

ANUARIO

DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS

JUAN DE LA COSA

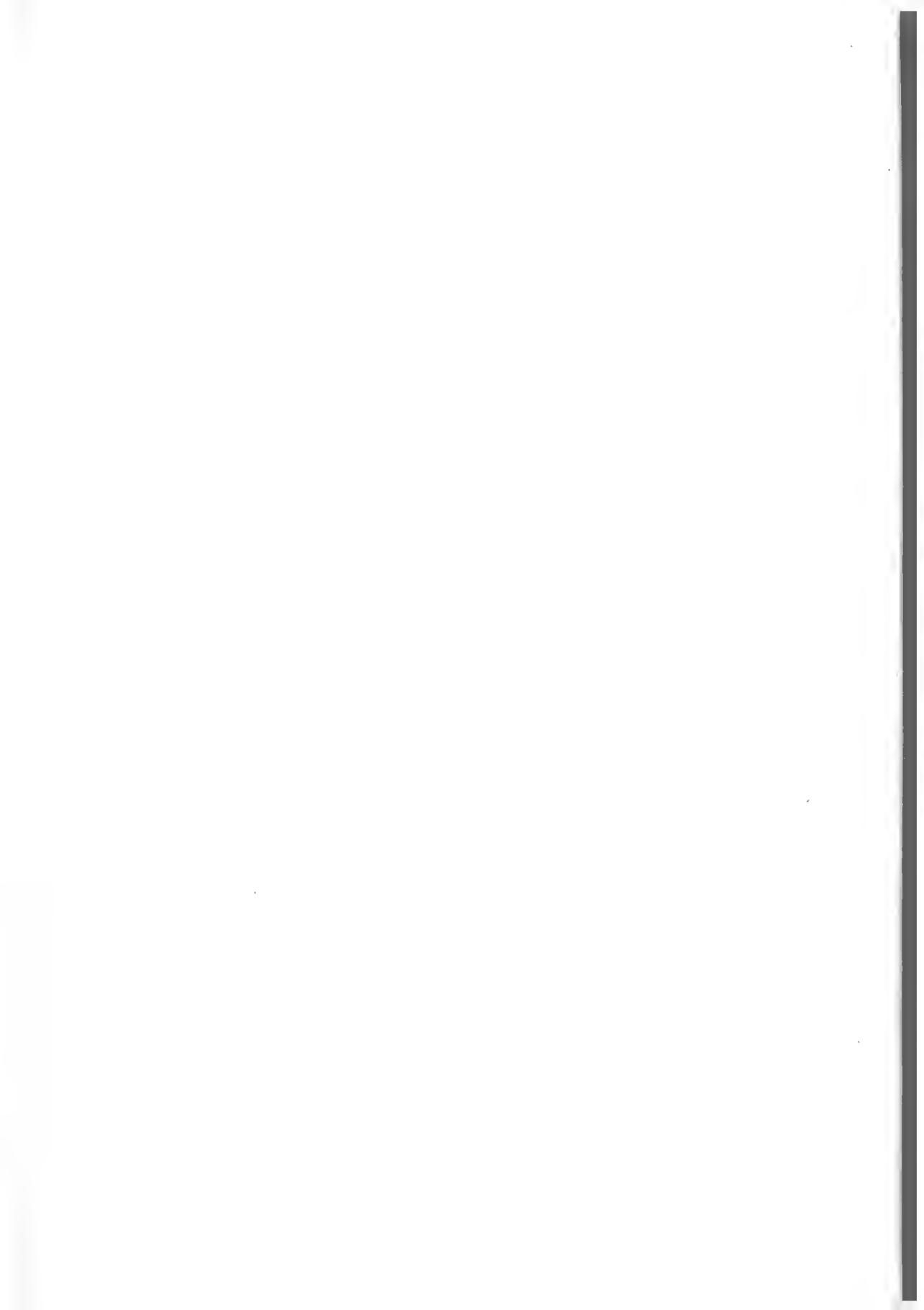


Vol. VII

DIPUTACION REGIONAL DE CANTABRIA

CONSEJERIA DE CULTURA Y DEPORTE
INSTITUTO DE ESTUDIOS CANTABROS

1988-1998



R-2615

Sig. MAR

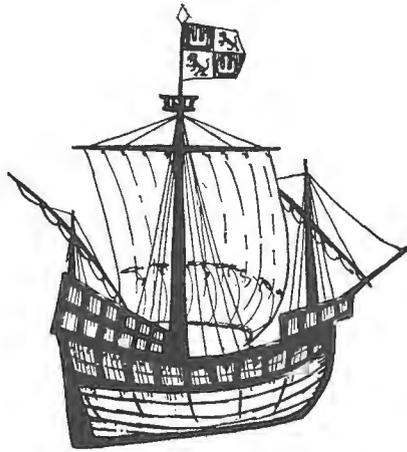
VII

1988

1998



ANUARIO
DEL
INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA



Vol. VII

DIPUTACION REGIONAL DE CANTABRIA

CONSEJERIA DE CULTURA Y DEPORTE

INSTITUTO DE ESTUDIOS CANTABROS

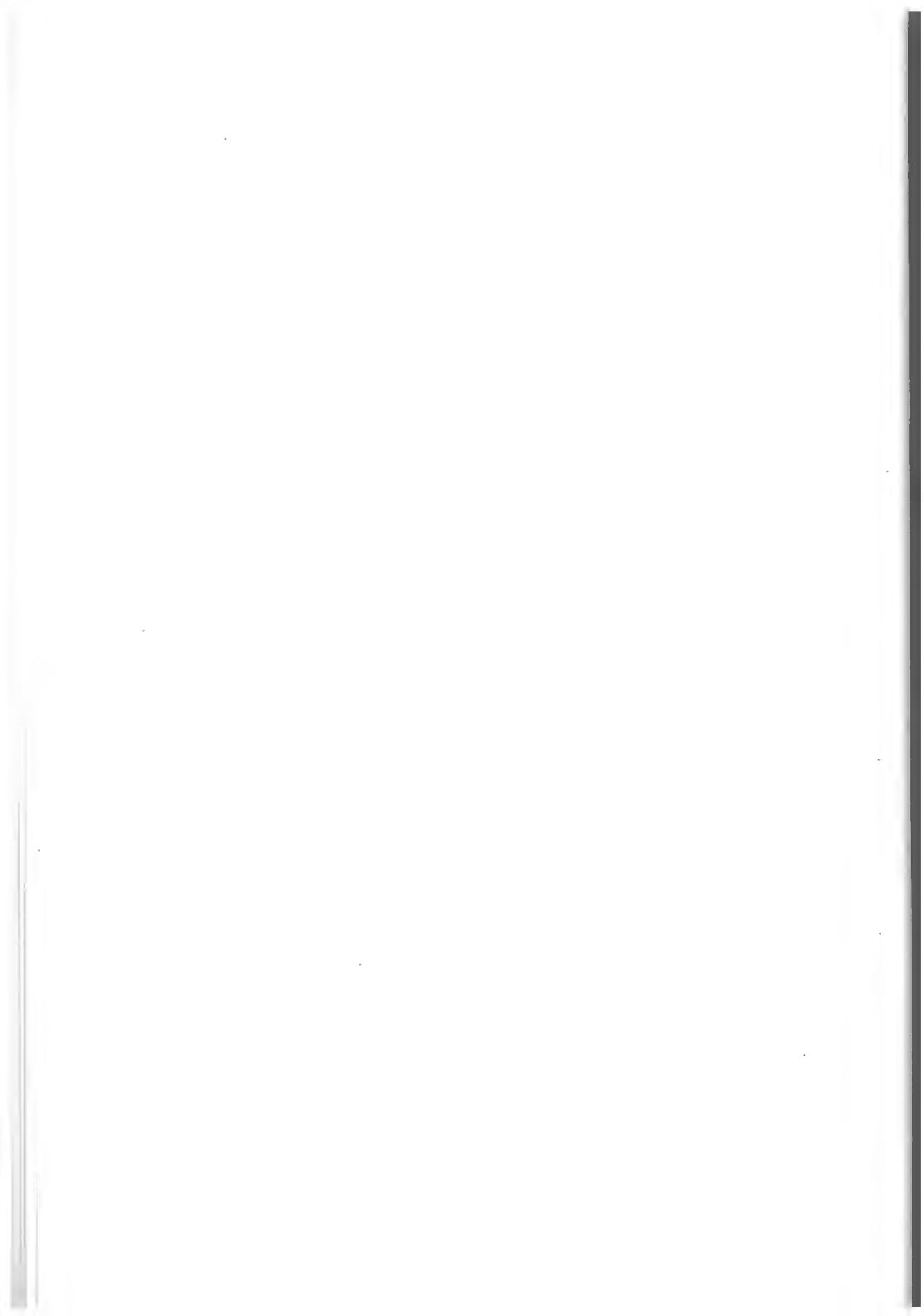
CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES

1988-1998



INDICE

	Págs.
JUSTIFICACION	7
LA CONSTRUCCION DE MUELLES EN LOS PUERTOS DE LA COSTA DE LA MAR DE CASTILLA LA VIEJA, AL FINAL DE LA EDAD MEDIA Miguel Ángel Suárez Garmendia	9
APROXIMACION CRITICA A LA HISTORIOGRAFIA SOBRE LA ARQUITECTURA Y CONSTRUCCION NAVAL HISPANA EN LA EDAD MODERNA José Luis Casado Soto	35
LAS GALEAZAS CANTABRICAS DE ALVARO DE BAZAN CONTRA LA PIRATERIA Eduardo Trueba	55
LA PESCA DEL BACALAO, SU PREPARACION Y COMERCIALIZACION EN GUIPUZKOA EN LA ALTA EDAD MODERNA José Antonio Azpiazu Elorza	85
BARCOS DE AYER, LAS FRAGATAS José Luis Maruri Gregorisch	111
DOS PIPAS Y DOS CAÑONES PROCEDENTES DE LA MAR Pedro. M. Sarabia Rogina	149
LA "GLORIOSA" EN CANTABRIA Y EN EL CANTABRICO Agustín R. Rodríguez González	167
SUBMARINOS ITALIANOS EN SANTANDER, EN 1942, DOS PROBLEMAS PARA LA ESPAÑA DE LA "NO INTERVENCION" Emilio Herrera Alonso	199
LOS DIRECTORES Y SUBDIRECTORES DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA ENTRE 1917 Y 1982 Orestes Cendredo Uceda	213
DOCUMENTACION Y VARIA	
VOCABULARIO DE TERMINOS MARINOS EN LA EDAD MODERNA Juan Carlos Galende Díaz Ana María Fernández Hidalgo	227
DENOMINACION DE LOS PRINCIPALES TOPONIMOS LITORALES EN LA COSTA DE CANTABRIA José María Alonso del Val	255
NOMBRES COSTEROS Y TRAGEDIAS MARITIMAS DE SIETE VILLAS Luis de Escallada González.	271



JUSTIFICACIÓN



