda tangente, las miradas permanecieron fijas y con los relojes en las manos se contaban los minutos, los segundos y... todo quedó en un profundo y religioso silencio, dejándose oír un grito unánime de exclamación que se escapó involuntariamente de todas las bocas.”

“Momento fué este de un efecto mágico y sublime y nada es comparable a la sensación que produjo la súbita sombra que nos cubrió a todos haciendo del día noche.”

“La multitud apiñada en el prado Noroeste de la Atalaya, en esta es donde nos encontrábamos nosotros, dominaba el Océano sereno y llano y de un azul oscuro y los valles y los campos solitarios, pareciendo que la naturaleza había enmudecido y hasta el viento había recogido sus álitos ante la maravilla divina puesta a nuestro humilde alcance, lo cual nos sorprendía y encantaba.”

“De pronto, hallá en el Occidente, convertido en Oriente se notó una vaga claridad que veíamos venir hacia nosotros, rápida y con tanta dulzura como al rayar el alba en la mañana del estío más delicioso, deslizan-

do con suma suavidad los espléndidos e inimitables colores anaranjados y otros indefinibles que se presentaron en los cortos momentos del eclipse, al paso que en las montañas del Este se advertía una profunda oscuridad, que contrastaba notablemente con la luz del sol que apareció por el primero.”

“La multitud llena entonces de alborozo se saludaba en alegre confusión, sucediéndose animados diálogos al recojimiento y el silencio que poco antes reinara.”

“Era imponente el de la campiña y la desanimación y la soledad de los caminos y veredas, en cuyas blancas fajas no se advertía una sola interrupción que indicase un caminante.”

“Los astrónomos de Suecia y Noruega eligieron para el lugar de observaciones el altísimo puerto del Escudo, límite de esta provincia y de la de Burgos; los ingleses se diseminaron por diferentes puntos, algunos de los cuales se establecieron en la cumbre del peñasco aislado llamado Peña Castillo, para medir la temperatura: otros en los jardines de Cajó del Señor de Balbuena, estos con grandes aparatos; los ingenieros españoles en la Atalaya, donde repetimos nos hallábamos nosotros, y otros astrónomos en la Peña del Cuervo, en Miranda, en Aguilar de Campó y en otros diversos puntos.”

“En el momento del eclipse el termómetro descendió siete grados.”

A título de curiosidad se comentó que durante el suceso fue capturada en el muelle de Maliaño una cámara monstruosa, sorprendida quizá por el insólito apagón solar, que medía diecinueve pulgadas de diámetro en su caparazón y que pesó diez libras; las patas medían doce pulgadas y las uñas unas tres pulgadas de espesor. Buen aperitivo.

Al día siguiente, 19, se celebró otro baile campestre de sociedad en agasajo a los oficiales y ese mismo día el obispo D. José López Crespo devolvía la visita que a la llegada le hiciera el Comandante Seccombe. La crónica local lo relata así:

“Cuando nuestro virtuoso Prelado fué la tarde del 19 de julio al Vapor *Himalaya* a pagar a su ilustre Comandante la visita que días anteriores les había hecho, nos encontrábamos nosotros a bordo y experimentamos una grata sorpresa al observar que aquel mandó una falúa gobernada por un oficial para recogerle en el muelle, que al llegar al buque

fué recibido con los honores que correspondían a su alta dignidad que formó la guardia, compuesta de veteranos con sus grandes casacas encarnadas, cubierto el pecho de condecoraciones, de entre las cuales nos fijamos en las de la guerra de Crimea, que le presentó las armas, que a la vez tocaban los pitos y otros instrumentos y que después de haber examinado el interior y explicándole todo, se le despidió de la misma manera”.

El sábado día 21 tuvo lugar un nuevo baile campestre en La Alameda y el 22 —domingo— se celebró en Revilla de Camargo la tradicional romería del Carmen, a la que asistieron los oficiales y guardamarinas que “tomaron parte activa en la función, bailando con el entusiasmo propio de la juventud y lo propio hicieron en los repetidos bailes campestres con las principales señoritas y las damas más distinguidas”.

Fue curiosa la ceremonia celebrada a bordo del *Himalaya* el día 21, en la que su comandante casó a un súbdito británico protestante y vecino de Santander con su prometida santanderina y católica, asistiendo más de cien invitados. Hubo himnos, champán y buen humor continuando con otra ceremonia similar, celebrada a continuación, en la que fue bautizado por el *chaplain* anglicano un niño inglés de nacionalidad y montañés de nación.

Los días de estancia del barco llegaban al final, que coincidió con una corrida de toros especialmente contratada en obsequio de los británicos y sus compañeros de viaje. Alternaban “Cúchares” y el “Tato” en la nueva plaza de Molnedo, recién inaugurada en los terrenos que, pasados los años, habría de ocupar el Sanatorio del Dr. Madrazo. Presidían la corrida el alcalde Sautuola y el comandante Seccombe. Por la mañana llegó al puerto el vapor “Capricho” lleno de pasajeros procedentes de Gijón, que venían a ver el circo y la corrida de toros.

Los británicos obsequiaron con un regalo a los espadas que les brindaron sus toros y quedaron encantados de la fiesta y Seccombe pidió a Cúchares que, vestido de luces, tal como estaba en la plaza, acudiese con su cuadrilla a bordo del *Himalaya*, a lo que el torero contestó:

—Si señor: allí iré con mi cuadrilla y verá a Cúchares como se distingue subiendo por las escaleras hasta el tope del palo mayor.

En fin a las seis de la tarde, es decir, después de la corrida, el *Himalaya* empezó a aparejar para su partida. Habían visitado el buque

unas cuatro mil seiscientas personas. El barco, majestuosamente, levó sus anclas y enfiló la boca del puerto; toda la población le despidió con sus pañuelos, desparramada por las praderías de la costa desde San Martín y el Promontorio hasta la Punta de la Magdalena. El *Himalaya* correspondía con el ronco bramido de su silbo y poco a poco fue largando trapo en su generosa arboladura y puso rumbo a Cabo Ajo para continuar hasta el abra bilbaina, en donde recogería al resto de los astrónomos expedicionarios repartidos por aquella provincia.

El *Himayala* no volvería nunca más a Santander. En 1874 tomó parte activa en el transporte de tropas inglesas durante la guerra ashanti y en 1878 en la de Chipre, embarcando en él Sir Garret Wolseley con sus fuerzas.

En 1892, bajo el mando de Sir Edwar Chichester, soportó un excepcional temporal que le obligó a entrar de arribada en Durban cuando, cargado de tropas, viajaba a la India. En 1894 el *Himalaya* pasó a la reserva; era por entonces el buque en servicio más antiguo de la Marina Real Inglesa. En diciembre del año siguiente quedó transformado en pontón carbonero sin palos ni chimenea, con la denominación de "C-60" y así continuó fondeado en Devonport.

En 1910 fue remolcado a Medway y el 28 de septiembre de 1920 se vendió definitivamente a E. W. Payne para proseguir su vida de depósito flotante de carbón en aguas de Portland.

El final de sus días sobrevino durante la segunda guerra mundial. En junio de 1940, durante un ataque de la aviación germana a los puertos británicos de la costa del Canal, el viejo *Himalaya* fue alcanzado por una bomba y se fue a pique dentro del puerto de Portland. Para siempre. Allí quedaron pudriéndose sus viejas cuadernas de hierro descansado su vejez sobre el fondo. Tenía entonces ochenta y ocho años y habían pasado ochenta desde que hiciera su famoso viaje astronómico a Santander.

HIDROAVIONES EN SANTANDER, EN 1921

EMILIO HERRERA ALONSO

Bajo el arco iris
pasan las gaviotas
en imagen pura
de marcha triunfal.

(Jesús Cancio)

En los meses siguientes al armisticio que acabó con la tragedia que durante cuatro años había ensangrentado a Europa, se había formado en Francia la *Société Anonyme des Transports Aériens du Sud-Ouest, T.A.S.O.*, inspirada y subvencionada por el municipio de Biarritz, como parte de una campaña de reactivación del turismo y de la industria hotelera que había experimentado un considerable retroceso en los años de la guerra. Se creó en 1919, y de hecho no pasó de dar bautismos del aire y paseos aéreos a millonarios americanos que al Casino de nuevo abierto, acudían a jugarse —y casi siempre, a perder— sus abundantes dólares, y a los nuevos ricos que tanto habían proliferado al amparo de la contienda, río revuelto de mucha pesca, y que no escatimaban esfuerzos para codearse con la sociedad que siempre habían envidiado.

Pero tan pronto como la corriente turística afluyó de nuevo a la zona, y los promotores consideraron ya innecesaria la atracción que el deporte aéreo había logrado, retiraron la subvención a la *T.A.S.O.*, y los responsables de ésta vieron que no podrían sobrevivir, a menos que se transformara en una empresa, efectivamente, *de transporte*.

Unas afortunadas gestiones lograron interesar a las Cámaras de Comercio de Bayona y de Bilbao para montar una línea regular, de pasajeros y carga, entre las dos ciudades, e inmediatamente fundaron la *Société Franco-Bilbaine des Transports Aériens* que sustituyó a la *T.A.S.O.*, que fue liquidada.

Como director de la *Franco-Bilbaine* fue nombrado el ingeniero Marcel Gindner, antiguo aviador militar, muy capacitado para manejar los asuntos técnicos de la Compañía y resolver sus problemas, de los que no era el menor mantener a raya al personal navegante, compuesto por héroes de la guerra en su mayor parte, y entre los que destacaba la detonante personalidad de Le Morvan, apodado «Petrole», que si bien era un piloto de excepcional habilidad y notable sangre fría, para el que el tiempo nunca estaba malo, pues opinaba que bastaba con «*rascar un poco la niebla*», tenía como defecto su afición a las bebidas de alta graduación alcohólica, y del que sus compañeros, aludiendo al líquido que sin duda circulaba

por su torrente sanguíneo, y a su gran serenidad, decían era hombre de «*gran absenta fría*».

En enero de 1920 se organizaron sendas bases de hidroaviones en Bayona y en Bilbao, la primera y principal, situada a dos kilómetros de la antigua Lapurdum, en la margen izquierda del Adour, y la segunda, en Las Arenas, en la ría del Nervión.

Los aeroplanos con que la *Franco-Bilbaine* inició sus actividades, fueron, además de un *Farman* con motor de 130 caballos de potencia, provisto de flotadores en catamarán, heredado de la *T.A.S.O.*, tres *Tellier-Levy T-3*.

Era el *Tellier-Levy T-3*, un hidroavión de canoa, de rediente simple, con casco de madera laminada, de mayor robustez que los demás tipos de hidroaviones de la época contruidos de contraplaqué; disponía bajo el intradós de los planos inferiores, en la prolongación de los montantes exteriores, de dos pequeños flotadores para asegurar el equilibrio lateral en el agua. Biplano, las alas inferiores eran algo más cortas que las superiores, y formaban un sensible diedro positivo que daba gran estabilidad en vuelo al aparato, característica importante para un material que iba a emplearse en una zona de *meneos* como el golfo de Vizcaya. Estos hidroaviones tenían alerones únicamente en los planos superiores.

La envergadura del *Tellier-Levy T-3* era de 15,60 metros, su longitud, de 11,38, y 3,41 su altura; disponía de una superficie sustentadora de 47,50 metros cuadrados, su peso vacío era de 1.100 kilos, y 1.700 a plena carga, lo que le daba una carga alar de 36 kilos por metro cuadrado.

La planta motriz consistía en un motor *Hispano 8-Ba*, de 200 caballos de potencia, instalado en una góndola elevada, sin carenar, situada entre los planos, que movía una hélice propulsora, bipala, de madera, que le daba una velocidad máxima de 130 kilómetros a la hora, siendo la de crucero, de 115. Su autonomía era de 6 horas, y su techo, de 4.500 metros. La relación peso-potencia de este aparato era de 8,5 kilos por caballo.

Habían sido adquiridos estos hidroaviones, de *surplus*, del sobrante de material de guerra que los gobiernos de las naciones vencedoras en la contienda, pusieron a la venta a los pocos meses de firmarse el armisticio; fueron modificados para transportar dos personas y dos sacas de correspondencia, eliminando el puesto del ametrallador, situado en la proa de la canoa, instalando en su lugar la cabina de pasajeros.

El primer viaje de la línea Bayona-Bilbao se efectuó el 27 de junio de 1920, y lo realizaron dos hidros *Tellier*, llevando como pasajeros a autoridades invita-

das. A finales de agosto se habían realizado veintitrés viajes y habían sido transportados veintiocho pasajeros; el servicio empezó a ser diario a finales de setiembre.

No tardó en producirse la primera tragedia: el 6 de octubre, despegaba del Adour el *Farman*, pilotado por Gosselin, llevando como pasajeros a los españoles Belascoain y Javierre; el tiempo estaba malo, con nubes bajas y viento racheado; a punto de irse al aire, una racha cruzada hizo capotar al avión que se hundió llevándose con él los cuerpos de los dos pasajeros que hubieron de ser extraídos del fangoso fondo del río, por un equipo de buzos. Gosselin salvó la vida, pero sus graves lesiones le tuvieron fuera de servicio durante algo más de diez meses.

Desde los primeros viajes, a bordo de los aviones se llevaron palomas mensajeras que el Regimiento 49.º de línea, su propietario, cedía para su entrenamiento; las tripulaciones las soltaban al llegar a las costas españolas, haciéndolo cada vez desde mayor distancia. Para aquellos hombres, en una época en que raramente iba la radio instalada en los aviones, las palomas constituían una cierta garantía de comunicación en caso de una toma de agua forzosa.

Pese al percance del *Farman*, Gindner estudió la prolongación de la línea hasta Santander, con ánimo de continuarla más tarde a Lisboa y Africa y, por el norte, a Inglaterra.

El martes, 8 de marzo de 1921, fue el día elegido por el director de la *Franco-Bilbaine* para efectuar el primer vuelo entre Bilbao y Santander. A media mañana se presentaron dos *Tellier* por la parte de Galizano, y después de sobrevolar la capital de Cantabria en amplias y elegantes órbitas que se abrieron hasta el Sardinero, tomaron agua en la bahía, frente a la *Caseta de Pasajeros*, acercándose seguidamente a amarrar a las boyas que para ellos se habían dispuesto a medio centenar de metros del embarcadero. Los hidroaviones, además de su tripulación de piloto y mecánico, traían un pasajero cada uno; éstos eran, Marcel Gindner y José Muñoz, director éste de la *Red de Hidroaviones del Cantábrico*, representante de la *Franco-Bilbaine*, en España.

Estaba previsto que ambos aviones realizaran el jueves, 10, su primer viaje entre Santander y Bilbao, llevando como invitados a los periodistas Soler y Polvorinos, al fotógrafo «Samot» y a Juan Pombo, verdadera autoridad en materia de aviación en el Santander de la época, pero un fuerte Sur se metió en la bahía, retrasando el viaje hasta el día siguiente en que, con la excepción de Pombo que no pudo desplazarse, marcharon todos a Bilbao a donde llegaron tras 29 minutos de vuelo, y en cuya ría, en Las Arenas, tomaron agua después de evolucionar durante unos minutos sobre la capital de Vizcaya.

El primer vuelo con pasajeros de pago, entre Bilbao y Santander, tuvo lugar el viernes, 15 de abril. A las 11 de la mañana, perforando la bruma que difuminaba los contornos de barcos y grúas haciendo del conjunto una sinfonía de ocres y grises que no habría desdeñado la paleta de Pancho Cossío, tomó agua el hidroavión F-ECFB, tripulado por Le Morvan y el mecánico Villet, llevando a bordo a José Muñoz y al pasajero Juan Gómez Esteban, el verdadero *pagano*.

La duración del vuelo entre Santander y Bilbao era de 30 minutos, y de hora y media entre Bilbao y Bayona (1). El precio del pasaje era realmente módico: por 30 pesetas se podía ir a la ciudad del Nervión, y por 90, a la del Adour (2).

Los viajes regulares, diarios, se establecieron a partir del 27 de abril. Ese día la bahía estaba agitada por un fuerte nordeste que soplabá desde muy temprano haciendo refulgir el diáfano cielo; el hidroavión, que con puntualidad militar llegó a la vertical de La Magdalena faltando dos minutos para las once, se dedicó durante casi un cuarto de hora a realizar figuras acrobáticas; los virajes en picado, los tirones, las caídas de la hoja y las pérdidas, eran celebrados por la multitud de santanderinos que se habían echado a la calle para presenciar la exhibición y hacer acertados comentarios, ya que en aquella época era Santander la ciudad española con más solera aviatoria; Pombo, Edilla, Cayón y Vela, entre los montañeses, y otros aviadores foráneos que al amparo de aquéllos llegaron, habían creado un público entendido y apasionado por el arte de volar. Aquella brillante serie de maniobras fue interpretada como una manera de llamar la atención hacia la nueva línea aérea; la realidad era muy otra: lo que ocurría era que Le Morvan venía algo más *petroleado* que de costumbre. Cuando consideró que había preparado suficientemente el amaraje, efectuó éste frente al embarcadero de la *Caseta de Pasajeros*, con gran maestría a pesar del fuerte nordeste.

El 3 de junio se produjo otra tragedia que ensangrentó de nuevo a la *Red de Hidroaviones del Cantábrico*: desapareció en el golfo de Vizcaya, en el curso de un vuelo de Bayona a Bilbao, uno de los *Tellier*, tripulado por Masseur y Amestoy, llevando únicamente correo; la ligera calma que tamizaba suavemente las riberas del Adour en el momento del despegue, fue espesándose hasta convertirse en

(1) La salida de Bayona se efectuaba a las 8 de la mañana, llegando a Bilbao a las 9,30; se salía a las 10,30, llegando a Santander a las 11; de allí se despegaba a las 13,35, llegando a Bilbao a las 14,05; de allí salía a las 14,45 y rendía viaje en Bayona a las 16,15.

(2) Nos puede servir de elemento de comparación saber que el 1921, el precio del billete de Santander a Bilbao, en los Ferrocarriles de la Costa (rápido y correo), era de 12 pesetas en 1.ª clase, 9 en 2.ª y 7 en 3.ª

una áspera barrera de niebla que sin duda fue demasiado para las posibilidades técnicas de aquellos aparatos. Al pasar las horas y no llegar el hidro a Bilbao, ni las palamos a Bayona, se confió en que hubiera podido acogerse a alguno de los pequeños puertos del litoral vasco, y pese a no tenerse noticias de encontrarse en ninguno, aún se mantuvo la esperanza de hallar con vida a los aviadores; esta ilusión fue perdiendo fuerza día a día, hasta desvanecerse definitivamente cuando una bonitera de Guetaria, camisas a cuadros e inexpresivos rostros de nariz gan-chuda, recogió en alta mar uno de los flotadores laterales del avión perdido.

Las dificultades creadas por la escasez de material volante de la Compañía —reducido a dos Tellier-Levy, tras el accidente— se reflejaron en la irregularidad con que el servicio de las líneas se realizó desde entonces; a finales de junio los viajes fueron espaciándose, para quedar reducidos a uno semanal, en agosto.

La pérdida del hidro, por otra parte, caló bastante hondo en la opinión pública, lo que hizo que este enlace aéreo, el primero con que contó Santander, muriera sin pena ni gloria; probablemente no estaba aún preparado el ambiente para superar la impresión de fragilidad que aquellos ligeros hidroaviones ofrecían, bamboleándose bajo el efecto de las pequeñas olas levantadas por las pedreñeras, y atronando el ambiente con sus pistonazos y explosiones al carburador que tiznaban el aire pejino con las negras fumaradas de la gasolina mal quemada. Faltaban bastantes años —y dos guerras— para que el aeroplano se convirtiera en medio de transporte habitual.

Pero antes de abandonar definitivamente nuestro cielo, tuvieron estos airosos hidros la gentileza de despedirse de Santander, participando en los festivales de aquel verano que trataba de alzarse sobre la tristeza de las noticias que de Melilla llegaban.

Entre los festejos programados, se organizó —aunque muy mal preparada— una *Semana de Aviación* que comenzaría el jueves, 4 de agosto, con la llegada al puerto de la *Escuadrilla de Hidroaviones* procedente de Bayona, y debía finalizar al abandonar éstos la bahía en la mañana del domingo, 7. Participarían en la *Semana* el «as» (3) francés Malleterre, «*nuestro intrépido paisano*» Joaquín Cayón, y la señorita Andrée Blanche, «*heroína de la batalla del Somme*»; se esperaba también la participación del piloto militar montañés, Florentino Vela, para cuya venida se había recabado autorización del general Echagüe, director general de Aeronáutica.

(3) Las frases y conceptos subrayados y entrecomillados, son tomados literalmente de la prensa local de la época.

El jueves, día 4, desde las primeras horas de la tarde, se veían llegar al Sardinero riadas de montañeses de todas las clases y estamentos sociales, y forasteros de los numerosos que disfrutaban de las delicias del verano santanderino. Los *De Dion Bouton*, los *Hispano*, los *Rolls Royce* y tantos otros elegantes y grandones descapotables de la época, adelantando a los charolados coches de caballos que al trote largo marchaban por Reina Victoria, los tranvías de Miranda, viajeros colgando de los estribos, chirriando ásperamente cuesta de los Pinares abajo, entre apocalípticos chispazos del *trolley*, mientras el de San Martín, arrastrando la jardinera rebosante de pasajeros, avisaba a campanillazos su presencia en el trincherón de la ensenada del Camello, y un hormiguero humano bajando a pie por la Cañía, afluían al Sardinero, llenando Piquío, las playas, terrazas y cuantos lugares eran aptos para contemplar el aéreo espectáculo. Entre los espectadores, gorra blanca de plato, americana azul cruzada y pantalón blanco, se encontraban los Infantes, prismáticos *Goerz* en bandolera, dispuestos a no perderse nada del espectáculo.

A las cuatro y media, procedentes de Bayona, tomaron agua en la bahía los dos *Tellier*, pretenciosamente calificados de *escuadrilla de hidroaviones* en el programa de festejos. Pasadas las cinco y media, llegando por la parte de la Cañía, hicieron su aparición sobre el Sardinero ambos hidroaviones, precediendo al *Morane-Saulnier* de Malletterre que venía a bastante más altura. En uno de los hidros iba como pasajero, «Samot»; en el otro, elegante mono azul de talle de avispa y pasamontañas de cuero con gafas de vuelo, venía la señorita Blanche de la que la prensa local, decía: «*es alta y rubia, su figura es esbelta; ofrece el encanto de una aristocrática distinción*»; había conducido ambulancias durante la batalla del Somme, y era experta paracaidista, con numerosos saltos en su historial, aunque ésta iba a ser la primera vez que se arrojara sobre el agua. Llegados a la vertical de la playa, los *Tellier*, que habían llegado formados en *ala a la derecha*, se pusieron en *columna*, describiendo una amplia órbita a 600 metros de altura; terminada esta litúrgica vuelta, y cuando se encontraban sobre el abra, Andrée Blanche, que iba en el segundo hidro, abandonó el aparato y se arrojó decidida al vacío. Fueron verdaderamente emocionantes los momentos transcurridos desde que dejó el avión hasta que el paracaídas se abrió entre los entusiastas aplausos y ovaciones de los miles de espectadores que la contemplaban; el paracaídas descendió balanceándose suavemente en el aire limpio de la tarde en calma, hasta tocar el agua con un leve chapuzón; la tela cayó sobre la intrépida francesa que, mal lo habría pasado con aquel estorbo que la impedía nadar, de no haber estado al quite una gasolinera de la Comandancia de Marina que, luego de unos cortos momentos de angustia, la recogió sana y salva.

Luego, Malleterre, que había seguido con su pequeño monoplano el descenso de su bella compatriota, efectuó una serie de ejercicios de acrobacia de guerra, que entusiasmaron al público y le prepararon para gozar de la fantástica exhibición que Joaquín Cayón, el primer aviador español que se especializó en el vuelo acrobático, desplegó pilotando su sexquiplano, *Caudron G-3*, equipado con un motor rotativo Gnôme, de 80 caballos de potencia, biplaza robusto y manejable al que el torrelaveguense sabía obligar a hacer verdaderas diabluras. Terminada la exhibición, los hidroaviones regresaron al puerto a amarrar en sus boyas habituales, y el *Morane* y el *Caudron* marcharon a tomar tierra a Los Arenales, improvisado aerodromo que suplía al de La Albericia que se encontraba aquel verano en unas condiciones lamentables.

El segundo día de la *Semana de Aviación* estuvo cargado de percances que estuvieron a punto de dar al traste con ella: a las 3 de la tarde hubo de marchar a Bilbao uno de los hidros, para responder a compromisos de la Compañía; el otro, cuando a la hora de comenzar la fiesta se disponía a despegar frente a la *Caseta de Pasajeros*, chocó con una gasolinera de Obras del Puerto, averiándose un plano y el flotador del mismo lado, quedando en condiciones que le impedían volar, acabándose así la participación de los hidroaviones en el festival. Malleterre y Cayón trataron de cubrir con su esfuerzo y maestría la ausencia de los otros aviones, y dieron un verdadero curso de buen volar, con brillantes maniobras acrobáticas, realizando combates simulados, barrenas, virajes en picado y espectaculares *loopings* que entusiasmaron a cuantos los contemplaban.

Al regreso a Los Arenales para aterrizar, terminada la exhibición, Malleterre estuvo a punto de chocar con los hilos de un tendido eléctrico, y para evitarlo, encabritó el aparato que, al faltarle velocidad, *entró en pérdida* y tras chocar con el talud de la vía del ferrocarril del Astillero, cayó a la marisma quedando en posición invertida, con el cuerpo del piloto semisumergido en la fangosa agua. Dos marineros, los hermanos Eusebio y José María Santa María, se arrojaron sin vacilar al agua, logrando extraer del avión al maltrecho francés, salvándole de morir ahogado; luego, con ayuda de otras personas, sacaron el aeroplano de la basa, dejándolo en seco. Resultó el *Morane* con la hélice y el capot, rotos, el tren arrancado y el timón de profundidad, rasgado, «*sufriendo otras averías en la obra muerta*».

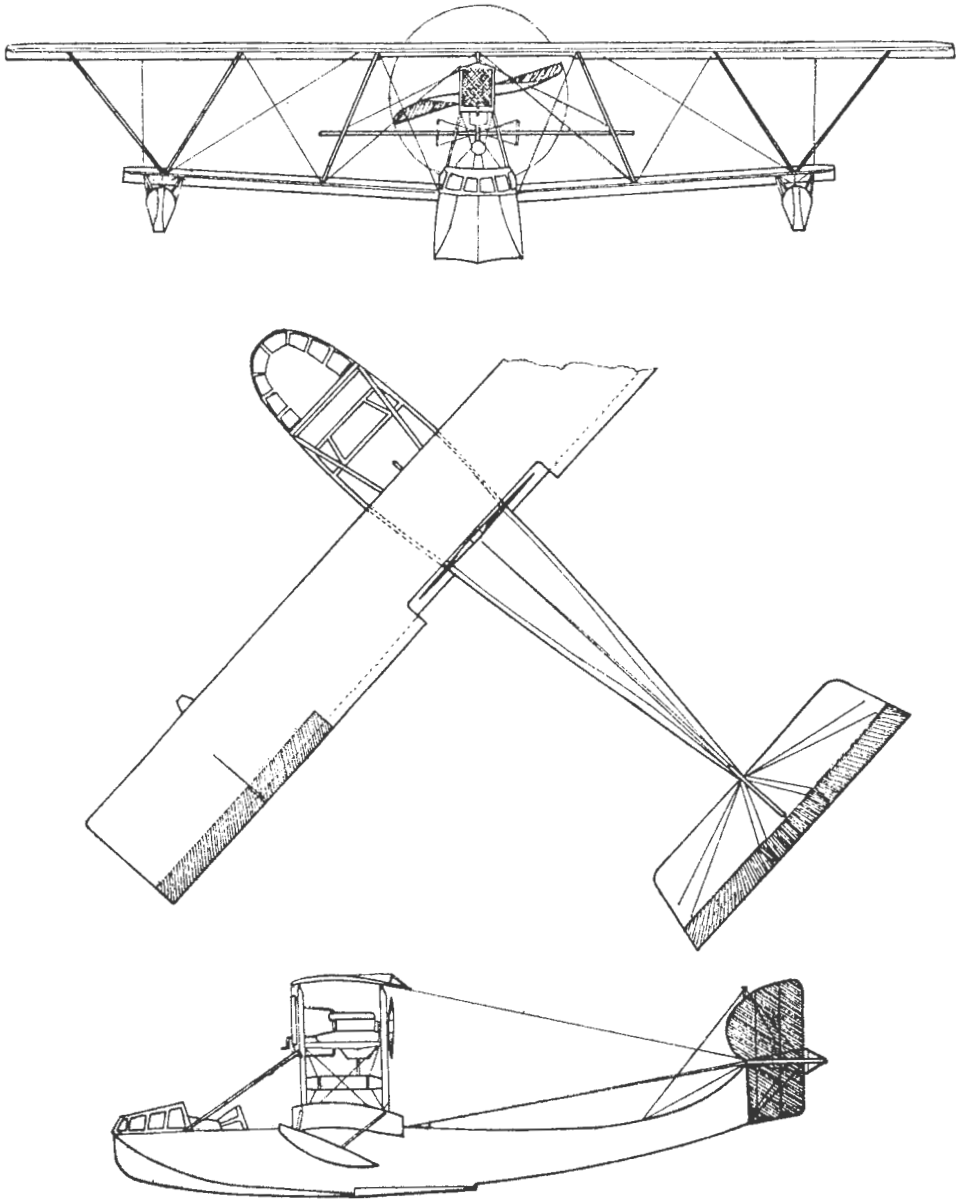
La Semana de Aviación habría quedado liquidada de no haber sido por Joaquín Cayón que sin reparar en fatiga ni riesgos, el sábado y el domingo, realizó sendas exhibiciones de alta acrobacia, metiendo el corazón en un puño al público,

con sus vuelos invertidos, con la cabeza pasando a menos de un metro de la dorada arena de la primera playa, salvando con un tirón en el último instante el promontorio de Piquío cuando ya parecía imposible evitar que contra él se estrellara el *Caudron*.

Para que la tragedia no estuviera ausente de aquella, no demasiado bien organizada, *Semana de Aviación*, aun cuando ya había terminado, el día 10, cuando Florentino Vela que finalmente había sido autorizado para trasladarse a La Montaña, volaba de Burgos a Santander pilotando el avión de escuela, *Havilland* número 3, llevando como pasajero al mecánico Alberto Domingo, desapareció y, pese a las largas y fatigosas pesquisas llevadas a cabo, nunca se volvió a saber del avión ni de los tripulantes. Probablemente, desorientado en la niebla que a la hora que debía haber llegado era bastante espesa, Florentino Vela cayó en el Cantábrico, y éste nunca devolvió ningún resto que pudiera servir de testigo mudo del drama.



El *Tellier-Levy* T-3, matrícula F-ECFB, hidroavión que inauguró la línea Bilbao-Santander, el 15 de abril de 1921.



Tríptico del hidroavión *Tellier-Levy T-3*.

CLAVES PARA LA IDENTIFICACION DE LAS ESPECIES DE ALGUNAS
FAMILIAS DE PECES DEL LITORAL SANTANDERINO

GERARDO GARCIA-CASTRILLO

INTRODUCCION

Siguiendo la serie de publicaciones que se comenzaron en el volumen segundo de este Anuario, vamos a tratar de dar a conocer a tres familias de peces que habitan nuestras aguas litorales y que, salvo excepciones, las podemos encontrar en las playas cuando bajan las mareas.

Para su captura lo más recomendable es buscarlos en los pozos de marea con un fondo formado por algas y piedras; la cantidad de agua no es importante. Se pueden coger con redañó o con anzuelo, pero con el primero el pez sufre menos. Generalmente se esconden debajo de las piedras y en los bordes de los pozos.

En esta segunda publicación nos ocuparemos de las familias:

- a.—*Gobiesocidae* (chafarrocas).
- b.—*Blenniidae* (babosas y momas).
- c.—*Cottidae* (escorpiones).

Las diferencias entre estas familias se pueden observar de la siguiente manera (1):

- a.—Con una aleta dorsal; un órgano adhesivo entre las aletas ventrales y la cabeza no posee espinas ni tubérculos *Familia Gobiesocidae*.
- b.—Con una aleta dorsal formada por dos porciones pero unidas; sin órgano adhesivo entre las aletas ventrales, la cabeza no posee espinas ni tubérculos *Familia Blenniidae*.
- c.—Con una aleta dorsal formada por dos porciones separadas y bien diferenciadas; sin órgano adhesivo entre las aletas ventrales, la cabeza posee tubérculos y espinas, siendo muy característica la espina del preopérculo cuya picadura es muy dolorosa *Familia Cottidae*.

(1) Para una mejor comprensión de los términos empleados véase el glosario preparado por D. Orestes Cendrero (*Anuario de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa»,* Vol. II, pág. 238).

FAMILIA GOBIESOCIDAE

Son peces de pequeña talla, que alcanzan hasta unos diez centímetros, aunque varían entre cuatro y seis centímetros. La estructura más característica que los diferencia claramente de otras familias de peces es su órgano adhesivo o ventosa ventral situado entre las aletas ventrales.

La familia Gobiesocidae es la única representante del Orden Gobiesociformes, que se encuentra formado por noventa y tres especies repartidas en treinta y tres géneros, agrupados en ocho subfamilias, de las cuales solamente la subfamilia Lepadogastrinae posee representantes en nuestras costas, los cuales se reducen a doce especies y subespecies en la zona Atlántico nordeste y mediterránea y de estas únicamente se citan cuatro para la costa cantábrica.

Estos pequeños peces habitan la franja litoral y en especial los podremos encontrar en la zona de mareas, pegados a las rocas o conchas y generalmente por parejas.

El aspecto de estos peces es muy particular, la cabeza es grande y comprimida dorsoventralmente, y se continúa con un cuerpo cónico lo que les da una planta romboidal, con un perfil recto inferior y el superior abombado, que junto con el disco adhesivo les hace inconfundibles.

El rostro es afilado con una boca grande, armada de dientes que son característicos de las especies. Detrás de las narinas o poros nasales, suele haber una estructura carnosa a modo de apéndice. Los ojos son pequeños y situados un poco dorsalmente. El cuerpo no posee escamas y se afila hacia la aleta caudal. Las aletas poseen todas ellas radios blandos, cuyo número es característico de cada especie.

El órgano adhesivo ventral parece ser una modificación de las aletas ventrales, entre las cuales se sitúa. En el caso de la subfamilia Lepadogastrinae, presenta dos discos adhesivos, una ventosa anterior pequeña y con una sutura media, de la cual parte hacia detrás un labio transversal libre, que da paso a la ventosa posterior, de mayor superficie y que se remata por unos flecos que representan el borde libre de las aletas ventrales.

Entre este órgano adhesivo y la aleta anal suele aparecer una papila genital, lo cual nos indicará que el ejemplar es un macho adulto.

La coloración varía mucho dentro de la familia, pero en nuestras especies, predominan los tonos pardo-rojizos y verde-amarillentos, con manchas y franjas.

Se da también un dimorfismo sexual en cuanto a la coloración. Así los machos de *Diplecogaster bimaculata* poseen dos ocelos o manchas púrpuras redondeadas,

enmarcadas por una línea amarilla en la nuca y todos los individuos de esta especie poseen una mancha rojiza en forma de «V» con el vértice hacia la base de la aleta dorsal situada en la nuca. Los machos de *Apletodon microcephalus* poseen una mancha oscura en la aleta dorsal y anal, junto a otra púrpura en la garganta. Los individuos pertenecientes a la especie *Lepadogaster lepadogaster* poseen dos manchas azules enmarcadas de amarillo, situadas de forma bilateral y en la nuca. En el caso de *Lepadogaster candollei*, los machos poseen manchas rojizas en la cabeza, mientras que las hembras presentan unos tonos amarillos-verdosos.

Las especies de Gobiesociformes que podremos encontrar normalmente en nuestro litoral son las siguientes:

Familia Gobiesocidae.

Subfamilia Lepadogastrinae.

Género *Apletodon* Briggs 1955.

Stanford Ichthyol Bull., 6:25.

Tipo *Lepadogaster microcephalus* Brook 1890.

Apletodon microcephalus (Brook 1890).

La subespecie que aparece en nuestro litoral es:

Apletodon microcephalus microcephalus (Brook 1890).

(*Lepadogaster microcephalus* Brook 1890).

Proc. Roy. phys. Soc. Edimburg, 10:166.

Habita en la zona litoral y sublitoral. Bentónico. Endémico en el área: Mesina, Sicilia y Escocia. En la obra de Ortea y Rato (1978) se le cita para Asturias como *Apletodon dentatus* (?). Wheeler (1978) lo da para todas las costas de la Península Ibérica, Islas Británicas y Mediterráneo. Nosotros lo hemos encontrado en Cabo Peñas (Asturias).

Género *Diplecogaster* Fraser-Brunner 1938.

Ann. Mag. nat. Hist., (11) 2:415.

Tipo *Cyclopterus bimaculatus* Bonnaterre 1788.

Diplecogaster bimaculata (Bonnaterre 1788).

La subespecie que aparece en nuestro litoral es:

Diplecogaster bimaculata bimaculata (Bonnaterre 1788).

(*Cyclopterus bimaculatus* Bonnaterre 1788).

Tabl. encycl. meth. Ichthch., 29:86.

Esta subespecie se ha citado en nuestro País como *Lepadogaster bimaculatus*. Steindachner (1868) la citó en La Coruña, Gibraltar y Barcelona. Osorio (1917) la cita en Povoia de Varzín (Portugal). Gibert la cita en Tarragona. Ferrer () en Mahón. Lozano Rey (1960) la cita en Guetaria, Gijón, Marín y Palma de Mallorca. F. de Buen (1935) la cita en las costas atlánticas como *Mirbelia bimaculata*. Ortea y Hoz (1979) en Cabo Vidio (Asturias). Briggs (1955) la cita en Gibraltar. Personalmente la he encontrado frecuentemente en las costas asturianas y santanderinas.

Género Lepadogaster Goüan 1770.

Historia piscium, :106.

Tipo *Cyclopterus lepadogaster* Bonnaterre 1788.

Lepadogaster lepadogaster (Bonnaterre 1788).