Con este volumen VII vuelve a la luz de la imprenta el *Anuario de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa"*, después de diez años de silencio por inexplicadas razones de carácter político-administrativo. En 1989 teníamos corregidas segundas pruebas de la revista cuando las imprentas recibieron la orden de no publicar ninguno de los libros en curso promovidos por la extinta Institución Cultural de Cantabria, organismo en que por aquellos años estaba inscrito nuestro Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa".

Aquel volumen paralizado en la imprenta ha sufrido una profunda reestructuración, en consecuencia lógica con los diez años transcurridos. Algunos artículos encontraron hueco y se publicaron en otro sitio, mientras que otros nuevos se han incorporado al mismo, manteniendo abierto el amplio abanico temático, espacial y temporal que ha caracterizado al *Anuario* desde su aparición, aso sí, con el mar Cantábrico como ámbito de referencia prioritario.

Los doce trabajos que conforman este número son todos de carácter histórico y abarcan un arco cronológico que discurre desde la Baja Edad Media al presente. En ellos se aporta información sobre la construcción de las más antiguas estructuras portuarias documentadas en Cantabria; se presenta panorámicamente el estado historiográfico de la cuestión sobre la construcción naval española en la primera Edad Moderna; se documentan algunos de los barcos de guerra más poderosos del siglo XVI; se estudia el circuito de la preparación y comercialización del bacalao procedente de Terranova en Guipúzcoa durante ese mismo siglo; se describe una de las tipologías primordiales de buques de guerra en los Siglos XVIII y XIX: las fragatas; se da a conocer la recuperación de materiales arqueológicos de procedencia marina; se interpreta la incidencia de la "Gloriosa Revolución" de 1868 en el Cantábrico; se biografía a los responsables del Instituto Español de Oceanografía durante este siglo que se acaba y se presenta el curioso caso de los submarinos italianos aportados a Santander en plena Segunda Guerra Mundial.

El tomo se completa con tres trabajos de aporte eminentemente documental: un valioso vocabulario de términos náuticos del siglo XVII, los topónimos costeros de Cantabria y diversa documentación marítima de la trasmerana Junta de Siete Villas.