Esta especie se divide actualmente en dos subespecies, con lo que las citas anteriores a esta clasificación (1955) no se pueden incluir en ninguna de ellas salvo aquellas que se han observado los ejemplares.

La especie así establecida la cita Steindachner (1868) en El Ferrol y La Coruña. Nobre (1935) en Portugal. Cabrera, Pérez y Hensler en Cataluña. Delaroche en Ibiza y Ferrer () en Mahón.

Lepadogaster lepadogaster lepadogaster (Bonnaterre 1788).

(*Cyclopterus lepadogaster* Bonnaterre 1788).

Tableu encycl. meth. Ichth., 29.

Esta subespecie la cita Carus (1893) como *Lepadogaster gouanii* en las costas este de España. Briggs (1955) la cita en Gibraltar. El ejemplar dibujado por Ortea y Hoz (1979) parece corresponder a esta subespecie encontrada en Asturias. Personalmente la he encontrado en las costas de Santander y Asturias.

Bentónico, desde la línea de costa hasta pocos metros; muy común en la zona mareal. Desde el mar Negro, hasta las Islas Británicas.

Lepadogaster lepadogaster purpurea (Bonnaterre 1788).

(*Cyclopterus purpureus* Bonnaterre 1788).

Tableu encycl. meth. Ichth., :29.

Según Briggs (1955) las citas de Lozano y Rey (1960) como *Lepadogaster lepadogaster* corresponden a esta subespecie, citándola en San Sebastián, Guetaria, Gijón, La Coruña, Málaga y Barcelona. Personalmente sólo he encontrado un ejemplar dudoso de ella en las costas de Santander.

En los pozos mareales de los litorales rocosos, junto a algas del tipo *Himantalia* y *Laminaria*. Habita desde el Norte de Africa hasta las Islas Shethland y Mediterráneo oeste.

Lepadogaster candollei Risso 1810.

Ichthyologie de Nice, :76

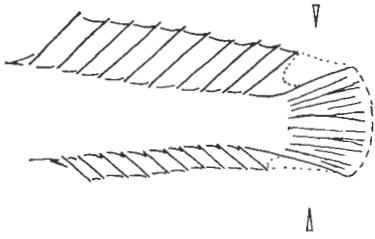
La citan Moreau en Guetaria. Steindachner (1868) en Málaga. Gibert en Cataluña. Barceló en Palma de Mallorca y Mahón. Carus (1893) en Barcelona y Mahón. Lozano Rey (1960) en San Sebastián, Guetaria, Barcelona y Palma de Mallorca. Ortea y Hoz (1979) en Oviñana (Asturias). Personalmente no he encontrado todavía esta especie en nuestras costas cántabras.

Bentónico en la zona intermareal de *Himantalia* y *Laminaria*. En el área del Mar Negro, Mediterráneo, costas Atlánticas europeas hasta las Islas Británicas.

Estas especies, salvo *Lepadogaster lepadogaster purpurea*, de la cual no poseemos suficientes datos, se diferencian de la siguiente manera:

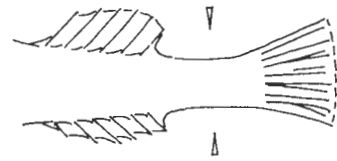
- 1.a. Las aletas dorsal y anal (fig. 1.a.) llegan a tocar el comienzo de la aleta caudal o se unen a ella y poseen un número de radios superior a nueve en cada una de ellas 2
- 1.b. Las aletas dorsal y anal (fig. 1.b) no llegan nunca a tocar el comienzo de la caudal y se diferencian claramente; cada una de ellas nunca llegan a tener más de ocho radios 3
- 2.a. La aleta dorsal y anal (fig. 2.a) llegan a unirse con la caudal formando una aleta continua. Con un apéndice carnoso bífido junto a las narinas, cuya longitud es mayor o igual que el diámetro del ojo (fig. 2.a')
... .. *Lepadogaster lepadogaster lepadogaster*.
- 2.b. La aleta dorsal y anal llegan a tocar el comienzo de la caudal, pero se observa (fig. 2.b.) la independencia de ellas y no llegan a formar una aleta continua. Con un apéndice chato y corto, junto a las narinas, cuya longitud es menor que el diámetro ocular (fig. 2.b.') *Lepadogaster candollei*.
- 3.a. Los dientes de la mandíbula inferior, principalmente, son semejantes en cuanto a tamaño y forma (fig. 3.a'). La aleta caudal posee de cinco a seis radios, mientras que la anal tiene de cinco a siete
... .. *Diplecogaster bimaculata bimaculata* (fig. 3.a.).

- 3.b. Los dientes de la mandíbula inferior, principalmente, presentan unas diferencias en cuanto a tamaños y formas, siendo mayores los centrales (incisivos y caninos) y de aspecto (fig. 3.b') más robusto, que sobresalen del labio al cerrarse la boca *Apletodon microcephalus microcephalus* (fig. 3.b.).



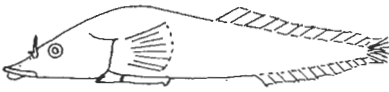
1. a.

2. a.

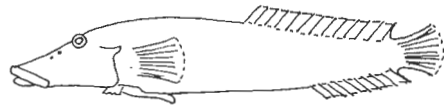


1. b.

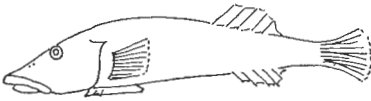
2. b.



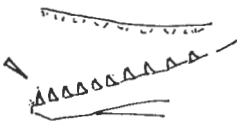
2. a.'



2. b.'



3. a.



3. a.'



3. b.



3. b.'

Iconografía de la Familia Gobiesocidae.

1.a.—Tronco caudal del género *Lepadogaster*; 1.b.—Tronco caudal del género *Diplecogaster* o *Apletodon*; 2.a.—Cuerpo de *Lepadogaster lepadogaster lepadogaster*; 2.a.—Apéndice nasal de *Lepadogaster lepadogaster lepadogaster*; 2.b.—Cuerpo de *Lepadogaster candollei*; 2.b'.—Apéndice nasal de *Lepadogaster candollei*; 3.a.—Cuerpo de *Diplecogaster bimaculata bimaculata*; 3.a'.—Dientes inferiores de *Diplecogaster bimaculata bimaculata*; 3.b.—Cuerpo de *Apletodon microcephalus microcephalus*; 3.b'.—Dientes de *Apletodon microcephalus microcephalus*.

FAMILIA BLENNIIDAE

La familia Blenniidae se encuentra formada por numerosas especies, de las cuales solamente 22 habitan la zona del Atlántico nordeste y Mediterráneo; de estas se citan únicamente nueve para nuestra fauna (Costa Cantábrica, Atlántico nordeste). No poseemos noticias de *Blennius ponticus* (*B. incognitus*) para las costas de Santander, pero la cita M. Ibáñez (1977) en la costa vasca y posiblemente aparece en nuestro litoral.

La taxonomía de la familia sigue dos líneas:

Una de ellas se basa en los trabajos de H. Bath (1976), en la cual se establecen unos nuevos géneros a partir de los tipos de línea lateral (Sistema sensorial), situados sobre la región cefálica y pectoral completándose con fórmulas dentarias y detalles óseos.

La segunda línea de autores, continúa con una visión más clásica de los géneros, clasificándolos por ciertos caracteres externos.

Pero quedan problemas por aclarar, como la validez de la especie *B. incognitus* y su sinonimia *B. ponticus*, o viceversa, o la existencia de varias subespecies de la última especie.

Continuando con los datos sistemáticos, tenemos que reseñar la cita de Motos e Ibáñez (1977), que sobre unos ejemplares de *B. pilicornis* Cuvier (1829) encontrados en Aizturri (Zumaya) crean la nueva subespecie *Blennius ponticus eskalberriensis*. En nuestro caso mantenemos los grupos establecidos por Bath (1976), pero considerándolos dentro del género *Blennius*, es decir, como subgéneros, manteniendo así la coherencia clásica del grupo *Blennius* en su sentido lato.

Siguiendo la línea más clásica, las diferencias básicas entre estas especies de peces presentes en nuestras costas, se establecen por la presencia-ausencia y tipos de apéndices carnosos, filamentosos o ramificados, que aparecen sobre los ojos (apéndices supraorbitarios) y en la región nugal (apéndices occipitales o nucales).

Los blennidos son peces llamados vulgarmente babosas o momas que habitan los fondos rocosos desde la línea de costa hasta cientos de metros (*B. ocellaris*), pero la mayoría son especies de poca profundidad.

Suelen ser de talla pequeña, aunque hemos capturado ejemplares de *B. gattorugine* de 29 cm. El cuerpo no presenta escamas y se encuentra protegido por un mucus muy viscoso.

La cabeza suele ser grande, aunque no destaca del resto del cuerpo, con un perfil anterior bastante vertical, unos ojos saltones y unos labios carnosos. Las narinas o poros nasales suelen encontrarse acompañadas de apéndices dérmicos en forma de chimeneas o válvulas con digitaciones o filamentos.

Otras formaciones dérmicas o apéndices son aquellas que aparecen sobre el borde superior del ojo (tentáculos supraorbitarios) y en la región nucal u occipital (tentáculos occipitales), sus formas, estructuras y tamaños dan una base para diferenciar a ciertas especies, pero en otros casos las diferencias no son tan patentes.

Las membranas branquiostegales se unen por encima del istmo de la garganta, cubriéndolo en las especies propias de nuestro litoral. Ambas mandíbulas poseen dientes tanto incisivos como caninos, cuyas variaciones son específicas, otro tanto ocurre con los dientes vomerianos (2).

La aleta dorsal se encuentra formada por dos porciones unidas, la primera posee radios duros o espinosos, mientras que la segunda los posee blandos. Entre la parte espinosa y la blanda se observa una escotadura o escalón en el perfil superior de la aleta. La caudal es amplia y de borde redondeado. La aleta anal posee los dos primeros radios espinosos teniendo un carácter sexual en ciertos grupos, y el resto blandos, ocupando una posición opuesta a la porción blanda de la dorsal. Las aletas ventrales ocupan una posición yugular, suelen estar formadas por 3 ó 4 radios que se asocian en dos ramas principales, carnosas y gruesas, que permiten al animal utilizarlas como puntos de apoyo en su acostumbrada postura de «posarse» sobre las rocas.

La coloración varía según las diferentes especies, desde un verde manchado de negro de *B. (Lipophorys) pholis*, hasta un rojizo con banda parda de *B. gattorugine*. En general poseen un color de fondo con unas bandas transversales más oscuras que pueden llegar desde la base de la aleta dorsal hasta la anal. En algunos casos la cabeza se encuentra decorada con bandas que van desde los ojos hacia la región yugal o genal. Como se puede comprobar, poseen una librea ó coloración críptica que les facilita la mimetización con los fondos rocosos y de algas donde habitan.

La mayoría de los blennidos mencionados en este trabajo los podemos encontrar en los pozos que quedan entre las rocas de nuestras costas al bajar la marea y en las proximidades de la costa.

(2) Para observar los dientes vomerianos, debemos abrir la boca del animal en la cual veremos una pieza ósea (vómer), situada en el «paladar» con una serie de tubérculos y prominencias que forman el conjunto llamado dientes vomerianos.

Las especies que se encuentran citadas y que las podremos encontrar normalmente en nuestro litoral, son las siguientes: (3).

Género *Blennius* Linneo 1758.

Syst. Nat., ed. X:256, tipo *Blennius ocellaris* Linneo 1758.

Subgénero *Blennius s.p.*

Blennius ocellaris, Linneo 1758.

Syst. Nat. ed. X,256.

Holotipo.—BMMH n.º 1853.11.12.54.

Esta especie la citan: Steindachner (1868) en Bilbao, Cádiz y Málaga. Alaejos (1919) en Santander. Nobre (1935) en Portugal. Cisternas en Valencia. Graells en Cataluña. Delaroché en Ibiza. Ferrer en Mahón. Lozano Rey (1960) en Pontevedra, Málaga, Valencia, Palma de Mallorca y Mahón. Ortea y Hoz (1979) en Asturias.

Habita zonas profundas, por todo el Mediterráneo, por las costas atlánticas españolas hasta las Islas Británicas.

Subgénero *Aidablennius*, Whitly, 1947.

Australian Zool. 11 (2):150.

Tipo *Blennius spynx*, Valenciennes 1836.

Blennius (Aidablennius) sphynx, Valenciennes 1836.

(*Blennius sphynx*, Valenciennes 1836).

Hist. Nat. Poisson, 11:226-228.

Paratipo.—MNHN n.º A 20)0 (Nice).

Habita todo el Mediterráneo, Mar de Mármora y Mar Negro. Bentónico sobre rocas y algas, de 0 a pocos metros de profundidad.

Subgénero *Lipophrys*, Gill 1895.

Amer. Nat., 30:498.

Tipo *Blennius pholis*, Linneo 1758.

Blennius (Lipophrys) pholis, Linneo 1758.

(*Blennius pholis*, Linneo 1758).

Syst. Nat., ed. X:257.

(3) La sistemática seguida es un resumen de las dos líneas mencionadas anteriormente en el texto, tomando los géneros de Bath 1976 como subgéneros y aplicándolos a la lista de Cloufnam (Bath 1972).

En España la citan: Steindachner (1868) en Las Arenas (Bilbao). F. de Buen (1935) en Santurce. Nobre (1935) en Portugal. Lozano y Rey (1960) en San Sebastián y Gijón. Bath (1965-67) en Tarifa y Torremolinos. Ortea y Hoz (1979) en Asturias. Personalmente lo he encontrado muy frecuentemente en las costas Asturianas y Santanderinas.

Bentónico, sobre rocas y algas, desde la línea de costa a pocos metros de profundidad. Habita las costas europeas del Atlántico hasta Alemania, sur de las Islas Británicas e Irlanda y sur de Noruega. En las costas españolas del Mediterráneo.

Subgénero Parablennius, Ribeiro 1915.

Arch. Mus. Nacio. Río de Janeiro, 17, Blem: 2-3.

Tipo *Blennius pilicornis*, Cuvier 1829.

Blennius (Parablennius) pilicornis, Cuvier 1829.

(*Blennius pilicornis*, Cuvier 1829).

Règne animal, 11 ed., 2:237.

La primera cita en España la da Bath (1976) en Torremolinos y Motril; pero para el Norte son Ibáñez y Motos (1977) quien con la creación de la subespecie euskalherriensis la citan por primera vez en Aiztxurri (Zumaya, costa Vasca). Ortea y Hoz (1979) la citan en Villaviciosa (Asturias). Personalmente la puedo citar en varias localidades de Asturias y Santander.

Blennius (Parablennius) gattorugine (Brünnich 1768).

(*Blennius gattorugine*, Brünnich 1768).

Ichth. Massil., 27.

La citan en España: Alaejos (1919) en Santander. Cisternas en Valencia. Gilbert en Cataluña. Delaroche en Ibiza. Cardona en Mahón. Nobre (1935) en Portugal. F. de Buen (1935) en Saturrarán (Guipúzcoa). Steindachner (1868) en Las Arenas (Bilbao), Gijón, Ferrol, Vigo, Valencia, Barcelona. Lozano Rey (1960) en San Sebastián, Gijón, Pontevedra, Setúbal, Palma de Mallorca, y Mahón. Bath (1976) en Torremolinos, Motril y Palamós. Ortea y Hoz (1979) en Asturias. Personalmente la he encontrado muy comúnmente en las costas de Santander y Asturias.

Bentónico, sobre rocas y algas, desde la línea de costa hasta pocos metros de profundidad. En todo el Mediterráneo, costas atlánticas de España, Francia, Bélgica y sudoeste de las Islas Británicas.

Subgénero Paralipophrys, Bath 1976.

Senck. Biol. 57(4/6): 200-201.

Tipo *Blennius trigloides*, Valenciennes 1836.

Blennius (Paralipophrys) trigloides, Valenciennes 1836.

(*Blennius trigloides*, Valenciennes 1836).

En Cuvier y Valenciennes, 11: 228-230.

Sintipo.—MNHN n.º 5.135 (Madeira), A 1837 (Nápoles).

A 1839 (Niza).

En España la citan: Steindachner (1868) La Coruña. Lozano y Rey (1960) en Barcelona (?). Bath (1976) en Gibraltar, Torremolinos, Motril y Palamós. Ortea y Hoz (1979) en Asturias. Personalmente la he encontrado en Santander.

Bentónico, sobre rocas y algas, desde la línea de costa hasta pocos metros de profundidad. Habita todo el Mediterráneo, costas atlánticas de España, Francia y Madeira.

Subgénero Pictiblennius, Whitley 1930.

Mem. Queensland. Mus., 10:19.

Tipo *Blennius intermedius*, Ogilby 1915.

Blennius (Pictiblennius) ponticus, Slastenenko 1934.

(*Blennius ponticus*, Slastenenko 1934).

Publ. Staz. zool. Napoli, 14:102-104.

En España la citan Bath (1976) como *Pictiblennius incognitus* en Tarifa. Ibáñez (1977) en Guipúzcoa y Santander. Personalmente no he encontrado todavía esta especie en nuestro litoral.

Bentónico, sobre rocas y algas, desde pocos metros de profundidad hasta la línea de costa. En toda la parte del Mediterráneo, Mar de Marmora, Mar Negro; en el Cantábrico en las playas de Ondarreta y Mompas (Zumaya, Ibáñez 1977), junto a algas *Haloptesis scoparia* y *Haloptys incurvus*.

Blennius (Pictiblennius) sanguinolentus, Pallas 1811.

(*Blennius sanguinolestus*, Pallas 1811).

Zoog. Rosso-Asít., 3:168-169, pl.XI.

En España la citan: Steindachner (1868) en Gibraltar, Valencia y Barcelona. Valenciennes (1881) en Ibiza. Hidalgo y Ferrer en Mahón. Lozano Rey (1960) en San Sebastián, Palma de Mallorca y Mahón. Bath (1976) en Hendaia, Torremo-

linos, Motril y Palamós. Ortea y Hoz (1979) en Asturias. Personalmente la he encontrado en varias playas de la costa santanderina.

Bentónico, sobre rocas y algas, desde la línea de costa hasta pocos metros de profundidad. En todas las costas del Mediterráneo, costas atlánticas europeas, limitándose su distribución norteña por la desembocadura del Loira.

Subgénero Scartella, Jordan 1886.

Proc. U.S. natn. Mus., 9:50.

Tipo *Blennius microstomus*, Poey 1861 (= *Blennius cristatus*, Linneo 1758).

Blennius (Scartella) cristata, Linneo 1758.

(*Blennius cristatus*, Linneo 1758).

Syst. Nat. X, ed.,: 256.

Holotipo BMNH, n.º 1.853. 11.12.55.

En España la citan: Borja en Denia. Steindachner (1868) en Las Arenas Bilbao) como *Blennius crinitus*, según Lozano y Rey (1960). Bath (1976) lo cita en Torremolinos. Personalmente no hemos encontrado todavía ningún ejemplar de esta especie en las costas cantábricas. Tampoco Ortea la cita para Asturias.

Se encuentra en las costas del Mediterráneo, no más al Norte de la latitud 32° N. En el Atlántico se tiene una cita en la Rochelle de Cuvier y Valenciennes; también se encuentra en las costas atlánticas de América del Norte. Es una especie Bentónica sobre rocas y algas, desde la línea de costa hasta pocos metros de profundidad.