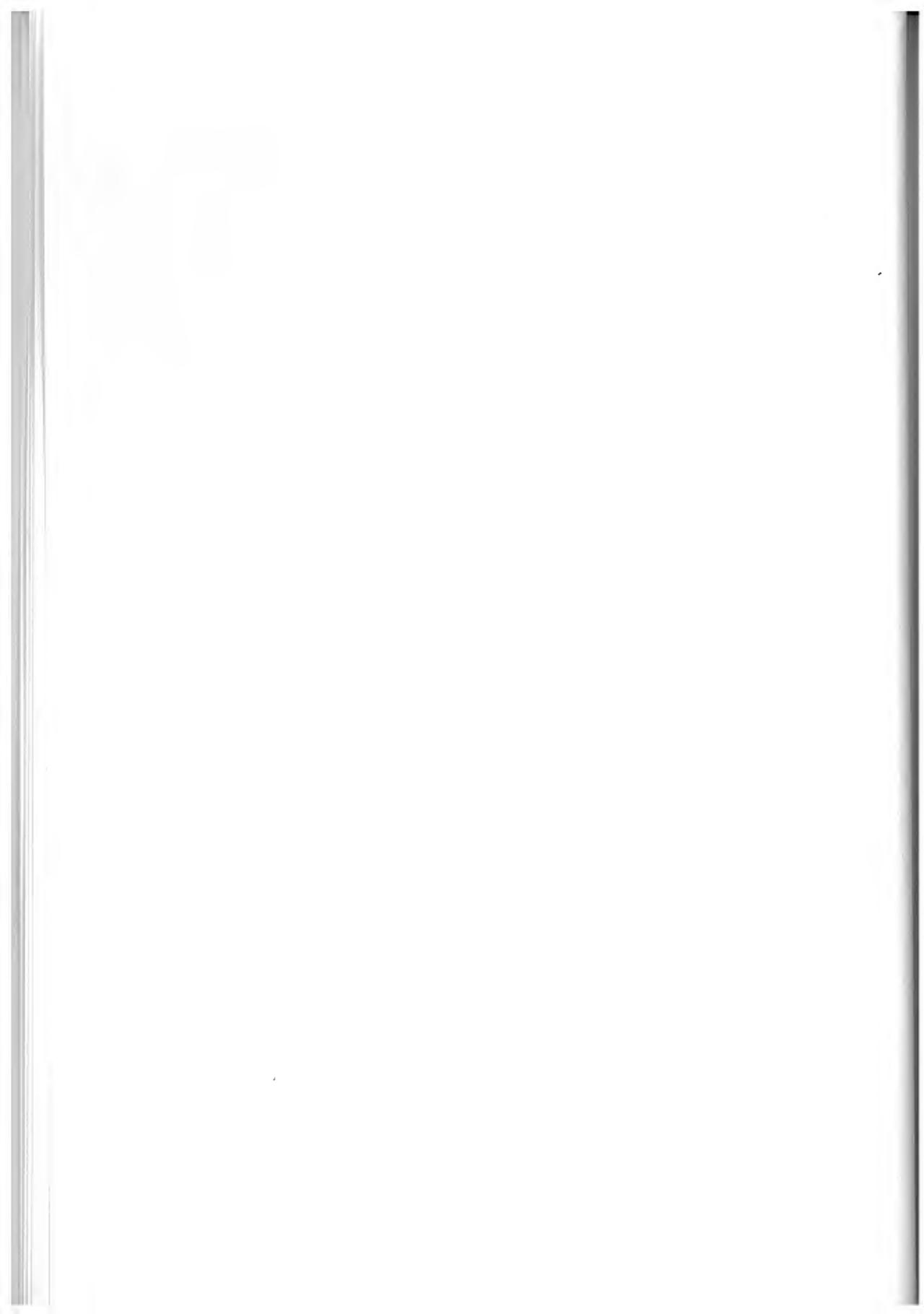
Pedimos disculpas a los suscriptores e interesados en nuestra revista por este largo hiato de silencio, desde luego completamente ajeno a nuestra voluntad, que ha durado una larga década, a la vez que lamentamos el que algunos de los mas insignes miembros fundadores del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa", que tanto entusiasmo e interés pusieron en este proyecto, no puedan disfrutar de la lectura de su volumen XII. Nos referimos a los dos compañeros y amigos entrañables Aquiles Vial Leste y José Luis Maruri Gregorisch, quienes emprendieron durante estos años de travesía del desierto el rumbo de la singladura postrera.

Con la publicación del presente número del órgano de difusión de los trabajos de investigación llevados a cabo por el Instituto y sus colaboradores reiniciamos la actividad pública del mismo. Ello ha sido posible gracias al generoso apoyo encontrado en el Centro de Estudios Montañeses, que ha gestionado su financiación ante el nuevo Instituto de Estudios Cántabros a través del que actualmente se canalizan las publicaciones de la Consejería de Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria.

El Consejo de Redacción.

LA CONSTRUCCION DE MUELLES EN LOS PUERTOS DE LA
COSTA DE LA MAR DE CASTILLA LA VIEJA, AL FINAL
DE LA EDAD MEDIA

MIGUEL ÁNGEL SUÁREZ GARMENDIA



LA CONSTRUCCION DE MUELLES EN LOS PUERTOS DE LA COSTA DE LA MAR DE CASTILLA LA VIEJA, AL FINAL DE LA EDAD MEDIA.

La histórica Costa de la Mar de Castilla la Vieja, en el siglo XV, se organizaba principalmente por las Cuatro Villas realengas de su litoral, que dispuestas de levante a poniente (Castro de Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera), localizaban sus emplazamientos, como es sabido, sobre ciertos promontorios, en aquel borde; donde la rasa de la plataforma litoral comienza a verse inundada por la marea. Las Cuatro Villas constituían de este modo, los focos sociales más destacados de sus respectivas marinas. En ellas terminaba la banda de la Marina de Castilla que empezaba en Fuenterrabía, para oponerse a la costa del Reino de León, compuesta por el litoral asturiano y el de Galicia. Ambas marinas formarán la histórica demarcación medieval de la costa de Tramontana que iba desde Bayona a Bayona.

En esta costa de Castilla la Vieja, demarcada en un documento de Alfonso XI: “desde Ontón hasta la villa de Llanes”, se asienta también la villa de Santillana del Mar, establecida en el interior de la rasa litoral, y Santa María de Puerto, en la misma orilla de la Peña de Santoña. Ambas villas pertenecen a dos jurisdicciones abaciales; la primera a la jurisdicción de su misma Abadía, la de Puerto en cambio perteneció al Monasterio de Nájera. Por ello, las dos villas de abadengo, aunque aforadas, sólo pudieron tener un proyecto mariner, en cuanto subordinadas respectivamente a las Cuatro Villas principales del Rey, en esta costa Tramontana del Reino de Castilla¹.

Toda la plataforma litoral de la costa de Castilla constituye la zona de mayor interés histórico, por situarse en ella los mayores asentamientos humanos y tener en ella los únicos puntos de interés urbano, sobre todo, en aquellos

¹ SUAREZ GARMENDIA, M.A.: Las cuatro Villas de la Costa de la Mar de Castilla la Vieja o Montaña Baja de Burgos, en la Baja Edad Media Tesis doctoral inédita y defendida en la Universidad de Sevilla el 17 de diciembre de 1988.

promontorios costeros, situados al borde de las ensenadas de la desembocadura de los valles transversales. En estas rasas, junto a la posibilidad marinera, se establece el mejor terreno agrícola de origen aluvial, ".tierras fuertes debidas a la descomposición de las calizas mesozoicas bajo un clima húmedo"².