Género Coryphoblennius, Norman 1943.

Amm. Mag. nat. Hist. (11) 10 (72) :802.

Tipo *Blennius galerita*, Linneo 1758.

Coryphoblennius galerita (Linneo 1758).

(*Blennius galerita*, Linneo 1758).

Syst. Nat. X ed.,: 256.

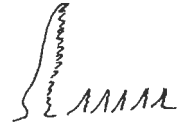
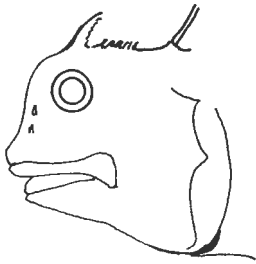
En España la citan: Steindachner (1868) en Cádiz, Gibraltar, Málaga y Tarragona. Alaejos (1919) en Santander. Buen de F. (1935) en San Sebastián. Nobre (1935) en Portugal. Barceló en Mallorca. Lozano y Rey (1960) en San Sebastián, Gijón y Valencia. Bath (1976) Islas Canarias, Gibraltar, Torremolinos, Motril y Palamós. Ortea (1979) en Asturias.

Se encuentra en todas las partes del Mediterráneo, Mar de Mármora, Mar Negro; en las costas atlánticas europeas desde España al suroeste de las Islas Británicas. Bentónico sobre rocas y algas de 0 a pocos metros de profundidad.

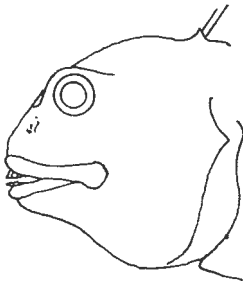
Estas especies se diferencian de la siguiente manera:

- 1.a. Apéndice nucal impar, de borde ciliado o pectinado y forma romboidal (fig. 1.a) seguido de una hilera formada por 5 ó 6 cirros o apéndices filiformes gruesos. No hay apéndices dérmicos sobre el borde ocular *Coryphoblennius galerita*.
- 1.b. Si hay apéndices sobre la región nucal, el primero de la serie no es romboidal. Puede haber apéndices supraorbitarios 2
- 2.a. Sin apéndices supraorbitarios 3
- 2.b. Con apéndices supraorbitarios 4
- 3.a. Perfil cefálico con un rostro achatado (fig. 3.a.) los ojos no resaltan del perfil, no hay un canal o depresión interocular, parte posterior del maxilar superior ensanchado. *Blennius (Lipophrys) pholis*.
- 3.b. Perfil cefálico con rostro afilado (fig. 3.b.), los ojos sobresalen del perfil, existe por lo tanto un canal o depresión interocular, parte posterior del maxilar superior no ensanchado *Blennius (Lipophrys) trigloides*.
- 4.a. Con un ocelo negro muy delimitado situado entre el 6.º y 8.º radio dorsal «espinoso», sin apéndices nucales, el primer radio de la aleta dorsal se encuentra alargado *Blennius (Blennius) ocellaris*.
- 4.b. Sin mancha ocelada en la aleta dorsal con esas características, el primer radio dorsal, no sobresale desmesuradamente del perfil dorsal de la aleta ... 5
- 5.a. Con dientes en el vómer (fig. 5.a.) 6
- 5.b. Sin dientes en el vómer (fig. 5.b.) 7
- 6.a. Apéndices supraorbitarios pequeños, menores que la mitad del diámetro del ojo, consistentes en un grupo de filamentos unidos por su base, en forma de ramillete (fig. 6.a.) *Blennius (Pictiblennius) sanguinolentus*.
- 6.b. Apéndices supraorbitarios grandes, mayores que el diámetro del ojo con filamentos o flecos, solamente en su cara posterior y cerca de la base del eje principal (fig. 6.b.) semejando un apéndice bífido *Blennius (Pictiblennius) ponticus*.

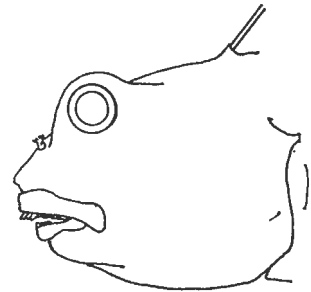
- 7.a. Apéndices supraorbitarios formados por un eje con ramificaciones en todo su perímetro y direcciones (fig. 7.a.) *Blennius (Parablennius) gattorugine.*
- 7.b. Apéndices supraorbitarios formados por un eje con ramificaciones filamentosas (fig. 8.a. y 8.b.), solamente en su cara posterior o lateral, en forma de palmito 8
- 8.a. Apéndice supraorbitario de base aplanada y la parte superior dividida en digitaciones o ramas filamentosas cuyo número varía de 4 a 8, siendo siempre la más larga la situada en su cara externa y cuya longitud nunca supera el diámetro del ojo. Sobre la narina anterior existe un apéndice dérmico que posee de 2 a 8 digitaciones, si bien lo más frecuente es que sean 5, de forma laminar en toda su extensión y de igual longitud todos ellos (fig. 8.a.) *Blennius (Parablennius) pilicornis.*
- 8.b. Apéndice supraorbitario aproximadamente igual que el diámetro del ojo (fig. 8.b.), aunque a veces lo superan, formado por un eje principal, sin una base aplanada y con el borde posterior desflecado por pequeñas digitaciones recordando un peine *Blennius (Parablennius) tentacularis.*



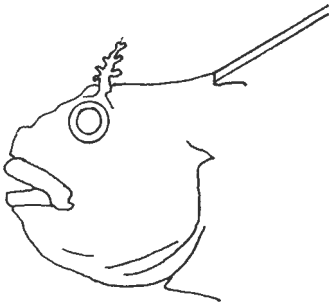
1. a.



3. a.



3. b.



4. a.

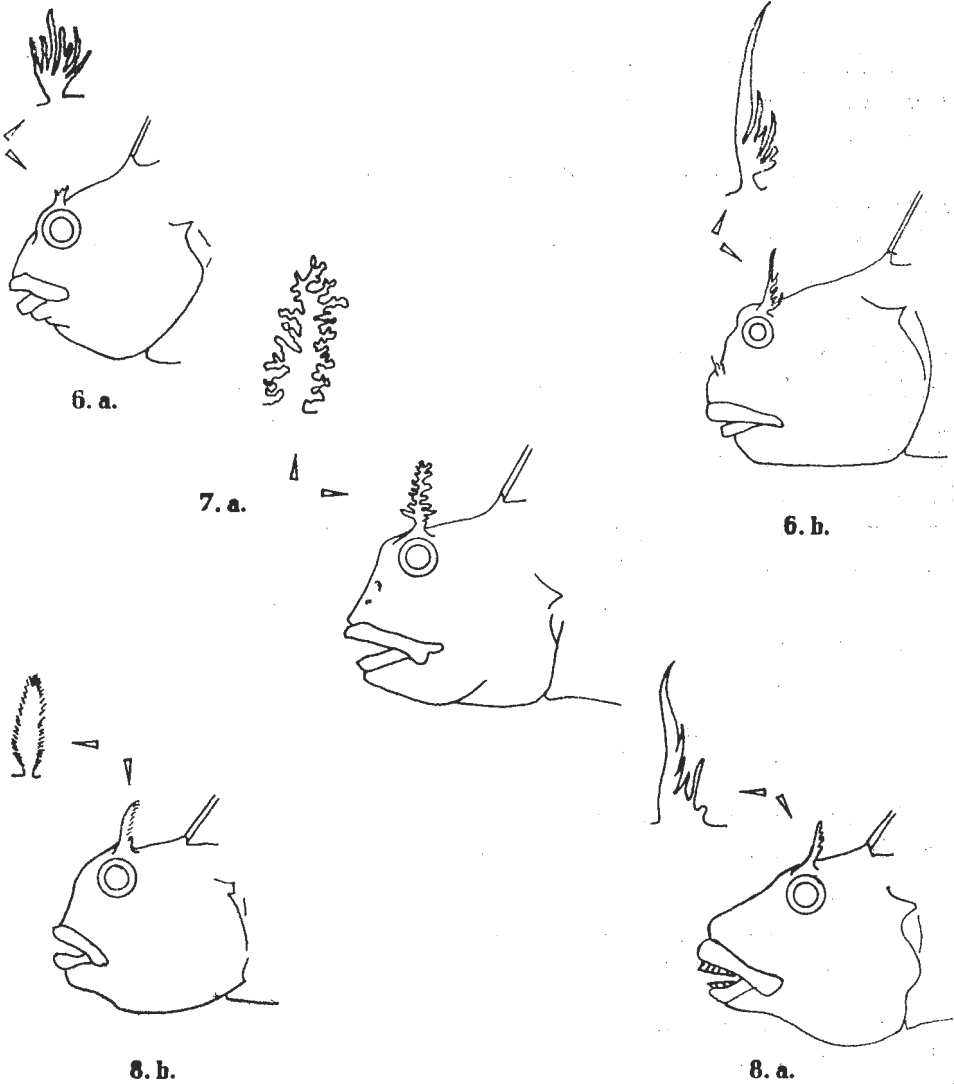
5. a.



5. b.

Iconografía de la Familia Blenniidae:

1.a.—Cabeza y tentáculo nuchal de *Coryphoblennius galerita*; 3.a.—Cabeza de *Blennius (Lipophrys) pholis*; 3.b.—Cabeza de *Blennius (Paralipophrys) trigloides*; 4.a.—Cabeza y tentáculo supraorbitario de *Blennius ocellaris*; 5.a.—Vómer con dientes; 5.b.—Vómer sin dientes.



Iconografía de la Familia Blenniidae:

6.a.—Cabeza y tentáculo supraorbitario de *Blennius* (*Pictiblennius*) *sanguinolentus* 6.b.—Cabeza y tentáculo supraorbitario de *Blennius* (*Pictiblennius*) (= *B. ponticus* (*incognitus*)); 7.a.—Cabeza y tentáculo supraorbitario de *Blennius* (*Parablennius*) *gattorugine*; 8.a.—Cabeza y tentáculo supraorbitario de *Blennius* (*Parablennius*) *pilicornis*; 8.b.—Cabeza y tentáculo supraorbitario de *Blennius* (*Parablennius*) *tentacularis*.

FAMILIA COTTIDAE

La familia Cottidae se encuentra formada por 150 especies repartidas en 50 géneros en todo el mundo, de las cuales solamente 17 habitan la zona del Atlántico nordeste y Mediterráneo y de ésta sólo se citan dos especies para las costas de la Península Ibérica: *Taurulus bubalis* y *Myoxocephalus scorpius*, esta última se encuentra citada por Nobre (1935) en Povoá y Matozinhos (Portugal). Pero nosotros no hemos encontrado todavía indicio de ejemplares de esta especie en las costas santanderinas.

Los cótidos como pertenecientes al orden Scorpeniformes, poseen las mejillas acorazadas, es decir, las regiones laterales de la cabeza han desarrollado unas placas dérmicas armadas con espinas y tubérculos que dan un aspecto terrorífico a la cabeza de estos animales, al tiempo que se hace muy voluminosa estando comprimida dorsoventralmente, con una boca muy ancha, y unos opérculos amplios, que dan la sensación de ser todo cabeza. El cuerpo es cónico y corto, no se encuentra recubierto de escamas, aunque suelen aparecer ciertas estructuras dérmicas relacionadas con la línea lateral. La coloración es generalmente muy críptica, asemejándose al fondo donde habitan, tanto que a veces son difíciles de ver.

Las especies citadas en las costas Ibéricas son:

Taurulus bubalis (Euphrasen, 1786).

(*Cottus bubalis*, Euphrasen 1786).

K. Ventensek. Acad. Handl. Stckh., 7: 65.

Bentónico entre rocas y algas en la línea de la costa. Habita las costas del nordeste del Atlántico y del Mediterráneo (Marsella y golfo de Génova, Vínçiguerra).

Myoxocephalus scorpius (Linneo 1758).

(*Cottus scorpius*, Linneo 1758).

Syst. Nat., ed. X:265.

Bentónico entre gravas y arenas, desde los cero a los 25 metros de profundidad. En las costas de las Islas Británicas, Irlanda, Islas Feroes, Islandia y Mar Báltico. Esta especie la cita Nobre en Povoá y Matozinhos (Portugal). Al ser una especie ártica y haberse encontrado en Portugal (Nobre) es posible su localización ocasional en nuestras costas.

La diferenciación básica entre estas dos especies se realiza de la siguiente manera:

- a. Membranas branquióstegas (fig. a) unidas con la superficie de la garganta, dejando visible el istmo yugular entre ambas. La segunda porción de la aleta dorsal posee de 10 a 13 radios y la aleta anal de ocho a diez *Taurulus bubalis*.
- b. Membranas branquióstegas (fig. b) unidas entre sí y no soldadas a la superficie de la garganta, tapando el istmo yugular. La segunda porción de la aleta dorsal posee de catorce a diez y siete radios y la anal de diez a catorce
 *Myoxocephalus scorpius*.

Como la especie más común en nuestro litoral es *Taurulus bubalis*, vamos a dar una breve descripción que deje más clara su identificación y conocimiento.

Taurulus bubalis (Euphrasen 1786).

Existe un gran confusionismo en cuanto a la nomenclatura de este género, así Neyelov (1973) en el Clofnam, da al género el nombre de *Taurulus*, denominación nueva de Gratzianov (1907) tomando como tipo *Cottus bubalis* Euphrasen 1786, e incluyéndole como subgénero del antiguo *Myoxocephalus bubalis*. Ibáñez (1977) en sus Notas Ictiológicas, nos dice que Swainson en 1839 estableció el género *Enophrys* para la especie *Cottus claviger* de Cuvier (sinónimo = *C. diceratus*, Pallas 1787), para una especie del Pacífico norte, utilizando esta denominación para el género *Taurulus* ya que es más antigua, apareciendo también en Sandercok y Wilimovsky (1968).

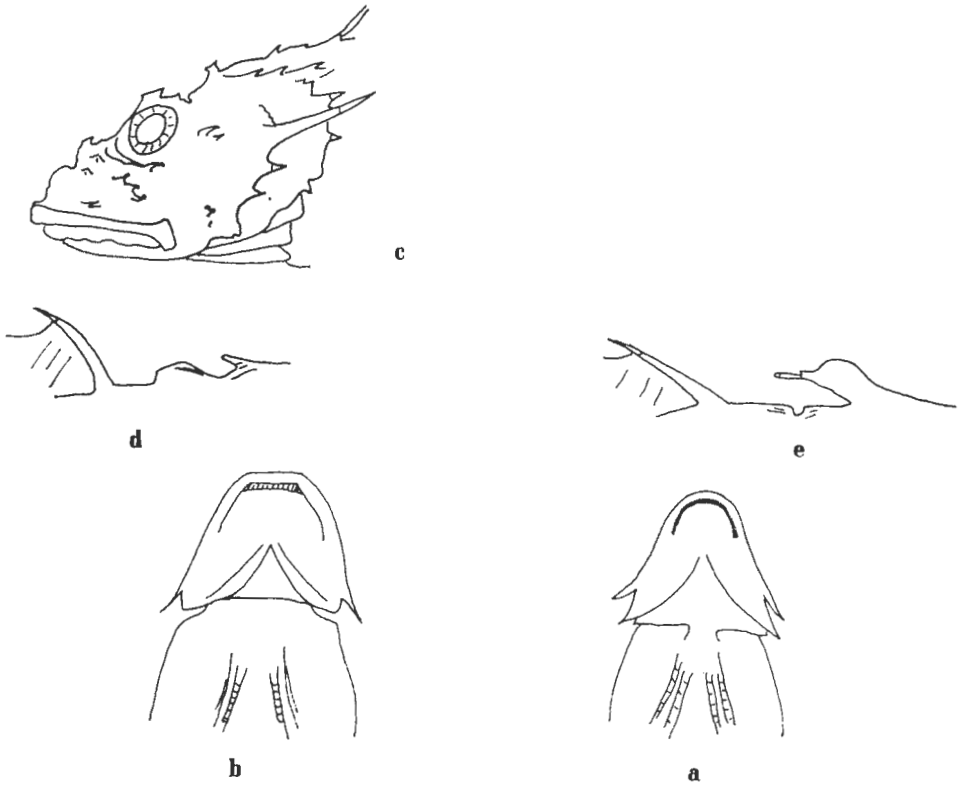
Cabeza ancha y aplastada (fig. c.) con una serie de espinas, tres en el opérculo y cuatro en el preopérculo, una de ellas a modo de tubérculo siendo la superior de esta la más patente y agresiva (su longitud mayor que el diámetro ocular), su extremo suele estar libre de epitelio «piel», cuya picadura suele ser muy dolorosa clasificando por ello a esta especie dentro del grupo de los peces venenosos. En la comisura de la boca se encuentra uno o dos tentáculos. Entre los ojos aparece una profunda fosa interorbitaria jalonada por crestas perioculares, de las cuales parten pequeños apéndices dérmicos. Existen una serie de crestas occipitales (nucales) que van desde el borde posterior de los ojos hacia la base de la aleta dorsal. Las membranas branquióstegas se encuentran unidas a la superficie de la garganta (fig. a.) dejando entre ambas un istmo estrecho.

Presentan dos aletas dorsales diferenciadas, la primera posee radios espinosos (D_1 VII-IX) y la segunda con radios blandos (D_2 10-13), las aletas ventrales que se sitúan en posición pectoral poseen tres radios gruesos (1.º y 2.º unidos). La aleta anal se sitúa opuestamente a la segunda (A, 8-10). La aleta caudal posee un borde redondeado. Las aletas pectorales son muy amplias, llegando hacia la base de las ventrales.

La región genital presenta un dimorfismo sexual acentuado, los machos poseen una papila genital de base ancha que se alarga (fig. d), las hembras presentan una pequeña papila redondeada, al tiempo que el abdomen presenta un color amarillo y verde azulado en la época de freza.

Esta especie suele encontrarse en los pozos de marea y cerca de los acantilados, manteniéndose «posada» en el fondo donde acecha a sus posibles víctimas lanzándose rápidamente sobre ellas. Su alimento básico son pequeños crustáceos, poliquetos y alevines de peces.

Suelen encontrarse por parejas que en la época reproductora ponen sus huevos en grupos reducidos sobre cavidades de las rocas cuidando de ellos los machos.



Iconografía de la Familia Cottidae:

a.—Membranas branquiostegas de *Taurulus bubalis*; b.—Membranas Branquiostegas de *Myoxocephalus scorpius*; c.—Cabeza de *Taurulus bubalis*; d.—Región genital del macho; e.—Región genital de la hembra.