Los valores de la plataforma litoral, o de la Costa de la Mar de Castilla la Vieja, han persuadido tenazmente los intereses señoriales por el dominio de la costa, de manera que en el s. XV esta faja ribereña se convierte en una encrucijada de tensiones señoriales jurisdiccionales, con pleitos sonados y enconados, donde, por una parte, crecen los señoríos solariegos a costa de la jurisdicción real, y por otro, los señoríos municipales de las villas reales, reciben el impacto autonomista de las porciones periféricas de sus alfoces respectivos³.

Con la unidad administrativa de la Costa de la Mar, se viene a añadir en la Montaña, más que un elemento de contradicción, un contraste comarcal longitudinal que afecta a toda la región, y que se concreta en unos usos socioeconómicos diferenciados, desde las sierras longitudinales a los surcos litorales; el contraste se acentúa sobre todo, con la banda de montañas altas interiores, con hombres dedicados a una actividad pastoril, donde no siempre se mantiene en reserva todo el arcaísmo que pertenece a una sociedad poco comunicada.

La costa, que en este paisaje no evita el hacernos sentir siempre la presencia del mar como inmediata, desarrolla principalmente su vitalidad humana en las rasas, que constituyen "las marinas" históricas de las Cuatro Villas⁴.

² ROBERT, D.: "La región de Santander, Etude géographique, économique et humaine", *Annales de Géographie*, n° 253, XLV e année, 15 janvier, 1936, p.2.

³ Los pleitos que aquejan a las Cuatro Villas por razón de disensión jurisdiccional durante el tiempo del reinado de los Reyes Católicos, como se puede ver en el capítulo segundo de la tesis citada en la nota 1, son los siguientes:

- Castro Urdiales contra Guriezo
- Laredo lleva pleito contra Ampuero (Udalla, Marrón y Cereceda)
- Contra Sonabia y Oriñón por no querer pagar el servicio completo.
- Contra Limpías y Colindres
- Contra Liendo
- Contra Tarrueza.

— Santander lleva pleito contra el Marqués de Santillana por la apropiación de los concejos de Igollo, Cacicedo y Bezana como términos de Santander y el de San Martín de la Arena.

— San Vicente, a excepción del contencioso que lleva con la villa de Llanes por la utilización como puerto por esta última villa, del abra del río de Deva o los problemas de jurisdicción marítima que en la otra orilla de levante, San Vicente tiene planteados con la puebla de Comillas, en su término no se padece ningún intento de desconexión jurisdiccional.

⁴ MAZA SOLANO, T.: "Manifestaciones de la economía montañesa desde el siglo IV al XIII", en *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña, Santander, 1957*, p. 203. Especial tratamiento de la población de la marisma, como diferenciada y más importante en el orden humano y político: AHRC, Laredo, leg. 8-4.

La morfología de la Marina, resulta de la inevitable expresión del dramatismo geológico que constituye su montaña interior. A lo largo del perfil costero; desde Castro hasta San Vicente, las costas altas apenas alternaban con las playas en que terminan los acantilados y pocas veces el paisaje se derrama sin esfuerzo en el mar, como contemplamos en la Andalucía Atlántica. Sólo en la parte continental de estas ensenadas, afirma Lautensach: "los ríos representados por la subida del nivel del mar, han creado llanuras aluviales anchas, pero cortas" de inicial valor socioeconómico en aquellos tiempos que vamos a estudiar⁵.

Toda la embrionaria importancia histórica apenas esbozada, que numerosos puntos del litoral contienen, fue creando un activo tráfico comercial de cabotaje, de pequeña envergadura, de cuya realidad histórica, sólo nos quedan pequeñas constancias, gracias a los problemas y litigios que este tráfico suponía para las Cuatro Villas principales, cuyos municipios practicaban como acabamos de decir, un señorío no menos anulante para el resto de su tierra, que el que se trataba de practicar en otras behetrías de la región, por los señoríos jurisdiccionales de la principales familias (Marqués de Santillana, Conde de Castañeda y Marqués de Aguilar o el propio Condestable de Castilla)⁶. Importancia histórica a este respecto tiene el valle de Guriezo a través del portodido de Oriñón. Los pueblos que se sitúan en ambas riberas de la ría del Asón, tanto de Laredo como de Trasmiera y en la ría de Escalante, se ven implicados en los desembarcos de mantenimiento menudos. En el mismo nivel de testimonios históricos medievales, aparecen los pueblos de valle de Camargo, de la jurisdicción del marqués de Santillana; pueblos situados al fondo de la bahía de

⁵ Sobre el reconocimiento del valor económico en la historia de nuestras rías, podemos presentar entre otros, algunos testimonios documentales explícitos: Sobre la ría de San Martín, Novales y Ruisseñada, AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, 17-35. AMS, leg. 1-28, 33-36 y 47. Ría de Limpías; ARC, P.C. *Quevedo, fenescidos*, 1.893-1. Los portodidos de Escalante, Bárcena de Cicero, Carasa y Santoña (Trasmiera), RGS, 6-IX-1513, ARC, P.C. *Taboada, Olvidados*, 128-7. La ordenanza de Santander del 8 de mayo de 1513, por la que se prohíbe hacer puerto de carga y descarga, sin licencia expresa de la villa de Santander en la BMP, *Sec. Ms.*, 219, t.II, p.128. Los puertos de la costa y bahía que se citan en el documento son los siguientes: El Puntal, Pedreña, Felachas, Pontejos, Heras, Socabarga, La Concha, Movardo, Maliaño, Estaños, Camargo, la Canal de Galizano y San Martín de la Arena.

⁶ En este sentido, cobrando una importancia económica secundaria, se rebelan los pueblos del valle de Guriezo, que se afirman contra Castro, la aldea de Ampuero y su comarca en contra de Laredo, y los pueblos de la ría de Santoña, que pertenecen a las Juntas de Voto y de Cesto, los pueblos de Cayón, Penagos, Villaescusa, Camargo, Ribamontán y Cudeyo, además de la propia Santillana y otros pueblos de la Honor de Miengo. Como modelos de esta jurisdicciones atenazantes de las villas, sobre pueblos de sus respectivos términos, podemos presentar las relaciones de la villa de Castro con el valle de Guriezo en un pleito que denuncia las relaciones feudales y de vasalleje del valle con relación a la villa, AHN, *Consejos suprimidos*, leg. 31848. Otro modelo en el mismo sentido nos viene de las relaciones de Ampuero con Laredo en ARC, P.C. *Fernando Alonso, fenescidos*, legs. 362 y 363, etc.

Santander, junto a los pueblos ribereños de la Junta de Ribamontán. No tienen menor interés para lo que llevamos dicho, las batalladoras historias de inicial comercio, de aquellos pueblos de la ribera de la ría de San Martín de la Arena, que mantuvieron pleitos en los dos frentes; con las villas de Santander y de San Vicente respectivamente⁷. A todo lo expuesto, añadiremos los conflictos de San Vicente con Comillas⁸ y los pleitos que la villa de San Vicente mantuvo con la de Llanes para no convertir la desembocadura del Deva en un puerto asturiano bajo la jurisdicción de Llanes.