BIBLIOGRAFIA

General:

- ALBURQUERQUE, R. M., 1954-56. Paixes de Portugal e ilhas. Chaves para a sua determona-cao. Port. Acta biol., ser. B:1167.
- BARRET, J. & C. M. Yonge, 1977. Sea Shore. Collins Clear-Type Press. London.
- BUEN, F. de, 1935. Fauna ictiológica. Catálogo de los peces ibéricos de la planicie continental, aguas dulces y pelágicas. Notas y Resum. Inst. Esp. Oceano., núms. 88 y 89.
- CAMPBELL, A. C., 1979. Guía de campo de la Flora y Fauna de las costas de España y de Europa. Ed. Omega, Barcelona.
- EALES, N. B., 1928. The littoral fauna of the Great Britain. Cambridge University Press, London.
- FRASER y BRUNNER, 1938. Notes on the classification of certain British fishes. Ann. Nat. Hist., ser. 11, n.º 11. London.
- LEWIS, J. R., 1976. The ecology of rocky shores. Hodder and Stoughton. London.
- LOZANO CABO, F., 1963. Nomenclatura ictiológica. Nombres científicos y vulgares de los peces españoles. Trab. Inst. Esp. Ocean., 31: 1-271.
- LOZANO y REY, L., 1960. Ictiología ibérica. Tomo 3.º Peces Fisoclistos. Mem. Real Acad. Cienc. E., F., N., ser. Cienc. Nat., XIV.
- MUUS, B. J. y P. DAHLSTRÖM, 1971. Guía de los peces de mar. Ed. Omega. Barcelona.
- WHEELER, A., 1969. The fishes of the British Isles and Northwest Europe. Ed. Macmillan, London.
1978. Key to the Fishes of Northern Europe. Ed. Warne, London.
1979. Fishes of the World. Ed. Ferndale, London.

Familia Gobiesocidae:

- BRIGGS, J. C., 1955. Monograph of the clingfishes (Order Xenopterygii). Nat. Hist. Mus. Stanford, 3-35 California.
1973. Gobiesocidae en Clofnam: Check-List of the Fishes of the Northeastern Atlantic and of the Mediterranean. UNESCO.
- CHABANAUD, P., 1925. *Lepadogaster (Mirbelis) bimaculatus (Penn.) microcephalus* Brook et Pellegrini, nov. sp. Bull. Mus. Hist. Nat. t. XXXI, n.º 4. Paris.
- MURGOCI, A., 1964. Contribution à la connaissance des Gobiésocides (Ordre des Xenopterygii) de la Mer Noire. Rev. Roum. Biol., Zool., Tome 9, n.º 5, 297-306.
- NINNI, E., 1933. Primo contributo allo studio del «Lepadogaster». Not. y Resum. Inst. Esp. Ocean. ser. II, n.º 65. Madrid.

Familia Blenniidae:

- CHAROURRET, F., 1968. Zum Vorjome von *Blennius caneuae* Vinciguerra 1887 an der Spanischen Mittelmeerküste. *Senckenbergiana biol.* 49 (3/4), 219-222.
- HANS BATH, P., 1973. Blenniidae en Clofnam: Check-List of the fishes of the Nostheastern Atlantic and of the Mediterranean. UNESCO.
1976. Revision der Blenniini. *Senckenbergiana biol.*, 57 (4/6), 167-234.
1978. Ergänzungen zur Revision der Blenniini mit zwei neuen Gattungen. *Senckenbergiana biol.* 59 (3/4), 183-190.
- IBAÑEZ, M. y L. MOTOS, 1977. *Blennius ponticus* (Slastenenko 1943) n. sp. para la fauna atlántica, *Vie et Milieu.*, vol. XXVII, 3, ser. A, 377-383.
- MOTOS, L. y M. IBAÑEZ, 1977. Notas ictiológicas, V. *Blennius pilicornis* Cuvier 1829, sp. nov. euskaleriensis. *Munibe*, n.º 3-4, 231-236.
- NORMAN, J. R., 1943. Notes on the Blennioid Fishes. *Ann. & Mag. Nat. Hist.* 72, 793-812.
- WIRTZ, P., 1976. A key to the European Blennioidea. *Vie et Milieu*, vol. XXVI, fas. 1, ser. A, 145-156.

Familia Cottidae:

- EUPHRASEN, B. A., 1780. Beskrifning pa trenne svenska fiskar, *Cottus bubalis* et *Cottus ruthensparri*, K. Sven Vetensk. Handl, 7:64.
- IBAÑEZ, M. 1977. Notas ictiológicas III: Características del género *Enophrys* (Swainson), *E. bubalis* Euphrasen esp. nov. para la costa vasca. *Munibe*, n.º 1-2, 105-109.
- NEYELOV, A. V., 1973. Cottidae en Clofnam: Check-List of the fishes of the Northeastern Atlantic and of the Mediterranean. UNESCO.
- NOBRE, A., 1935. Fauna Marinha de Portugal I Vertebrados. Pôrto, 103-104.

DOCUMENTACION Y VARIA

EL PUERTO DE SANTANDER, BASE NAVAL EN EL CANTABRICO
DE LAS ARMADAS DE FELIPE II, Y PROBLEMAS DERIVADOS
A LA VILLA

JOSE LUIS CASADO SOTO

A lo largo del siglo XVI entró en crisis el destacado protagonismo que, durante toda la Baja Edad Media, habían mantenido los puertos cántabros de las Cuatro Villas de la Costa en la fachada atlántica europea. Entre los factores que determinaron tal proceso, cabe destacar, por un lado, la marginación que sufrieron con la creación de los consulados de Burgos (1494) y Bilbao (1511), y con la decisión de monopolizar en Sevilla el comercio americano (1503); por otro lado, la sucesión ininterrumpida de guerras que sostuvo la corona española con diferentes países europeos y, en fin, las terribles pestilencias que se abatieron sobre ellos a lo largo de la centura (1). No obstante lo cual, Laredo y Santander siguieron presentes en el decorado de la historia, gracias a haber sido alternativamente elegidos para la salida o arribada de las imponentes armadas que, desde tiempos de los Reyes Católicos, se organizaron para el transporte marítimo de príncipes y monarcas durante aquel siglo, en que fue tal el trasiego de personajes reales españoles, que sólo ha sido superado en la contemporaneidad (2). Además, la villa de Santander fue el puerto lanero de Castilla durante el siglo XVI, ya que, según lo que hasta hoy sabemos, por él se exportaron el 80 % de las lanas que salieron para Francia y Flandes, como quedó demostrado en otro lugar (3).

(1) CASADO, J. L., M. C. G. ECHEGARAY, A. RODRIGUEZ y M. VAQUERIZO, *Cantabria a través de su historia. La crisis del siglo XVI*. Santander, 1979. CASADO SOTO, J. L., Aproximación al perfil demográfico de la villa de Santander entre los siglos XIII y XVII, *Altamira* (1979-1980), en prensa.

(2) CASADO SOTO, J. L., *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII*, Santander, 1980, pp. 11-72. El último viaje inmediatamente anterior al período aquí considerado, tuvo lugar en 1570. A primeros de octubre aportó en Santander la imponente armada que traía de Flandes a la sobrina y nueva esposa de Felipe II, Ana María de Austria, que entró en este puerto, aunque se la esperaba en Laredo, barruntando la galerna que a poco se desató. La armada había salido de Flesinga una semana antes y estaba compuesta de treinta y seis navíos de guerra y sesenta y uno mercantes.

(3) CASADO SOTO, J. L., *La crisis del siglo XVI*, pp. 160-163.

Probablemente fue el embargo de naos castellanas (1569) lo que motivó que la flota lanera de aquel año partiera de Laredo acompañada de fuerte escolta de buques de guerra. Al año siguiente, la flota mercante del Cantábrico se juntó de nuevo en Santander, y también en 1571, aunque a última hora mandara el duque de Medinaceli su traslado a Laredo para que, unida a la armada que había de llevarle a hacerse cargo del gobierno de Flandes, el viaje fuera más seguro (4). La expedición zarpó de Laredo el 6 de diciembre con muy mal tiempo. Repetidas veces hubo de arribar, tanto en Santoña como en el mismo Laredo, naufragando dos naves sobre la costa bajo el fragor de la borrasca. Al fin, el duque se vio obligado a decidir el desembarque de efectos y tropas, que debieron permanecer en el puerto pejino de invernada hasta la siguiente primavera (5).

Tres años antes, el secretario Juan de Escobedo había advertido a Felipe II de la importancia del puerto de Santander, con ocasión de solicitar la alcaldía del castillo de la villa (6). El 24 de diciembre de 1571 mandó el rey al famoso ingeniero militar italiano Jacomo Paleazzo, más conocido como *Il Fratino* o *El Fratin*, *lo fuese a ver y desinar y lo enviase con su parecer*. Al informe de El Fratin se unieron los que mandaron el duque de Medinaceli y el también ingeniero Vespasiano Gonzaga. Todos ellos coinciden en que *están conformes que es mucho más conveniente y de más comodidad el hazerse las armadas en Santander que en Laredo, así por la comodidad del puerto y seguridad del, como por ser más fuerte el lugar y más cómodo para ser proveído de vituallas y municiones, así de su comarca como de campos (hasta) donde el camino es carril*, llegando el duque de Medinaceli a afirmar *quel dicho puerto o ría es capaz de gran cantidad de naves, segurísimo, y muy más ancho quel de Londres, a que dize parece mucho* (7).

Todos estos informes, coincidentes con las necesidades estratégicas del momento y con la segunda revuelta de Flandes (1572), determinaron que el rey y su consejo eligieran la villa de Santander como *base naval*

(4) Carta de Medinaceli al rey, fechada en Laredo el 9 de noviembre de 1571, COLECCION DE DOCUMENTOS INEDITOS PARA LA HISTORIA DE ESPAÑA, T. XXXV.

(5) FERNANDEZ DURO, C., *Armada Española*, II, Madrid, 1972³, p. 266.

(6) ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (A. G. S.), *Guerra Antigua*, leg. 82, n.º 3.

(7) A. G. S., *Guerra Antigua*, leg. 78, n.º 324.

del Cantábrico para todo el resto del reinado, tanto para la concentración de las armadas como de las flotas laneras, adoptando las medidas pertinentes de construcción de fortificaciones y almacenes que facilitarían tal función y garantizarían la seguridad del puerto (8).

La primera gran Armada que se juntó en Santander después de tal decisión fue la de Pero Menéndez de Avilés, que llegó a reunir en la villa entre diez y veinte mil hombres y más de doscientos barcos, con el fin de infringir duro castigo a flamencos e ingleses. Otros autores se han ocupado de esta empresa que concluyó en el propio puerto santanderino desarticulada por la peste, que hizo presa no sólo de los hombres de mar y de guerra, sino también del propio Pero Menéndez, que murió en el castillo de Hano, y del vecindario de la villa (9). Como he demostrado en otro lugar, la epidemia se llevó por delante a más de la mitad de la población santanderina (10). Sin embargo, y a pesar de tamaña desgracia, se cumplió la voluntad real de seguir constituyendo sus armadas en este puerto, como nos pone de manifiesto el documento de veintidós años después que sirve de pretexto a este trabajo.

Avanzado el mes de noviembre del año de 1596, arribó al puerto de Santander el navío *Rodamundo*, portador de cartas para el rey y de una dotación enferma. Como los hospitales de la villa carecían de camas (11) donde aliviar las dolencias de tantos marineros y soldados, éstos fueron acogidos en casas particulares, como solía hacerse en tales casos. Pero el mal que aquellos hombres traían de Flandes no era pasajero, antes bien, se contagió rápidamente a los vecinos, a la vez que mostraba sus terribles características. Muy pronto, el 4 de diciembre, el Ayuntamiento declara oficialmente que la enfermedad que se extiende entre la población no es otra cosa que la peste, a la vez que adopta las primeras medidas,

(8) A. G. S., *Guerra Antigua*, leg. 82, n.º 5.

(9) RUIDIAZ y CARAVIA, D. E., *La Florida, su conquista y colonización por Pero Menéndez de Avilés*, II, Madrid, 1893, pp. 238-529. FERNANDEZ DURO, C., *Armada Española*, II, pp. 287-292. MARTINEZ GUITIAN, L., *Naves y Flotas de las Cuatro Villas de la Costa*, Santander, 1942, pp. 39-45.

(10) CASADO SOTO, *Aproximación al perfil demográfico...*, en prensa.

(11) Sólo había dos hospitales abiertos en el Santander de entonces: el mayor era el Santi Spiritus, con diez camas que quedarían reducidas a seis en 1650 y el de Guadalupe que tenía sólo dos camas. El antiguo de Consolación no consta como tal en los libros de visitas, y el de San Lázaro ya estaba arruinado por aquellas fechas. ARCHIVO DE LA CATEDRAL DE SANTANDER, Libro 18, fols. 28, 31 y 32.

tanto profilápticas como piadosas, en vano intento por frenar su avance. Más de un año duró la peste, a lo largo del cual desaparecieron dos tercios de los habitantes de la villa (12). La peste no se limitó sólo a Santander, ni siquiera a la región cántabra, sino que desde aquí extendió su virulencia por toda la nación, ocasionando tremenda mortandad (13).

El 16 de abril de 1597, en medio del terrible azote, recurrieron el procurador y los regidores santanderinos al rey en demanda de auxilio, que centraron en dos peticiones bien concretas: que declarase a la villa franca de tributos durante diez años, para de tal manera hacerse atractiva a nuevos habitantes que vinieran a repoblarla, y que financiara la construcción de un hospital suficiente y bien situado para atender en él a los hombres de las armadas que constantemente se reunían en el puerto. Pero lo que aquí más nos interesa de ese documento, que no es otra cosa que el acta del ayuntamiento celebrado aquel día, es que la relación de méritos en que apoyan la demanda consiste precisamente en la enumeración de las armadas organizadas en su puerto desde 1570, así como de los hechos de armas que por la mar habían realizado los santanderinos y algunas de las consecuencias que todo ello había tenido para la villa (14). En base a los datos que nos proporciona este documento, completados con los de la bibliografía citada, he confeccionado la siguiente relación:

ARMADAS EN SANTANDER, 1572-1597

1572 — Armada del duque de Medinaceli compuesta de cuarenta y siete buques: once del rey, treinta y cinco cargados de lanas y uno de naranjas.

(12) CASADO SOTO, J. L., Aproximación al perfil demográfico..., en prensa. GONZALEZ ECHEGARAY, M. D., *La Señora del Mar y Santander*, Santander, 1977, pp. 31-33.

(13) BENNASSAR, B., *Recherches sur les grandes épidémies dans le nord de l'Espagne à la fin du XVI siècle*. Paris, 1969.

(14) Este documento pasó desapercibido para los historiadores que hasta hoy se ocuparon de tal período y tema, así MARTINEZ GUITIAN, L., *ob. cit.* y Aportación a la historia de Santander, construcción naval y navegación en corso durante el reinado de Felipe II, *Altamira* (1934), pp. 199-238; BARREDA, F., *La Marina Cántabra*, II, Santander, 1968, y Armadas en el puerto de Santander, *Revista Las Ciencias*, año XVII, pp. 763-770; MAZA SOLANO, T., Cuando Santander era una villa, *Altamira* (1955), pp. 35-82 y Manifestaciones de la economía montañesa del siglo IV al XVIII, *Aportación al estudio de la historia económica de la Mon-*

- 1574 — Armada de Pero Menéndez de Avilés, formada por los mejores navíos que jamás se hubieran juntado en Poniente, concretamente veinticuatro de más de quinientos toneles, doce pataches, ciento setenta y seis naves menores y la escuadra de galeras, con más de doce mil hombres de mar y guerra. Fue dispersada por una epidemia.
- 1575 — Armada al mando de Pedro Valdés, a quien se amotinaron los soldados reclamando las pagas atrasadas. Al final quedó reducida a una escuadrilla para guarda de la costa.
- 1576 — Armada del conde de Olivares con destino a Flandes.
- 1578 — La armada, al mando del capitán Gabriel Niño, que trajo desde Flandes a Santander el cuerpo de don Juan de Austria, fallecido el 1 de noviembre de aquel año.
- 1582 — Llega a la villa la noticia de que la reina madre de Francia venía con gruesa armada, por lo que Santander se empeñó para sufragar los gastos de fortificación y armamento requeridos.
- 1580-88 — Salen del puerto santanderino muchos navíos en corso a la canal de Inglaterra, perdiendo mucha gente y consiguiendo buenas presas de enemigos; entre ellos se capturó al rebelde Lupercio de Latties.
- 1588 — Aportan en Santander los restos de la Gran Armada que, al mando del duque de Medinasidonia pretendiera la conquista de Inglaterra. La gente destrozada y los buques desbaratados: treinta y seis galeones, urcas y naos gruesas y catorce pataches, zabras y carabelas con un total de casi ocho mil hombres de mar y guerra.
- 1589 — Armada de Alvaro de Quiñones, formada por catorce naos gruesas, dos filipotes, cinco pataches y veintiséis pinazas besugueras de Laredo, Castro y Santander.

taña, Santander, 1957, pp. 83-477. La excepción fue SIMON CABARGA, J., *Guía de Santander*, Santander, 1946, pp. 25-28, quien publicó un extracto sin comentario de la primera parte del documento. El documento en cuestión se encuentra en el ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTANDER (A. M. S.), leg. 2150, fols. 103-108.

- 1590 — Aportó en Santander la Armada que al mando de Juan del Aguila se había formado en El Ferrol: siete naos, cuatro galeazas, dos galeras y veintisiete pataches y zabras.
- 1591 — Salió de Santander para Bretaña una Armada de veintitrés embarcaciones al mando del capitán Pedro Zubiaur. Procedentes de Flandes, fondearon otra de galeras y galeazas a cargo de Sancho Pardo y una más al mando de Diego Brochero.
- 1591-1597 — Siguió muy activo el ejercicio del corso, impulsado considerablemente por el proveedor general de la armada y ejército del rey Fernando de la Riva Herrera.
- 1594 — Aportaron en Santander para invernar las galeras de Diego Brochero y la escuadra de Pedro Zubiaur.
- 1595 ? — Se embarcó el obispo juconense con sesenta y seis hombres de Santander que se ahogaron al naufragar el barco en que iban.
- 1596 — Estuvieron en el puerto santanderino las galeras de Brochero, las de Carlos de Amezola, así como Pedro de Zubiaur y otros capitanes. A finales de año ya sabemos que arribó el navío Rodamundo con la peste. Este barco fue dado a las llamas por decisión unánime del concejo el 21 de mayo del año siguiente.

A todo ello hay que añadir el esfuerzo en trabajo y en material que supuso la construcción, desde 1582, de dieciocho galeones y seis gallizas en la bahía santanderina, así como el distraer del ejercicio de la pesca gran número de pinazas y chalupas para el servicio de las armadas.

PROBLEMAS OCASIONADOS A LA VILLA DE SANTANDER

Sin duda el más importante de todos fue el demográfico; baste sólo recordar las pestes de 1574 y 1597 con su drástica aniquilación de la mitad y dos tercios de la población respectivamente. Problema agravado considerablemente por las levas de hombres no sólo para las armadas, sino

también para el corso, aventura que en más de una ocasión se pagó cara (15).

El aspecto económico no se queda a la zaga en cuanto a la acumulación de problemas derivados de haberse constituido Santander en base naval. Me centraré en los tres más llamativos:

- Las dificultades de aprovisionamiento ocasionadas a la villa, ya proverbialmente deficitaria al respecto. Considérese solamente lo que suponía para un lugar cuya población no llegaba, en el mejor momento del período estudiado, a cuatro mil habitantes, el abastecer de todo lo necesario a colectivos de seis, diez o quince mil hombres de fuera, teniendo en cuenta la dificultad de las comunicaciones de entonces. Por ello no deben extrañarnos las ordenanzas dictadas por el ayuntamiento contra los soldados y marineros que tomaran bastimentos destinados a la villa o entraran en los cultivos e hicieran cosecha de lo ajeno; medidas cuya extrema dureza es claro índice de su ineficacia.
- La quiebra de la infraestructura económica de la villa, merced a los constantes embargos para el real servicio de embarcaciones mercantes y, sobre todo, pescadoras, lo que suponía, junto con las levas de hombres, reducir en gran medida, cuando no paralizar, la actividad básica de entonces.
- La destrucción de los muelles construidos o restaurados con gran esfuerzo desde mediada la centuria (16), por amarrar en ellos las embarcaciones de las armadas y por la carga y descarga de la artillería, municiones y otras cosas (17), imposibilitando así su uso por los barcos mercantes y pesqueros.