La enumeración de estos pueblos costeros, viene a señalar que las posibilidades de crear emplazamientos de referencia para el comercio o para la pesca, no fueron generalizados a lo largo de la línea litoral, y que el predominio de la costa alta, sólo ofrece breves puntos de playas y ensenadas que tengan oportunidad de varar barcos más o menos grandes, aglutinando tan sólo alguna posibilidad para un miserable comercio de productos indígenas que tuvo como punto de partida los valles bajos del fondo de las rías o los heroicos varaderos de playas, más o menos abiertas, así vemos como sucede en la villa de Castro de Urdiales, de Laredo, de Comillas y de San Vicente. Estas villas, antes de hacer los respectivos caís, en los tiempos de finales del s. XV y comienzos del s. XVI, no sólo perdían los barcos en el mar, sino también en tierra, con los mismos golpes de mar que abatían sus muros y hasta las casas⁹. La Crónica de Pedro de Texeira, a principios del s. XVII, dice que la Montaña goza de seis puertos de no mucha consideración, salvo el de Santander, que por su capacidad y grandeza, aunque no es del todo seguro, es nombrado en España¹⁰. Con todo, tenemos testimonios documentales del S XVI, que prácticamente alcan-

⁷ AMS, leg. 1-47, VAQUERIZO GIL, M. y R. PEREZ BUSTAMENTE. *Colección diplomática del Archivo Municipal de Santander*, n.55, p.200, AGS, RGS, 27-VIII-1490, f.31; AMS, leg. 1-28 y la sentencia del lic. Cornejo de 6-XII-1490, se contiene también en AHN, *Osuna*, leg. 1.787-3, s.f.

⁸ La clave del planteamiento del litigio por la jurisdicción marítima y el subsecuente despeque de la autonomía mercantil entre la villa de San Vicente de la Barquera y la puebla de Comillas, junto con las aldeas de Cóbreces, Ruiseñada, Ruiloba y Novales, está en AHN, *Osuna*, leg. 1785-14, la primera sentencia de este pleito se contiene también en AGS, RGS, I-1.498, f.180, ARChA., *Ejecutorias*, leg. 322, Apto. del concejo, justicias, Regidores de la villa de San Vicente de la Barquera (Valladolid, 3-VI-1515), RGS, 27-IV-1503, AGS, M y P, leg. 280, f.23. San Vicente contra la villa de Llanes en AGS, RGS, 10-IV-1500.

⁹ Sobre los destrozos de la mar en la villa de Laredo; AGS, RGS, VIII-1503, f.12, asuntos parecidos referidos a Castro Urdiales; AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, leg. 5-313. Los permanentes destrozos de los puentes de San Vicente de la Barquera; AGS, RGS, 9-IV-1500, como ejemplos sumarios de una serie de documentos que veremos más adelante en AGS, *Cámara de Castilla, Memoriales*, 120-80, sobre muros y puentes de San Vicente de la Barquera.

¹⁰ Descripción de costas y puertos de España firmada por Pedro de Texeira en 1630 y publicada en lo que concierne a Cantabria por CASADO SOTO, J.L.: *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVIII*, Santander, 198, p.146.

zan nuestra época del s. XV, y no discrepan fundamentalmente de Pedro de Texeira. Los vecinos de la villa de Santander en pugna con los vecinos de la villa de Laredo por cuestiones de preeminencia, en el año 1557, valoran así el puerto de Laredo:

"...que si alguna calidad tiene el de la villa de Laredo, es la peña de Santoña, que esta a vna legua de la dicha villa... a causa que quando ay tormenta, las naos e fustas se pueden rrecoger allí, pero benidas frontero de la villa de Laredo, al surgidero della, no tienen seguridad, porque es una concha abierta e desabrigada, donde todas las naos y fustas que estan surtas con qualquier mar gruesa, no pueden estar seguras con quantas anclas y cables y amarras tengan, y se las cortan pennas e ratos que vaxo ay. Y si las naos son grandes y están cargadas estan en gran peligro por ser baxo en la dicha concha e ansi se an perdido muchas naos e fustas, lo qual todo es al contrario en la dicha villa de Santander, porque su ría e puerto cabran dos mill naos que pueden estar muy seguras"¹¹.

En el año 1489, en el mes de julio, el Corregidor Dia Sánchez de Quesada nos informa de manera muy explícita, del escaso valor del puerto de Laredo, a cuya importancia se añade, la de ser la villa portuaria terminal del camino más corto que va desde Burgos a la Costa de la Mar de Castilla:

"..el puerto de la villa es abierto, e tanto puesto en el abra de la mar, que los navios que alli posan, muchas veces no pueden salir en tierra, e los pequeños navios anegan e peligran muchos honbres, e que los quieren poner los navios pequeños en tierra segura, pasan muchos trabajos e peligros, e que la mar a derribado grande parte de la cerca de la villa..¹².

La ausencia de condiciones portuarias durante el s. XV, e incluso en los venticinco años primeros del s. XVI, constituye una situación radical en la villa de Laredo. Los informes sobre los efectos del mar en la costa urbana, nos hablan con imágenes dramáticas: "y cuando es tienpo de ynvierno por la noche los mareantes de la villa por no tener donde abrigar y reparar los barcos, los sacan en tierra, dentro de la plaça y teniendolos en la plaça, la creciente de la mar los a llevado de allí sobre todo quando ay tormenta..¹³. El mar de Laredo

¹¹ AMS, Leg. 1-10. Las limitaciones en cambio, del puerto de la villa de San Vicente de la Barquera por la barra de entrada, especialmente peligrosa con mal tiempo, hacen necesario el difícil arribo de los barcos a una ensenada llamada Oyambre, que dista una legua de la villa. El Municipio o la Cofradía, cuando venía el temporal, mandaban ciertos hombres a Oyambre, para ayudar a la arribada de los barcos pesqueros menores, AGS, RGS, 30-VI-1519. En Castro, AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, leg. 5-316.

¹² AGS, RGS, VII-1489, f.350.

¹³ AGS, *Cámara de Castilla, Memoriales*, 148-9.

bate sobre los muros de la villa, derroca las torres, pero además llega a golpear las ventanas de las casas y con temporal inunda hasta la plaza mayor, donde termina la Rúa mayor "porque la abra comido la dicha mar"¹⁴.

Castro Urdiales padecía la misma situación que Laredo. La fecha del 16 de agosto de 1512, constituye el momento de un memorial en que la villa refiere la desnuda frontalidad con que se expone a su propio mar o mar de la Tramontana. Los vientos de Poniente y del Norte baten por los arcos de Santa Ana la concha de la villa, a la que "los navíos e muchas naos no vienen por ser muy mala e fragosa e peligrosa la dicha concha para las dichas naos."¹⁵ El temor a las fortunas de mar es otro de los elementos que resplandece en los documentos, en los que el principal objetivo, se basaba en demostrar la conveniencia de edificar muelles, para la defensa del mar, porque de estos recursos, las villas, en pleno tránsito a la modernidad, aún estaban desprovistas.