(15) Como cuando el alcalde de Santander levó por la fuerza cuarenta hombres en julio de 1597, para un navío suyo que salió en corso sin licencia del rey, pereciendo todos a manos del enemigo. CASADO SOTO, J. L., Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII, *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa"*, I (1978), p. 61.

(16) CASADO SOTO, J. L., Santander, el caso de una villa de desarrollo urbano bajomedieval paralizado en el siglo XVI. Comunicación presentada al *Coloquio sobre "La ciudad hispánica durante los siglos XIII al XVI"* celebrado en La Rábida en septiembre de 1981. En prensa.

(17) BARREDA, F., *Las armadas...*, p. 768.

ACTA DEL AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE SANTANDER
QUE TUVO LUGAR EL 16 DE ABRIL DE 1597.

Este día, estando en publico Ayuntamiento, señaladamente Lucas de Bolibar, alcalde en esta villa por Su Magestad, y Toribio Gutierrez de la Puebla, y Phelipe de la Concha, Rexidores, y Gaspar de Çevallos Çianca, rexidor y procurador general, ante mi el secretario de ayuntamiento.

Dijeron que por quanto en el ayuntamiento que se hiço en çinco dias deste dho. mes y año fue requerido el dho. alcalde con una real provisión de Su Magestad para que hiçiese información, a pedimiento desta villa, de los serviçios que a hecho a su magestad, y cómo continuandolos, recibió en este puerto al nabio Rodamundo y los que en él binieron con el capitan Rutinel, con despacho de su alteça el serenísimo duque Alberto, cardenal, para el rey nuestro señor. Binieron apestados de (F)Landres y se recojieron en esta villa, en la qual se pego la enfermedad, de manera que an muerto más de dos mill y quinientas personas en esta villa y sus barrios hasta el día de oy; y todabia se ba continuando, y mueren de manera que, aunque algunas personas an cobalesçido, les a buuelto a dar la dha. enfermedad, de que an muerto otras muchas personas, y está esta villa tan despoblada y tan apestada que se podra muy tarde poblar, si Su Magestad no le haçe una gran merced para que se remedie el grande daño que a habido y ay, que según lo que se tiene entendido no quedaran personas que puedan bolber por esta republica, ni defendella si el enemigo biniese por estas partes, por estar en fronteras de Inglaterra, de Françia y Flandes, y ser esta villa uno de los pueblos importantes a la Corona Real, y el paso para toda Castilla, y a donde Su Magestad con mucha facilidad puede haçer sus armadas y haçer fábricas, por tener montes en abundançia y, muy çerca, tierra de campos para la provisión dellas, como las a hecho de ordinario antes, en el tiempo del emperador Carlos Quinto de gloriosa memoria, como de los reyes sus antepasados, en las guerras que tubieron con Françia, defendiendose siempre esta villa a su costa y estando los veçinos y naturales della con las armas en las manos repartidos en quatro compañías, acudiendo cada capitan a su puesto con su gente, gastando polbora y las demás municiones a su costa, sin que Su Magestad les aya dado sueldo ni otra ayuda de costa alguna, defendiendo siempre esta costa como más leales vasallos.

Y el dho. alcalde les dijo que viesen y propusiesen v confirriesen entre sí si tenían otra cosa que haçer relacion a su magestad, v los dhos. rexidores y procurador general dixeron que, demás de lo suso dho. y de otros muchos serviçios que de tiempo inmemorial a esta parte a hecho esta dha. villa a la Corona Real, rescvió en este puerto por el año de setenta a la reina doña Ana, nuestra señora, con su armada, y la alojó y aposentó, sirviendola como a acostumbrado.

Después de lo qual, por el año de setenta v quatro, se junto en este puerto una gruesa armada de su magestad, de que fue general el adelantado Pero Melendez, y luego, por muerte del dho. adelantado, abiendo se muerto el dho. adelantado, se deshiço la dha. armada por la causa de entrar peste entre la gente, de la que heran mas de veintemill ombres y muy lucida jente de guerra, y cavó en ellos tanta peste, que murieron los mas dellos y muchos vecinos desta villa, por no tener donde se curar.

Después de lo qual bino a este puerto el conde de Olibares, el año de setenta y seis, y hiço otra gruesa armada para Flandes; y el de setenta v ocho o setenta v nueve, bino a este puerto el capitan don Gabriel Niño, que truxo el cuerno del señor Don Juan de Austria con su cavallería, y fue alojado y servido lo mejor ouesta villa pudo.

Y demás desto, por el año de ochenta, tubo esta villa notiçia que la reina madre de Francia benía sobrestas partes con una gruesa armada, y esta villa se prebino y hiço trincheras, baluartes y barbacas, y se prebino de artillería, mosquetes, arcabuçes, polbora, cuerda y plomo y las demás municiones neçesarias, todo a su costa, en que gastó y se empeñó en mucha quantía de maravedís, y oy día todabia está empeñada hasta el día de oy, y paga çenso del dinero que tomó para el dho. efecto.

Y el año de ochenta y tres y ochenta e quatro, cinco y seis, se fabricaron en este puerto diez y ocho galeones reales y seis galliçabras, los que les fabricaron Xpoval de Barros y Fernando de la Riba Herrera, y otras dos que llebo el general Alvaro Flores a las Indias.

Y demás desto an salido y salen cada día muchos navios de corso, de los vecinos, a la canal de Inglaterra, sirviendo a Su Magestad, trayendo algunas presas de enemigos, y entrellos se trujo a Luperçio de Latties que fue basallo y rebelado contra Su Magestad, como es notorio; en todo lo qual se a gastado mucha jente, marineros y soldados desta villa, que an muerto en serviçio de su magestad.

Y el año de ochenta y ocho, aportó a este puerto la armada real de Su Magestad, que abía ido a Inglaterra, de que hera general el duque de Medina Sidonia, y por venir la gente tan destrozada y la armada tan desbaratada, esta dha. villa, veçinos y naturales della y sus barrios, continuando lo que siempre an hecho en serbiçio de su magestad, recogió y alojó al dho. duque, cavalleros, capitantes, soldados y marineros que con él binieron, que tambien benian muchos dellos enfermos, procurando que fuesen curados, servidos y regalados con mucho cuidado, y tambien entonces murieron muchos soldados y veçinos desta villa y sus barrios, todo a causa de no aber partes comodas donde se curar los enfermos.

Y después desto an estado estos años atras de ordinario en este puerto las esquadras de los generales Bretandona, Çubiaurre y Urquiola, con sus armadas de mar y tierra, y otros muchos nabios de Su Magestad, que an entrado y salido en este puerto, que an ido con despachos a Françia y Flandes, llebando y trayendo muchos personajés.

Y pasó por esta villa la armada que llevo don Juan del Aguila con toda su jente a Bretaña y muchos socorros que le an inbiado de dinero y jente.

Y ansi mismo se embarco en este puerto el obispo Juconense, en un nabio deste puerto, con sesenta y seis ombres, poco más o menos, veçinos desta villa, los quales se tiene por çierto se ahogaron.

Y el año pasado de nobenta y seis estuvieron en este puerto las galeras del cargo de don Di(ego) Brochero y Carlos de Ameçola, y antes abian estado las del cargo de don Bernardino de Abellaneda, don Fernando Gallinato y el capitán Medrano, y otros muchos, y las galeaças reales, dandoles esta villa todo lo necesario de agua y leña y otras muchas cosas.

Y, últimamente, por el mes de septiembre passado del dicho año de nobenta y seis, trajo a este puerto el general Pedro de Çubiaur la infantería de Bretaña, de que hera maese de campo general don Fernando Jiron, que heran çerca de seis mill ombres y a este tiempo esta villa estava haciendo cuerpo de guardia, belas, y çentinelas del enemigo que bino a Cadiz, prebiniendose de todo lo necesario para la defensa y ofensa del enemigo Yngles que dió en Cádiz, por tener aviso de Su Magestad que abía doblado el cabo y que iba falto de agua, y que pudiera ser acudir por estas partes, y así, cumpliendo lo que Su Magestad mandava, y estava esta villa puesta en armas, y quando asomo la dicha armada de Çubiaur, entendiendo esta dicha villa que hera la del enemigo, combocó esta tierra y montañas para el serviçio de Su Magestad y defensa desta villa, y se juntaron más de seis mill ombres con sus armas dentro de un día natural, en lo qual esta villa hiço mucho gasto de polvora y municiones, sacando la jente a ensayala y exerçitalla con los soldados viejos que ay en la dicha villa, y esta guarda que se hiço del enemigo abía durado seis meses poco mas o menos, de que los vecinos quedaron muy desgastados, por selles fuerca a andar al cuerpo de guardia y dejar alludar a sus haçiendas.

Y dentro de poco tiempo bino el nabio Rodamundo a este puerto, como esta dicho, de que se a causado la dicha peste como lo tiene declarado el capitán Rutinel y otras personas antel presente escrivano, pidieron al dicho alcalde compela a mi, el dicho escrivano, que saque un traslado della y la ponga a continuación de la información que se ubiere de hacer por parte desta villa, y que a todo esto la mande reçivir al tenor de un interrogatorio de preguntas que presenta el dicho Gaspar de Çevallos, procurador general, firmado del doctor Obregón.

AUTO.—El dicho alcalde dijo que lo oia, y qué tiene obedescida la dicha real provisión, y que, en su cumplimiento y en conformidad de lo que los dichos reidores y procurador general piden y an conferido, está presto y cierto de recibir la dicha información y examinar los testigos que se presentaren.

Otrosí se trató y confirió sobre la parte y lugar en donde Su Magestad a de ser servido de mandar hacer en esta villa, a la lengua del agua, un hospital a donde se puedan recojer los pobres y soldados que a ella binieren en sus reales armadas, pues por no le aber, admitieron los vecinos desta villa al dicho capitán Rutinel y pasajeros que con él benian enfermos en sus casas, y fue causa de morir como an muerto la dicha jente y ba muriendo cada día, pues con aber el dicho hospital se escusaran los dihos daños y su magestad será más servido, pues los soldados podran ser curados, y lo mismo los marineros, y la jente y veçinos desta villa estara más segura; y, pues esta dicha villa no tiene propios ni rentas de que lo poder haçer, maestre escuela y preceptor, y reparos de murallas y calles publicas (a censo) y otras cosas gasta y paga en cada un año tres mill ducados, poco más o menos; y pues para poblarse esta dicha villa no se halla remedio más conbeniente que el que Su Magestad la haga libre y franca, por lo menos por tiempo de diez años, que con esto se reedificará y poblará de nueva jente, teniendo como tenia esta villa consideración, aquellos vecinos que la ubieren de poblar de nuevo tengan las calidades que combengan, para que sirvan a su magestad como lo hiçieron los pasados; y que se haga el dicho hospital real y su magestad le dote competentemente, porque si esto no se haçe, este lugar queda del todo perdido y destruido, y para que con mas claridad se berificase y biese el dicho sitio hiçieron parecer ante sí al capitán Diego de Cubas y alférez Francisco Falcón, Fernando de Camus y otras personas veçinos desta villa, a los quales todos pareció el mejor sitio que ay en esta villa a la lengua del agua es el sitio de San Simón, el qual sitio esta fuera desta villa y de los arrabales della y a la lengua del agua, y lo mas çercano donde dan fondo los navios, y tiene agua dulce que se puede encañar allí cerca, y huerta de limones y naranjas, y a donde se puede ensanchar, y que para poderse haçer este hospital de la forma que conviene les pareçio a todo su saber y hentender que con tres mill ducados, antes mas que menos, se puede hacer el dicho hospital, y que en qualquier armada que su magestad inbie a este puerto ahorrara muchos mas con tener el dicho hospital respeto de que siempre que bienen a este puerto se buscan casas a sueldo para poner los enfermos, y camas y otras cosas que cuestan mucho mas, y estando allí de respeto con un administrador que tenga cuidado dello çesarían muchos daños y costas, así a su magestad como a esta villa.

Fue llamado Juan de los Corrales, maestro de obras y edifiçios y dixo que le parecia lo mismo, y por respeto de aberse muerto los demas maeses y ofiçiales que abía de obras de carpintería y cantería en dicha villa, no se pudo hallar otro que lo declarase, y por entenderlo el dicho Juan de los Corrales bien y aber hecho y tratado semejantes edifiçios, pareçio al dicho ayuntamiento y demas personas quehera cosa conbiniente, y que con los dichos tres mill ducados se podrá haçer el dicho hospital, por ser el sitio más aparejado y cómodo que ay en esta dicha villa; y con esto acordaron que todo se ponga a continuación de la real provisión y interrogatorio y que se inbien las quantas de los propios y rentas desta villa a su magestad para que probea lo que fuese serbido, y que haça merçed a esta villa como se lo tiene suplido, y con esto se acabo el ayuntamiento.

Lucas de Bolibar
Gaspar de Çevallos Çianca
Toribio de la Puebla

Phelipe de la Concha
Diego de Cubas
Francisco Falcon de Lunada?

Ante mí
Çeledon de Santiago Barcenilla

EN TORNO A LAS GRADAS DE CONSTRUCCION DEL REAL ASTILLERO
DE GUARNIZO

N. MERCAPIDE

En enero de 1726, D. José Campillo Cossío, que con el tiempo llegaría a ser Ministro casi universal de la política de Fernando VI, trasladó su residencia de Santander al Real Astillero de Guarnizo, para sustituir al General D. Francisco Gaztañeta Iturribalzaga a quien el año anterior se le encomendó otro destino.

Campillo se encontró en El Astillero, según se representa en el Plano General del mismo del año 1726 existente en el Ministerio del Ejército, Sección Cartografía, del que cuenta con una copia el Museo Marítimo del Cantábrico, con dos gradas para la construcción de fragatas en el mismo paraje (Potrañés) en que setenta años antes, las instaló o mejoró el que se considera fundador del Real Astillero, el General D. Francisco Díaz Pimienta para la construcción de galeones, más una grada nueva y más importante, para la construcción de navíos, situada en la punta Este del Monte Marítimo, frente a Pontejos.

Esta grada para navíos la encontró Campillo ocupada seguramente con el célebre navío «REAL PHELIPE», pues comprobamos que el día 14 de Julio de este mismo año 1726, «Juan Ignacio Llano, vecino de Somorrostro, mozo soltero, de profesión marinero, cayó de lo alto del árbol mayor de la nave «REAL PHELIPE», produciéndose la muerte»; así consta en el correspondiente libro de defunciones del Archivo Parroquial de Guarnizo, trasladado recientemente en su parte más antigua y para su mejor resguardo, al Museo Diocesano de Santillana del Mar.

Pero Campillo tenía programada la construcción de un elevado número de navíos y fragatas, por lo que apresuró la construcción de dos gradas más frente a Pontejos.

El hecho de haber elegido Gaztañeta precisamente este lugar para la construcción de navíos, se debió, sin duda, a que éstos tendrían en la canal una profundidad superior a la que se disponía en Potrañés, donde sí se contaba entonces con suficiente sonda para galeones y fragatas. Por otra parte, se evitaba de este modo la excesiva concentración de personal y materiales en un solo punto.

La construcción de las oficinas principales, almacenes, edificios para albergue de maestranzas, servicios, capilla, etc., se construyeron, en consecuencia, en las

proximidades de las gradas principales, con lo que quedaba un tanto aislado el «Astillero Viejo», pero sin que ello significara, ni mucho menos, falta de actividad o atención de éste, sino todo lo contrario, teniendo, además, en cuenta que era precisamente allí donde tenían fijada su residencia los mencionados Superintendentes.

Cuando, años más tarde, se acumularon razones para lograr la desaparición de este Real Astillero, una de ellas fue precisamente ésta, la excesiva dispersión de las diferentes gradas y servicios, en contraste con la moderna concepción que ya se apuntaba entonces en el diseño de astilleros y factorías, en general, tendentes a la lógica reducción de distancias (1).

Cuando en abril de 1752, se le encomendó al trasmerano D. Juan Fdz. de Isla Alvear, la construcción de cuatro navíos de 70 cañones, orden que al año siguiente se amplió a ocho, a entregar todos en plazos muy breves, consideró el asentista escasas las tres gradas disponibles y construyó la cuarta de las mismas características, al Sur de las anteriores.

¿Cómo eran estas gradas y dónde estaban situadas exactamente?

Entre la ingente cantidad de papeles y documentos que constituyen los llamados «Pléitos de D. Juan Fernandez de Isla», pueden leerse, por lo menos, dos descripciones de estas gradas, una de D. Narciso de las Cavadas, maestro arquitecto, y otra de D. Domingo González Lago, vecino del Valle de Buelna.

Estos señores fueron nombrados peritos a efectos de valorarlas, por Auto de 30 de septiembre de 1762, dictado por el Marqués de Conquista Real encargado de tramitar las declaraciones testimoniales en el propio Astillero. Para el caso de que no hubiera avenencia entre estos dos peritos, nombró también dicho Marqués en el mismo Auto, a D. Joseph de Orive, maestro arquitecto, vecino de Burgos, como tercero en discordia.

Las gradas se describieron así:

«4 gradas a la lengua del agua salada, en que se construyeron los navíos, constando cada una de 270 pies de largo y 28 de ancho, con el intermedio de una a otra de 60 pies; y por defecto de terreno seguro se precisó afianzarlas demasiado, especialmente una de ellas, hacia el extremo que coincide con el mismo canal, con los gastos indispensables en este linaje de obras, mayormente en el montante de las mareas que hacen atrasar lo que se adelanta en la baxamar, según experiencia e informes de testigos de vista de estas preparaciones; por lo que fue preciso que para afianzar la planta en la distancia de 50 pies, se hiciese un fuerte pilotaje de grandes estacas, con sus puntas guarnecidas de hierro que se metieron por medio de una máquina muy

(1) Este mismo argumento se adujo años después para el cese de los vecinos Ingenios de Liérganes y La Cavada.

costosa fabricada al intento y existente en los almacenes; a que se siguieron grandes vigas ensambladas a media madera y enclavadas fuertemente por dentro y fuera con grandes clavijas de fierro; y en sus intermedios caxones de piedra, continuándose hasta levantarlas a la superficie del agua en baxamar, trabajando hasta las horas que esta lo permitía de día y de noche; y desde cierta superficie proseguía la obra con grandes maderos que cogen el ancho de 28 pies en cada grada y en parajes más, sentados de distancia en distancia y sobre ellas un plan de tablones desde el principio hasta el fin, de 10 pies de ancho en cada una; a que se seguirán otras maderas del mismo largo en línea encontrada, de 16 a 18 pulgadas de grueso; y sobre estas se coronaron todas las gradas por otra andana de tablones de 5 a 6 pies de ancho que cubre en cada una por sus dos lados, todo lo largo de las gradas, estando su superficie alta cuidadosamente azolada (2) y limpia para facilitar los botes; y toda la referida obra se halla fuertemente clavada y encavillada con estacas de fierro en sus cruces y juntas; y para mayor firmeza y seguridad se halla todo el espacio de los intermedios referidos de grada a grada, ligado y tejido de maderas clavadas y afianzadas en uno y otro lado a los que se acompañan y sostienen mutuamente unas a otras. Y en ellas según buenos informes, parece se hicieron diferentes variaciones y remociones de obra conforme a las órdenes del constructor».