No obstante, en la conciencia general sobre estas costa, se aprecian opiniones más optimistas. Refiriéndose a Laredo, se dice también de su puerto, que es "el mejor que ay en toda la costa desde Coruña fasta Fuenterrabía, que es puerto abierto para entrar e salir de noche e de día, sin aver menester marea ninguna."¹⁶.

La violencia del Cantábrico impone tales servidumbres a las villas, con anuales obras públicas, complejas y costosas que en cierto modo superan todas las posibilidades económicas municipales de las mismas. La villas marineras viven siempre vinculadas a estas tareas. En el año 1518, en Castro Urdiales, la obra del caí ya estaba terminada, pero los oficiales del Ayuntamiento advierten al Consejo Real; que "...este Ynvierno an avido tan grandes fortunas de mar que en la dicha villa derribó todos los muros de la parte de la mar e muchas casa e heredamientos."¹⁷ La fulminante activación del mar agobia por lo general a todas las villa marineras del Cantábrico; los mismos elementos se escuchan en Bermeo y en Guetaria¹⁸. La idéntica actuación de los factores permanentes, no será toda la expresión del paralelismo histórico que se da en estas villas castellanas con relación al resto de las villas de la costa Vizcaina y Guipuzcoana. Con las villas de esta costa vascongada se apreciarán en algún momento las huellas

¹⁴ AHPC, *Laredo*, leg. 61-2, AGS, Cámara de Castilla, Memoriales, 148-9.

¹⁵ AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, leg. 5-316.

¹⁶ AGS, *Cámara de Castilla, Memoriales*, leg. 148-9.

¹⁷ AGS, RGS, 26-III-1518.

¹⁸ AGS, RGS, 10-VIII-1517. Ver también en Labayru: *Historia General del Señorío de Vizcaya*, Biblioteca de la Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1968, t.III, p.742.

de una hermandad, de la que en 1296 reconocemos solamente la forma oficial por primera vez constatada, como se nos aparece en el conocido pergamino de Guetaria; el paralelismo y la hermandad será una constante, que aunque deje muy pocos testimonios explícitos, tendrá en cambio muchos indirectos y velados¹⁹. En la zona occidental de la costa de la villa de Santander, además de los puertos citados, la Rabia, a media legua de la villa de San Vicente, esta en su jurisdicción: "...a la entrada de la mies de sola torre y villa de San Vicente, donde ay un puerto e río que se llama la Rabia y desde San vicente fasta llanes ay dos puertos muy buenos en el Nansa y Deva"²⁰. Sin embargo, no consta que exista actividad y población en el puerto de la Rabia.

La villa de San Vicente, como cuando se trata de las villas de Castro y de Santander, Pedro Texeira nos la describe; situada en una punta de tierra o península alta, que el mar cerca por sus tres lados y como las villas anteriores, también padece la marea en sus calles²¹. San Vicente como la villa de Santander, Suances y Santa María del Puerto (Santoña sufre en su puerto una barra peligrosa, sobre todo, en tiempo de tormenta, que cuando muchos barcos

¹⁹ Entre los testimonios más conmovedores y denunciadores de la hermandad sentida entre las villas que componen la Marina de Castilla, asentadas en litoral catellano y vasco, está la formación de una flota espontánea por los vascos que acuden por mar, en el año 1467, para defender a los santanderinos de la privatización señorial de la villa, cuando Enrique IV se la concede por privilegio al Marqués de Santillana, según vemos en Lope García de Salazar: *Bienandanzas e Fortunas*, XXV, p. 409: "...pelearon todos los de Baxo, e los que fueron de arriba...e avn de toda la costa fasta Fontarravía, pesándoles porque tal villa se partía de la Corona Real...". Por el lado de poniente la hermandad siempre fue escasa; los vecinos de San Vicente de la Barquera obtuvieron en cambio, un privilegio sobre la participación en la Armada Real de sus marineros, con la condición de no entrar en tripulaciones mezclados con gallegos; SAINZ DIAZ, V., *Notas históricas sobre la Villa de San vicente de la Barquera*, Santander, 1973, Pergamino 29, p.126, citando AHPC, CEM, p.40, Privilegio de Juan II (20-IX-1444).

²⁰ AHN *Osuna*, leg. 1.788-4 (1498).

²¹ La villa de San Vicente, como las demás villas de la Marina de Castilla la Vieja, padecía en sus calles la marea en los momentos de temporal; SAINZ DIAZ, V.: *Notas Históricas...*, p.349, nos habla de la marea, cuando a veces llega hasta los soportales de la plaza y los barcos andan por ella incontrolados. Del mismo modo, se nos habla de la cerca de la villa caída al final del Reinado de los Reyes Católicos y de los puentes, porque sobre ellos combate la mar, AGS, *Cámara de Castilla, Memoriales*, leg. 120-80, otro tanto se dice del muelle de piedra; uno de los primeros muelles de nuestro litoral, destruido en parte en el año 1506. La crónica de Pedro de Texeira nos demuestra que las villas marineras, todavía en el año 1622, mantenían una infraestructura portuaria, casi espontánea, que apenas ahorraba alguna de las graves dependencias de la Naturaleza; de San Vicente dice:

"...esta situada la villa de San Vicente en una punta o península de tierra alta que hacen dos ríos o brazos de mar quedando de los tres lados cercada de agua y tan ceñido su sitio, que con no ser el lugar de mucha población, se le entra la marea por sus calles...el puerto no es de los mejores por ser de muy poco fondo y lleno de bancos de arena, con que la barra no deja de tener algún peligro y así los navíos que en el entran, son de poco porte..."

En CASADO SOTO, J.L.: *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII*, Santander, 1980, p.152. Más importante para el tiempo de nuestro estudio resulta la impresión que inscribe en su crónica Laurent Vital, en el año 1517:

llegan a guaracerse, se ven obligados en ocasiones a tomar arribada forzosa en el escaso refugio de Oyambre²². No deve ser el lugar de San Vicente suficientemente abrigado, por que en el año 1506, tiene un muelle de piedra de más de cien brazas de largo que está todo caído"²³.

Existe la admisión, en la reciente producción historiográfica, del s. XV, como una época de acentuado rigor climático, por la intensidad de sus temporales y por la frecuencia de los malos inviernos²⁴. Resulta difícil sin embargo, encontrar alguna indicación en la documentación, acerca del impacto especial de los inviernos sobre la fisonomía marítima o costera. A lo sumo, las noticias climáticas más frecuentes, se relacionan con la productividad agrícola o los accidentes de los naufragios. El avance o retroceso de la línea costera, generalmente es una cuestión que dura más tiempo de una generación y es la razón por la que los términos de comparación de las señales desaparezca, y resulte por tanto difícil llegar a una conciencia comparativa. Hemos recogido algunos testimonios extraordinarios sobre el avance del mar en la costa, como un fenómeno que sucede en la segunda mitad del s. XV, sin muchas precisiones.

Sojo y Lomba que presenta un testimonio del P. Sigüenza, cuando refiere las causas por las que los frailes jerónimos abandonaron su primitiva fundación en la isla de Santa Marina, para pasar al Convento de Monte Corbán dice: "que la isla no estaba cercada de agua como agora y por una parte la entran a pie enjuto y el agua se la ido comiendo poco a poco hasta que de tal punto la dejó aislada.."²⁵. Esta subida del mar, viene también comentada y referida por la serie de testigos que participan en la confección de un memorial de Laredo, en el cual reconocen la subida habitual del mar, crando una nueva línea costera. El fenómeno, por lo que a la villa se refiere, resulta particularmente demoledor, pues el mar combate la misma muralla e incluso, como ya dijimos anterior-

"..el día de San Miguel, después de haber oído misa, nuestro señor el rey y desayunado muy bien, partió de Colombres para hacer dos leguas largas.. y llegar a un puerto de mar llamado San Vicente de la Barquera, donde hay una villa pequeña y hermosa, situada en la falda de una montaña en la que las casas de un lado llegan hasta el agua".

Ibidem, p.24. En el año 1518, se dice en Castro Urdiales, que el mar azotó a la villa con daños en casas y plazas, por valor de más de 6.000 ducados de oro, AGS, RGS, 26-III-1518. En Laredo se denuncia el mismo fenómeno, asiduo en los últimos treinta años, AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, leg. 10-34.

²² AGS, RGS, 30-VI-1519.

²³ AGS, RGS, 28-V-1506.

²⁴ El Concejo de Laredo observa en su declaración, el empeoramiento de la meteorología en las dos décadas, a caballo del siglo XV, y XVI y se llega a hablar del retroceso de la línea de costa, invalida por el mar, *Ibidem*, id., RGS, VIII-1503, f.12. Sobre estos mismos años, un testimonio en la ciudad de Málaga, se nos ofrece en la obra de LOPEZ COCA CASTAÑER, J.: *La tierra de Málaga a fines del siglo XV*, Granada 1977, p.25.

²⁵ SOJO Y LOMBA, F.: *Historia de la Merindad de Trasmira*, t. I, p. 553, nota 2.

mente, golpea las paredes de las casas, inunda las plaza en los días peores; corriendo además el camino bajo de entrada a la villa, desde Colindres. Un clérigo de la parroquia que testimonia en el informe, llega a decir: que él mismo conoció los terrenos al pié de los muros recientemente inundados, labrándose en otro tiempo, como huertas litorales y estimadas; antes, por ellas pasaban todos los vecinos²⁶.

Si el retroceso de la línea de costa se debe al generalizado mal tiempo del s.XV o al movimiento de sumersión que en la costa atlántica produce esa trasgresión marina, que en los valles bajos de los ríos da lugar a la formación de los estuarios, no lo sabemos con certeza.

Las rías forman las únicas excepciones de penetración litoral, en una costa generalmente longitudinal y maciza, en donde las montañas llegan directamente al mar. Las rías en torno a las villas, constituyen los punto neurálgicos, donde la vida y por tanto la historia, laten con mayor pulso, dando lugar en ocasiones, a un minúsculo comercio ribereño sin registrar, que llega otras veces a producir encendidos pletios con las villas más próximas. La conflictividad de la competencia con las villas, surge con frecuencia por cuestiones referentes al control fiscal de éstas sobre las playas de su marina.

Entre los últimos caracteres históricos de la Costa de Castilla, conviene aludir al fenómeno de las mareas y la formación de barras, por la importancia técnica que tienen para la navegación y por la añadida importancia económica, que para la edificación de molinos suponen los caños entrantes de la marisma. "El mar está muerto cada ocho días y las aguas nuevas son de quince en quince días"²⁷. Sólo si tenemos en cuenta esta ley de las mareas, podemos imaginar mejor lo que significa para los buques, la necesidad de largas esperas semanales, para remontar las barras hasta el fondo de las rías, como venía sucediendo a los grandes barcos que querían llegar a Limpias, o como sucede a la navegación de la misma villa de Bilbao.

El puerto de San Martín de la Arena y el mismo puerto de San Vicente, veían en la formación de sus barras respectivas, un grave inconveniente para el acceso a los grandes tonelajes.

Las limitaciones infraestructurales a que veníamos aludiendo, resultan importantes para tener en cuenta la política de Los Reyes Católicos sobre la necesidad de barcos grandes, aunque no anden, a la hora de entender el escaso

²⁶ AGS, *Cámara de Castilla, Memoriales*, 148-9.

²⁷ AHPS, *Laredo*, leg. 59-14, (7-VII-1505).

éxito de sus recomendaciones, a juzgar por la reiteración que encontramos en este sentido²⁸. En todo el Cantábrico, solamente en Laredo y en Portugalete podían fondear naves con más de doscientos toneles de arqueo²⁹.

LA CONSTRUCCIÓN DE LOS MUELLES

También en los puertos de la mar de Castilla, se da el fenómeno que advierte J. Bernard como situación general en Europa occidental, de una asociación complementaria entre puertos litorales ricos en navíos y en marinería, pero pobres en fletes, y en la convergencia de rutas comerciales, procedentes de muy diversos puntos³⁰. Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, como también el resto de las villas de la Marina de Castilla, con excepción hecha de Bilbao, durante el s.XV, pertenecen a la multitudinaria familia de puertos cantábricos, que se caracterizaban por la escasa capacidad de iniciativa económica en el tráfico marino; pero su suerte ineludible de caboteros y pescadores, les determinaba desde muy antiguo a estar disponibles en gran mayoría, como única gente de mar, a la disposición bélica de la Corona, complementándose en épocas de paz, con una minoría de armadores de ocultas raíces agrícolas³¹.

A las indicaciones que vamos exponiendo, conviene añadir, como resultado de la mediocre situación económica durante el s.XV, cuyo alcance después analizaremos más detenidamente, la absoluta falta de infraestructura portuaria, condicionante de muchos impulsos económicos en esta centuria. De todos los puertos de la Costa de Castilla, sólo en San Vicente existía un muelle viejo y destruido en el año 1506, los demás puertos eran ensenadas, varaderos en la playa, aprovechando el talud de la ensenada. Guetaria, San Sebastián y

²⁸ Para reconocer la reiterativa política de naves grande, basta leer entre muchas, la Provisión en AGS, RGS, 14-XI-1503.

²⁹ Basas Fernández incluye a Pasajes junto a Laredo, como los dos puertos de mayor capacidad por su calado, para albergar naves grandes, con arqueos superiores a los doscientos toneles, BASAS FERNANDEZ, M.: *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, p. 140 y 158.