Pero, al no ponerse de acuerdo en el precio los dos peritos, tuvo que desplazarse el burgalés al Astillero y manifestó que:

«Teniendo en cuenta que todas las cuatro gradas eran uniformes en todo y por todo así en su longitud y latitud como en la simetría del asiento de las maderas y pormenores que se registraban en ellos, se infería que todas cuatro eran sacadas de nueva planta según instrucciones de los ingleses; o por lo menos se habían reformado en general levantándolas en alto y aprovechando algunos materiales. Y teniendo en cuenta los crecidos costos de esta nueva disposición según los informes más seguros que había tomado y el mayor dispendio que ocasionaría la grada nueva que se hallaba en la parte del mediodía, regulaba el coste total de las cuatro gradas en 240.000 r.v.».

Se deduce claramente del informe del Sr. Orive, que las tres gradas que ya estaban construidas cuando Fdz. de Isla se hizo cargo del Astillero, se levantaron totalmente y se reconstruyeron, añadiendo entonces la cuarta grada y quedando todas iguales. Este trabajo se efectuó según los cálculos hechos e instrucciones dadas por el Director Inglés David Howel, cálculos erróneos, al menos por lo que se refería a la inclinación dada a las gradas.

Efectivamente, por esta razón hubo grandes dificultades para efectuar la botadura de tres navíos; el primero estuvo un día parado en grada, el 2.º dos días y el 3.º, el «ARROGANTE», cuyos intentos de botadura se efectuaron siete veces, cinco días. Para estas operaciones se prepararon según declaración de unos testigos, 400 parejas de bueyes y según otros, 300. Lo mismo ocurrió en los demás departamentos y concretamente en Cartagena, con el navío «SEPTENTRION».

Cuando Jorge Juan, el marino más calificado de su época, vino al Astillero en el año 1753 a reconocer los cuatro primeros navíos construidos por Fdz. de Isla, en cuya operación invirtió 4 ó 5 días, recomendó que se levantaran las gradas 15 ó 16

(2) «Azolada», pulida con azuela.

pulgadas más que como estaban y después de esta corrección, no hubo ya dificultades en las botaduras.

Hasta aquí nos hemos referido a la descripción y valoración de las gradas; a continuación nos referiremos a su situación, punto sobre el cual podemos manifestarnos también con la misma seguridad.

El General Gaztañeta construyó la primera grada donde la preparación del terreno requería menos trabajo, coincidiendo con la parte más estrecha de la ría y, por consiguiente, de mayor calado en la canal, o sea, en el suave declive de La Planchada, pegante al actual muelle municipal.

Cuando por aquellos años se estableció el servicio de la famosa barca de Pontejos, se situó, sin duda, el embarcadero del Astillero, librando la grada por su parte Norte.

En uno de los párrafos transcritos, leemos que de grada a grada, había una separación de 60 pies (16,75 m.). En un examen muy superficial del terreno, podemos observar que cada grada que se construía al Sur de la anterior, requeriría más dificultosa explanación del terreno en sus cabeceros y así, en las declaraciones de los pleitos de Fdz. de Isla consta que la grada nueva que éste construyó, la cuarta, al Sur de las anteriores, requirió un gran trabajo de desmonte y explanación, circunstancia ésta fácilmente comprobable hoy a la vista del terreno.

Existe constancia de que el diminuto regato de la fuente de La Planchada, lamía la grada en la que se construyó en el año 1769, en navío «SANTO DOMINGO», último que se construyó en este Real Astillero.

Teniendo en cuenta, pues, que cada grada tenía 28 pies de anchura (7,8 m.), con el intermedio de una a otra de los indicados 60 pies (16,75 m.), bien podemos asegurar que todas ellas se encontraban entre el muelle municipal y el cargadero de mineral de la Orconera actualmente en servicio, cargadero, hoy de Altos Hornos de Vizcaya, S. A., que se replanteó en Febrero de 1891 y se terminó en Abril de 1893, cuando no pertenecía aún a la Orconera sino al magnate inglés D. José Mac Lennan White que falleció en París el 1.º de Marzo de 1914.

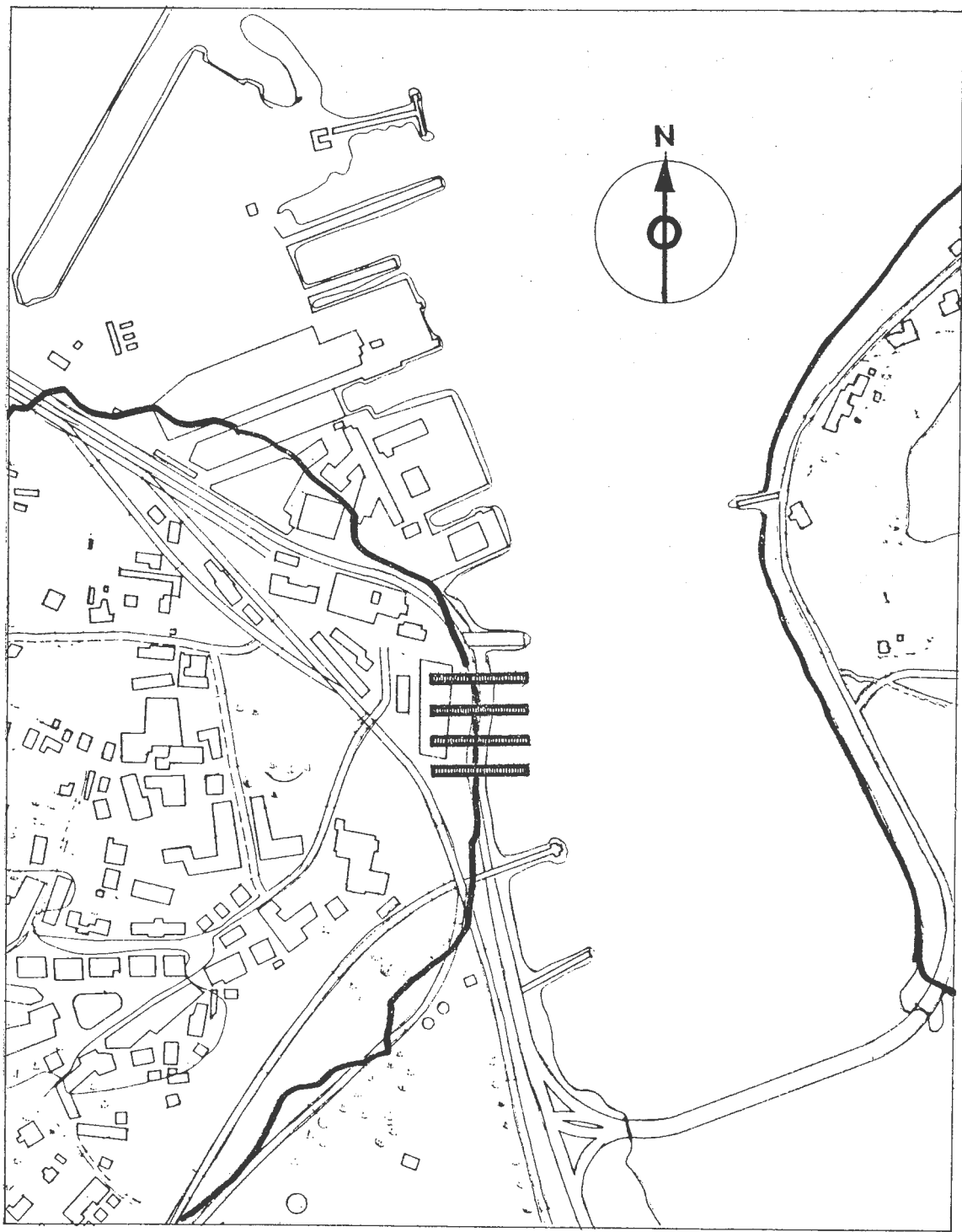
La línea, pues, de gradas requería una longitud total Norte-Sur de unos 100 m. Es posible, por tanto que este cargadero de la Orconera se construyera respetando la zona correspondiente a las gradas, aunque éstas estuvieran ya en desuso.

Ya en nuestra época, en la década de los cuarenta, cuando era aún una esperanza la célebre frase: «Ni un hogar sin lumbre...», los astillerenses veteranos, bue-

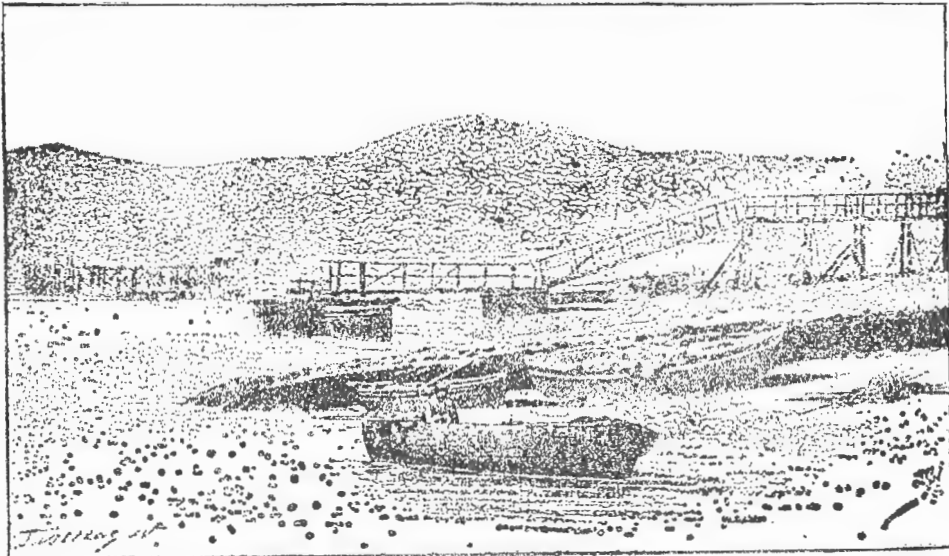
nos conocedores de esta zona, levantaron para combustible diversas secciones de estas históricas gradas semi-soterradas entre la arena y los fangos de mineral, encontrándose con la sorpresa de que una buena parte del alma de estas piezas de roble de gran escuadría, se hallaba sanísima, aplicándose a la obtención de piezas de carpintería.

Reproducimos, para terminar, una fotografía que publicó EL ATLANTICO tomada de una litografía de la época. No es buena, pero sí ilustrativa. Aparece, en primer lugar, el muelle de piedra, que era entonces, como se ve, una rampa-embarcadero; a continuación el muelle de los Corconeras que atravesaba la actual «Playuca» y que se sustentaba probablemente, sobre una de las antiguas gradas. Teniendo en cuenta que este muelle se inauguró en el año 1878 y que no se aprecia aún el muelle de la primera fábrica de petróleos, DEUTZ, que se inauguró tres años más tarde, se deduce que la litografía ha de corresponder a 1879/80.

En la segunda fotografía obtenida recientemente y que representa la misma zona, se aprecia en primer término, la nueva carretera de Santander a San Salvador por la costa, carretera que, de existir aquellas gradas del siglo XVIII, las atravesaría de Norte a Sur, aproximadamente por su mitad. Figura finalmente, a escala, un esquema de las gradas, tal como se deduce de las anteriores descripciones.



Las cuatro orzadas para la construcción de navíos del Real Astillero de Chornizo tal como los diseñó Fernández de Toló



Embarcadero del antiguo astillero de Guarnizo y muelle de los Corconeras



El Malecón de la Playuca y la Fondona.

NOTA SOBRE LA CAPTURA DE GRANDES ATUNES (*THUNNUS*
THYNNUS) EN EL MAR CANTABRICO (NORTE DE ESPAÑA)

JOSE LUIS CORT

INTRODUCCION

La presencia de grandes atunes cerca de las costas del Mar Cantábrico durante el invierno de los años 1979 y 1980, es un hecho que ha causado interés tanto en los medios pesqueros locales como en los científicos.

En esta nota se describen estas circunstancias y se valoran como punto de referencia para el estudio de las migraciones de esta especie en el Océano Atlántico Norte.

Algunas particularidades sobre el atún rojo del Océano Atlántico Norte

La distribución geográfica del atún rojo del Océano Atlántico Norte es muy amplia, abarcando desde zonas tropicales hasta más allá del círculo polar. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que las migraciones varían a medida que los peces van aumentando de tamaño, correspondiendo a los individuos más grandes las mayores migraciones comprobadas hasta el momento.

La capacidad adaptativa a ambientes tan diferentes como los tropicales o circumpolares, lo consigue gracias a disponer de un evolucionado sistema de termorregulación que le permite variar la velocidad de pérdida de calor interno o generar calor adicional por incremento del metabolismo (CAREY, 1979).

Las experiencias de marcado han demostrado estas migraciones en los grandes reproductores, para los cuales se establecen unas rutas que ocupan desde zonas cálidas para la reproducción (Golfo de México y Mar Mediterráneo) hasta zonas frías para la alimentación después de ésta (costas Norte de América y Europa).

Por tanto, aunque sea un hecho sin antecedentes en la bibliografía de esta especie, no resulta extraño que en pleno invierno hayan sido capturados algunos atunes grandes y gigantes en el Golfo de Vizcaya, en épocas en que las condiciones ambientales de la zona no corresponden a las habituales en que se desarrolla la pesca estacional de esta especie, como veremos a continuación.

El atún rojo del Golfo de Vizcaya

La situación geográfica del Golfo de Vizcaya permite que en determinadas épocas del año sea una zona de concentración muy importante de atún rojo.

En este área comienza a entrar el atún rojo juvenil (de 2 y 3 años; de 7 a 20 kg) desde finales de primavera, permaneciendo durante toda la estación cálida hasta principios de otoño, en que desaparecen para volver a aparecer en la siguiente temporada.

Del mismo modo, el Golfo es una zona de tránsito de atunes adultos (entre 4 y 9 años; 30 a 150 kg), que comienzan a pescarse a mediados del mes de julio, y su permanencia no se prolonga, por lo general, más de 45 días.

Por ello sabemos que el Golfo de Vizcaya no constituye una zona de concentración de otro tipo de atunes rojos como son los adultos grandes y gigantes, cuyas migraciones quedan establecidas por otras rutas bien distintas.

La pesca local la efectúan embarcaciones de cebo vivo de los puertos vascos de Fuenterrabía y St. Jean de Luz; el nivel de capturas de los últimos años es, por término medio, de unas 1.500 toneladas.

Datos sobre las capturas de atunes de invierno en la zona

Las capturas de grandes atunes realizadas accidentalmente en el Golfo de Vizcaya en los primeros días de enero de 1979 y 1980, hacen sospechar que en su regreso de las aguas del Norte hacia las zonas más cálidas del Océano, donde pasarán la estación fría, algunos de estos atunes han entrado en el Golfo. Este hecho aislado podría estar condicionado a los factores ambientales en los años que se produjeron dichas capturas.

En la tabla 1 aparecen las características de dichos atunes, así como de las embarcaciones que hicieron las capturas. Estas se hicieron a poca profundidad (entre 20 y 40 m) y sobre la plataforma continental. Hecho poco corriente en el Golfo de Vizcaya para esta especie que se captura casi siempre en las zonas oceánicas (CORT, 1979).

La captura de 1979 la hizo un barco arrastrero, y la de 1980 una pequeña embarcación que emplea red de enmalle para la pesca de pequeños peces.

En la figura 1 se representan los puntos donde se capturaron los atunes y la fotografía es el ejemplar capturado el día 8 de enero de 1980 por la pequeña embarcación «María del Socorro».



Ejemplar de atún rojo de 457 kg. capturado en el Mar Cantábrico el día 8 de Enero de 1980.
(Fotografía de Manuel Castro; San Vicente de la Barquera)

Comentarios finales

Aunque no pudieron reconocerse personalmente ninguno de los dos atunes que se han citado en esta nota, no hay duda sobre la identidad de los mismos, tratándose de ejemplares de la especie *Thunnus thynnus*. Por esta razón han dejado de tomarse muestras interesantes de partes duras y parásitos; también la observación sobre posible existencia de cicatrices en la región anal producidas por el pequeño tiburón *Isistius brasiliensis* o *Isistius plutodus* habría sido de gran valor, a fin de identificar el origen geográfico de esos peces, pues estas suelen darse en los grandes atunes que aparecen en las Bahamas, Canadá y Noruega.

BIBLIOGRAFIA

- CAREY, 1979. Peces de cuerpo caliente. En *Vertebrados, estructura y función*. Ed. Blume, Madrid.
- CORT, J. L., 1979. Sobre la migración del atún rojo, *Thunnus thynnus*, del Golfo de Vizcaya, según los distintos grupos de edad. ICCAT. Col. Doc. Cient., Vol. VIII.
- PARRACK, M. and PHARES, P. L., 1979. Aspects of the growth of Atlantic bluefin tuna determined from mark recapture data. ICCAT. Coll. Vol. Sci. Papers, VIII.
- RODRIGUEZ-RODA, J., 1964. Biología del atún *Thunnus thynnus*, de la costa Sudatlántica de España. *Inv. Pesq.*, 25, pp.: 33-146.

TABLA 1

Datos de los grandes atunes capturados en invierno.

Fecha de la captura	Nombre de la embarcación	Características de la embarcación	Método de pesca	Puerto base	Profundidad de la captura	T.* Superficial*	Peso del Atún (kg.)	Edad estimada** (Años)	Zona de Pesca
Entre el 15-19 de enero 1979	«Jo Florence»	29 TRB 300 HP	Arrastre Pelágico	St. Jean de Luz	Entre 20-40 metros	12° C	194	12	Entre 44°-45°N 1°30'W-
8 de enero	«María del Socorro»	4 TRB 60 HP	Red de enmalle	Comillas (Santander)	32 m.	12° C	457	25	2°W 43°30'N/ 4°20'W

* Temperatura superficial media del mes de Enero en la zona, según los datos del Laboratorio Oceanográfico.

** Utilizando la curva de crecimiento de PARRACK y PHARES (1979) y la relación talla-peso de RODRIGUEZ-RODA (1964).

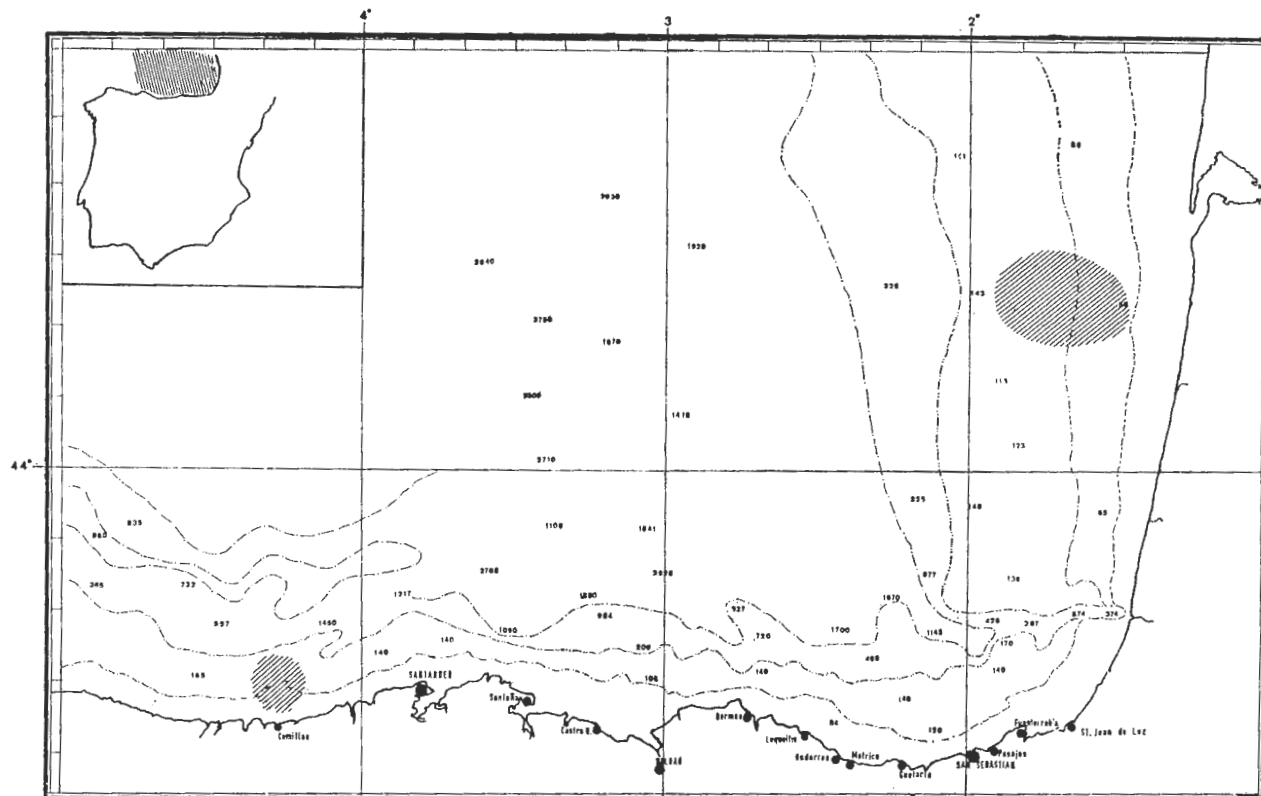


Figura 1

Las superficies sombreadas representan las zonas donde se efectuaron las capturas de grandes atunes en el Golfo de Vizcaya.

“NOTA ACERCA DEL VARAMIENTO DE UNA TORTUGA LAUD O DE
CUERO (*DERMOCHELYS CORIACEA* (L.)) EN LAS COSTAS DE
SANTANDER”

GERARDO GARCIA-CASTRILLO R.

El día siete de enero de 1981 se recibió en el Museo Marítimo del Cantábrico de Santander la comunicación del varamiento de una tortuga en la Playa de Fonfría (43° 22,4 N, 4° 16'W ; Municipio de Ruiloba, Santander). El ejemplar, perteneciente a la especie *Dermochelys coriacea* (Linneo), se encontraba ya muerto cuando llegamos a dicha playa. Externamente no presentaba heridas sangrantes, aunque sí ciertos golpes y erosiones en la cabeza y sobre todo en la carena dorsal del espaldar, debidas probablemente al varamiento ya que dicha playa es de fondo rocoso y había cierto oleaje; se observaron pequeñas erosiones cubiertas de hongos en las aletas anteriores y las posteriores.

Una vez trasladada al Museo se procedió al pesado, que dio como resultado 125 Kg., y a la toma de las siguientes medidas en centímetros:

Longitud total = 160 ; envergadura = 186 ; espaldar: longitud = 122, anchura máxima = 62, perímetro = 300 ; Longitud cabeza más cuello = 35 ; anchura máxima del cuello = 20 ; anchura interocular = 12 ; diámetro del ojo = 2,4 ; aleta anterior derecha: longitud = 66, anchura máxima = 25 ; aleta posterior derecha: longitud = 45, anchura máxima = 23 ; cola: longitud = 18, anchura máxima = 14.

El ejemplar fue descarnado, curtiéndose el espaldar y preparándose el esqueleto, habiéndose realizado posteriormente su montaje y quedando registrado en dicho Museo con el número: V.e.3.

Con este varamiento ascienden a un total de ocho las citas (Lozano C., F. y H. Quiroga, 1969 ; Cendrero, O. y B. Madariaga, 1970) de esta especie en las costas cantábricas, de todas ellas este ejemplar resulta ser el más pequeño, con un peso muy inferior a las anteriores, que alcanzaban de 200 a 360 Kg.

BIBLIOGRAFIA

- CENDRERO, O. y B. MADARIAGA, 1970, Nota acerca de las tortugas laúd, *Dermochelys coriacea*, capturada en las costas de Asturias y Santander. Bol. R. Soc. Esp. Hist. Nat. (Biol.) 68: 115-117.
- LOZANO CABO, F. y H. QUIROGA, 1969, Nota sobre la captura de una tortuga "laúd" o de "cuero" (*Dermochelys coriacea* (L.)) en aguas de La Coruña. Bol. R. Soc. Esp. Hist. Nat. (Biol.) 67: 17-18.

EL LABORATORIO OCEANOGRAFICO DE SANTANDER Y SU
PROYECCION INTERNACIONAL EN 1979

ORESTES CENDRERO UCEDA

El Laboratorio Oceanográfico de Santander ha tenido desde su fundación frecuentes y fructíferas actividades internacionales, bien al nivel personal de los científicos de su plantilla, bien como institución. Es natural que así sea, pues la ciencia marina es, por su propia esencia, universal, y sólo puede aspirar a progresar en ella quien se relacione activa y permanentemente con organismos e investigadores de todo el mundo.

En este contexto queremos dar noticia de dos hechos acaecidos en 1979 que han tenido especial relevancia para la vida del Laboratorio, protagonizados por éste y por dos organizaciones internacionales: la Comisión Internacional para la conservación de los Túnidos Atlánticos (conocida por sus siglas inglesas: ICCAT) y el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM).

La ICCAT es una comisión que desde 1970 estudia las poblaciones de túnidos (atún, bonito, pez espada, etc.) de todo el Atlántico y mares adyacentes con objeto de racionalizar y ordenar la explotación de tan importantes recursos. Esta comisión ha escogido el Laboratorio de Santander para celebrar la primera reunión de su grupo de especialistas en atún rojo.

Por primera vez en su larga existencia alberga el Laboratorio santanderino los trabajos directamente organizados por un organismo internacional. Del 3 al 7 de septiembre, biólogos de siete países (Canadá, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón y Portugal) han discutido y puesto al día los datos que poseen sobre la biología y la pesca del atún, que es una de las especies de mayor interés para la ICCAT.

Aunque en el conjunto de las pescas de túnidos de la flota española el atún rojo es más bien poco importante, existe en el Cantábrico una pesca muy activa de esta especie a cargo de unas cincuenta embarcaciones, guipuzcoanas en su mayoría, que obtienen alrededor de mil toneladas

anuales. El hecho de que casi la totalidad de esta captura sea de ejemplares inmaduros, de edades comprendidas entre 2 y 8 años, hace que la ICCAT la preste especial atención por su significado biológico. Los intensos estudios que se llevan a cabo en el Laboratorio desde hace años, a cargo de los cuales se encuentra don José L. Cort, uno de los representantes españoles en el grupo (el otro es don Julio Rodríguez-Roda, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, Cádiz) han sido pieza fundamental para los trabajos efectuados en la reunión que nos ocupa.

El Consejo Internacional para la Exploración del Mar, decano de los organismos internacionales de investigación marina (se fundó en 1902), ha celebrado su 67.^a reunión plenaria en Varsovia, Polonia, del 1 al 10 de octubre, en el curso de la cual don Orestes Cendrero, director del Laboratorio Oceanográfico, fue elegido para ocupar un puesto en el Bureau (directiva) del Consejo; es la tercera vez en los cincuenta y cinco años que España lleva perteneciendo al Consejo que un español es objeto de esta distinción. En la actualidad componen el CIEM Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Irlanda, Islandia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Democrática Alemana, República Federal de Alemania, Reino Unido, Suecia y Unión Soviética. España se adhirió en 1924, y desde entonces el Laboratorio Oceanográfico de Santander ha estado estrechamente vinculado a este organismo.

Ya en 1928 la corbeta danesa "Dana", que realizaba una expedición oceanográfica de ámbito mundial bajo los auspicios del CIEM, hizo una escala en nuestro puerto, en el curso de la cual el profesor J. Schmidt, jefe de la expedición, donó al Laboratorio valioso material científico y bibliográfico.

Los biólogos del Laboratorio santanderino han participado en las tareas investigadoras del Consejo casi desde que España entró en él. Los comités científicos permanentes, que son los instrumentos de que se vale el CIEM para desarrollar sus programas de estudio, han contado casi siempre con la presencia de algún miembro del personal del Laboratorio, destacando muy especialmente la de don Juan Cuesta Urcelay, que durante tantos años desempeñó el cargo de director del centro, y que fue elegido miembro del Bureau en 1963, siendo el primer español honrado con esta importante designación en los entonces casi cuarenta años de presencia

española en el Consejo. El segundo fue don Fernando Lozano Cabo, hoy catedrático de la Universidad de La Laguna, elegido para aquel cargo en 1968.

Son innumerables los trabajos que han salido de Santander con destino a ser presentados y discutidos en las reuniones plenarias del Consejo. Los notables científicos (J. Rioja, L. Alaejos, J. Cuesta y F. Ramos, entre otros) que han llevado a cabo sus investigaciones marinas en "la Biología", como se conoció popularmente al Laboratorio fundado por don Augusto González de Linares, han comunicado regularmente las primicias de los resultados de aquellas a los comités del CIEM, donde eran comentadas y contrastadas por especialistas de primera categoría internacional.

En esta 67.^a reunión el Consejo, eligiendo al señor Cendrero para formar parte de su Bureau, ha confirmado una vez más su reconocimiento por la colaboración que España y el Instituto Español de Oceanografía, y dentro de él el Laboratorio de Santander, vienen prestándole durante más de medio siglo.

CRONICA DE LOS AÑOS 1979 y 1980

CRONICA DEL AÑO 1979

El Instituto de Estudios Marítimos celebró su reunión anual extraordinaria el 23 de agosto con la participación del nuevo miembro de número D. Nemesio Mercapide Compains. En ella se hizo balance de la actividad del Instituto y de sus miembros, tanto en publicaciones como en conferencias y participación en simposios. Se adoptó por unanimidad el acuerdo de nombrar a los señores Don Lorenzo Sanfeliú, D. Luis Sierra y al Almirante D. Juan García Frías nuevos miembros de número del Instituto.

El Museo Marítimo del Cantábrico emprendió el montaje de la Sección de Biología Marítima, elaborando el proyecto de instalación de acuarios en circuito cerrado, consistente inicialmente en nueve tanques, cada uno de los cuales había de representar otros tantos ambientes marinos escalonados, desde la zona intermareal hasta la circalitoral; comenzando la restauración de la importante colección biológica enfrascada y restaurando y montando los esqueletos de los siguientes cetáceos:

—CACHALOTE, *Physeler catodon*, Linneo, 1758.

Macho joven de 9,1 m., localizado a la deriva 20 millas al norte de Cabo Quintres (Santander) y remolcado el 19 de agosto de 1894.

—BALLENA PICUDA, *Ziphius cavirostris* (Cuvier, 1823).

Hembra adulta de 6 m., hallada a la deriva frente a la bahía de Santander y remolcada el 3 de junio de 1989.

—ORCA, *Orcinus orca* (Linneo, 1758).

Hembra adulta de 4,6 m., varada en la playa del Sardinero (Santander) el 12 de diciembre de 1889.

Además de esta labor interna, el Museo montó su *Primera Exposición Monográfica de Modelismo Naval*, con la ayuda entusiasta de la Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico. La Exposición, formada por más de cien modelos de buques, numerosos cuadros, instrumentos de navegación y carpintería de ribera, así como cartografía náutica, abrió sus puertas al público el 14 de agosto, inaugurada por el Ilmo. Sr. Presidente de la Corporación Provincial, y recibió más de doce mil visitantes en los dos meses que estuvo abierta. Una parte muy importante de los modelos e instrumentos expuestos, fueron generosamente cedidos para la ocasión por los Astilleros: Abascal, del Atlántico, Pompeyo, de Santander y Solana; por los navieros y consignatarios: Alvarez, Astro, Bergé y Cía., J. Correa, Euroflot, Montañesa, Nalda, I. Pando, F. M.^a Pereda, Pérez y Cía., Ponce, Reyser, Saja, Taylor Española, Tramar, Vega Leguina e Yllera; habiendo colaborado también los siguientes organismos y entidades de Santander: Ayuntamiento, Cámara de Comercio, Club Marítimo, Club de Regatas, Escuela de Náutica, Grúas Fam, Junta del Puerto, Remoiques Unidos y Sailomar.

Con ello dieron todos testimonio de que el camino para que el Museo llegue a ser una espléndida realidad, estará en la medida en que los esfuerzos de la Diputación Provincial se conjuguen con la colaboración de todos los amantes de la mar, puesto que en definitiva el Museo es de todos.

La Corporación Provincial de Santander aprobó en el Pleno celebrado el 15 de octubre el Presupuesto Extraordinario para el montaje del Museo Marítimo del Cantábrico por un valor de 33.935.000 pesetas.

El Museo Marítimo también colaboró muy activamente en la organización de los actos con que se celebró el Día del Mar, el 29 de setiembre.

La Sociedad de Amigos del Museo Marítimo ofreció al público dos exhibiciones de Modelismo Naval Dinámico, en la bahía santanderina frente al muelle del Museo, que tuvieron lugar el 4 y el 29 de setiembre con la participación de diez y catorce barcos teledirigidos, de vapor y vela.

Durante los meses de julio y agosto, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo organizó dos Cursos directamente relacionados con la mar: uno sobre *Cultivos marinos*, dirigido por D. José Ignacio Arnal Atarés, del Laboratorio Oceanográfico de Santander, y otro sobre *Problemas*

marítimos contemporáneos, dirigido por Don Rafael González Echegaray, Director del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa".

Don Rafael G. Echegaray dictó tres conferencias a lo largo del año: la primera el 29 de abril, en el Salón de Actos del Museo Marítimo, con motivo del reconocimiento de la oficialidad a la Escuela de Náutica de Santander, versó sobre el tema "Dos siglos de enseñanzas náuticas en Santander"; la segunda en el Salón de Actos de la Cámara de Comercio, tuvo lugar el 29 de setiembre, y se tituló "Reliquias navales salvadas del tiempo"; la tercera fue dada el 19 de octubre con ocasión de inaugurarse el Curso en la Escuela de Náutica, también en el Salón de Actos del Museo Marítimo, y trató de la "Geoestrategia de la matrícula de Santander en el siglo XIX".

CRONICA DEL AÑO 1980

El Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa" celebró su reunión anual extraordinaria el día 8 de agosto. En ella se dio la bienvenida al nuevo miembro de número del Instituto, almirante D. Juan García Frías, haciendo el Director, D. Rafael G. Echegaray, una reseña biográfica de su persona, tanto en calidad de marino como de hombre de ciencia. A continuación se dio cuenta de la importante documentación sobre la expedición del Marqués de la Romana, y su desembarco en Santander, recuperada en fotocopia de los archivos ingleses, y que queda incorporada al del Museo Marítimo. Se acordó por unanimidad la confección de una metopa de bronce con el emblema del Instituto, que se obsequiará, en primer lugar, a los buques de la Armada Española que llevan nombres montañoses: "Alsedo", "Bonifaz", "Ebro", "Mogro" y "Velasco". Así mismo, se notificó la creación del Instituto de Cultura e Historia Naval, en el Cuartel General de la Armada, y la publicación del libro de D. Rafael G. Echegaray "Cien años de construcción naval".

A lo largo del año se realizaron los trabajos de acondicionamiento y diseño de los módulos de exposición de la sección de Biología Marina del Museo Marítimo del Cantábrico, a la vez que se construyó la instalación de los acuarios, se restauró la importante colección de instrumentos científicos y los muebles de la antigua Estación de Biología Marina de Santander, se procedió a la limpieza, sustitución de líquidos conservantes y restauración de toda la Colección Biológica y se restauraron y montaron los esqueletos de los siguientes cetáceos:

—RORCUAL COMUN, *Balaenoptera physalus*, (Linneo, 1758).

Hembra adulta de 24 m. hallada a la deriva a tres millas al norte de Cabo Mayor (Santander) el 3 de junio de 1898 y posteriormente remolcada a la playa del Sardinero.

—CALDERON, *Globicephala melaena* (Traill, 1809).

Adulto de 4,5 m. conseguido en Santander el mes de marzo de 1898 y actualmente expuesto despiezado en vitrina.

—DELFIN COMUN, *Delphinus delphis* (Linneo, 1758).

Dos ejemplares de 2 m. capturados en la bahía de Santander hacia el año 1900. Uno se montó íntegramente y el otro se dispuso despiezado en vitrina.

El 12 de abril realizó el personal del Museo el primer rescate de un ejemplar de cetáceo que tenía lugar en esta costa desde la muerte de González de Linares en 1904. Fue un gran arguaje o delfín mular macho, *Tursiops truncatus* (Montagu, 1821), de 3,2 m., que había varado en la ensenada de Fonfría, Ayuntamiento de Ruiloba (Santander).

El primero de agosto, reunida la Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico en la Biblioteca de dicho Museo, sus miembros aprobaron los estatutos y eligieron la primera junta directiva, de la que resultó presidente D. José Antonio Sarabia Solana. Siete días después fue presentada toda la documentación requerida en el Gobierno Civil de Santander, para quedar definitivamente constituida en asociación legal autónoma.

Esta Asociación, se adhirió a los actos de celebración del Día del Mar con una Exhibición de Modelismo Naval Dinámico, celebrada el 27 de septiembre frente al muelle del Museo, ante numeroso público.

Así mismo, adoptó la Sociedad de Amigos del Museo el acuerdo de recuperar la festividad de San Martín, la más popular en las antiguas villas de Santander y Laredo cuando eran pescadores la mayor parte de sus habitantes, ya que además de ser el patrono de las cofradías, su fiesta, el 11 de noviembre, marcaba el comienzo de dos de las actividades más importantes para la economía de entonces, la de la costera del besugo y la vendimia de las muchas viñas que por aquella época tapizaban el territorio de ambos municipios. El concurso de bolos organizado al efecto en la bolera de San Martín de Abajo fue ganado en cordial y reñida competición por el equipo de Astilleros Pompeyo en la tarde del día 8. El domingo, día 9, hubo otra Exhibición de Modelismo Naval radiocontrolado, concluyendo las celebraciones el día del Santo, con una conferencia dictada por D. José Luis Casado Soto, Director del Museo Marítimo, en el salón de actos de dicho Museo, sobre *La Cofradía de Pescadores de San Martín de la Mar de la villa de Santander y el origen de los dos Cabildos*.