³⁰ BERNARD, J.: *Navires et Gens de Mer à Bordeaux (Vers 1400-1560)*, París, 1968, t.I, p.53. Aunque el mencionado autor se refiere a la complementariedad entre los puertos fluviales interiores y los antepuertos atlánticos, existe sin embargo, cierta analogía con los puertos de la Marina de Castilla, en relación con los centros interiores de contratación, ya sean Burgos o Vitoria.

³¹ Entre las villas marineras, no incluimos a Santa María del Puerto de Santoña, porque ya en el nacimiento de las Cuatro Villas por la fundación foral de Alfonso VIII, su condición de abadengo la mantuvo subordinada a la villa de Laredo, en cuanto a jurisdicción marítima se refiere AHPS, *Laredo*, leg. 8-4, f. 113, que presenta el privilegio de Enrique III, 20-VIII-1398, donde se consagra una jurisdicción que se venía practicando ya de tiempo, sobre el litoral desde Coberriz, hasta la punta de Sonabia, según la cual Puerto de Santoña quedaba sojuzgado como puerto subalterno de la villa de Laredo, con necesidad de permiso de navegación y de referencia fiscal en Laredo, ARCha., P.C *Taboada, Olvidados*, 128-7.

Fuenterrabía podían presumir acaso de ser los únicos muelles de la costa vasca, a fines del s.XV³². Este precario en las instalaciones, refleja además, la escasa condición técnica y natural de toda la costa cantábrica en la centuria decimo quinta.

En la mayor parte de los puertos medievales, el hombre apenas llegó a interrumpir las naturales y espontáneas disposiciones de la costa, lográndose tan sólo frágiles trabajos de acondicionamiento en los varaderos y, en muchos casos la atención concejil no sobrepasaba del acotamiento municipal de espacios de fácil inclinación a la marea, siendo reservados por la costumbre, para el depósito de embarcaciones³³. De este modo, se evitaban otros accesos más desafortunados y menos próximos a las plazas de las villas marineras.

Los puertos de las villas marineras de Castilla, no son puertos admirables; sus emplazamientos naturales, con significar algún resguardo, mantienen su carácter de puertos abiertos y peligrosos. Hasta el puerto de Santander, en el interior de la bahía, no puede resistir a la casuística que le imponen los temporales. Con excepción del puerto de Laredo, todos los puertos marineros coinciden en cambio, en estar resguardados del noroeste por las pequeñas colinas donde se asientan las villas, con unas ensenadas que miran al Este. Laredo posee el débil recurso de la Peña de Santoña, que tiene enfrente, como ya fue destacado suficientemente por los vecinos de Santander en la versión que hemos visto más arriba.

Día Sanchez de Quesada en el mismo informe del año 1489, dirigido al Consejo Real, manifestaba, como también hemos visto, el peligro y el escaso abrigo que significaba el puerto de Laredo en tiempo de mucha mar³⁴.

El valor de la orientación del puerto de Castro Urdiales, tampoco salva a la villa de ser asolada por los golpes de mar en los momentos de temporal; "...se

³² BERNARD, J.: *Navires et Gens de Mer...*, T.I, p.54 y p.79, notas 306 y 307. Sobre las obras de reparación del muelle de Guetaria en el año 1479, podemos ver en FERNANDER DURO, C.: *La Marina de Castilla*, p. 482. En Bermeo, hasta el año 1500 no se plantea la construcción de un muelle, LABAYRU: *Op. Cit.*, T.III, p.742.

³³ En la villa de Laredo, a comienzos del siglo XVI, únicamente tenemos un varadero en la ensenada en que termina la plaza, bajo la Rúa Mayor, donde los barcos son sacados cada noche, a fuerza de brazos y se ven limitados a tener embarcaciones pequeñas, AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, 148-9, f.4. En Santander, como en Castro, otra ensenada, en el arrabal de pescadores de Pelleja, daba ocasión a descargar sus pinazas, AMS. leg. 1-10.

³⁴ AGS, RGS, VII-1489, f.350, AHPC, *Laredo*, Leg. 61-2, ARChA., *Ejecutorias*, leg. 349. A pto. del Concejo de Laredo (Valladolid, 21-I-1521). En esta ejecutoria se describe con detalle el emplazamiento del varadero de Laredo, al ser amenazado con la construcción de la torre de Hernando del Hoyo.

necesita un cai para el reparo de la villa porque la mar la destruye..". La gravedad del asunto llega a tal nivel, que ciertas personas de la villa estuvieron dispuestas, a costa de sus propias haciendas, a cerrar los arcos de Santa Ana, en caso de que el Estado no se decidiera³⁵. Los arcos constituían pasos o aperturas de la corriente entre dos puntos residuales de rocas que formaban dos islotes litorales; los argumentos del municipio coinciden con frecuencia en achacar a este punto, la responsabilidad de la destrucción de la concha de la villa, a la que convierten en una ensenada peligrosa, donde se pierden navíos y fletes; el abandono de la situación portuaria por tanto, se constituía como importante elemento revulsivo del tráfico comercial³⁶.

Con todo, a pesar de la existencia de razones seculares, los plateamientos y la ejecución de las obras, se desarrollaban con una lentitud y negligencia inaprensibles.

El cai de Laredo, obtuvo de Enrique IV el permiso para comenzar la obra, en el año 1460; las obras del muelle se comenzaron poco después de haberse iniciado la década de los setenta; pero en el año 1474, según el testimonio de Pedro Ruiz de Cachopín, vecino de Laredo, y Gonzalo García de Garvijos, distinguido vecino de Santoña, se afirma; "Que por su muerte e fallecimiento (Enrique IV) e por la grand mortandad que en esta villa vino, cesó el trato e el edificio del dicho muelle"³⁷.

Veinte años más tarde, después de una serie de razones concéntricas se acordará con toda parsimonia el proyecto de proseguir la obra de los muelles. Para este nuevo resurgimiento constructor, resultarán imprescindibles los argumentos de drama y tragedia, basados en naufragios recientes de naves, en las proximidades de la costa. Las invasiones violentas del mar dentro del cerco de la villa, rompiendo las murallas, hasta llegar a la plaza donde termina la Rua Mayor, terminaron destruyendo, no sólo el último tramo de esta rua, sino que el mar llegaba a poner al garete la mayoría de los barcos allí varados; barcos que por otra parte, según nota expresa del informe, se ven reducidos a minúsculas capacidades de arqueo, por falta de esos muelles, donde pudieran fondear navíos con calado³⁸. Por último, actuarán en los informes las terminantes razones

³⁵ AGS, RGS, 4-III-1512. El compromiso de las fortunas privadas, alude a los negocios en los gastos de reparación y de calafatear, que resultaban imprescindibles en el mantenimiento de población trabajadora en la villa y en el sostenimiento de las rentas reales.

³⁶ AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, leg. 5-316.

³⁷ AHPC, *Laredo*, leg. 61-2.

³⁸ AGS, *Cámara de Castilla, Memoriales*, 148-9, *Idem, Cámara de Castilla, Pueblos*, 10-34.

que mueven definitivamente las decisiones de la lejana Administración Real de la Corte de Valladolid y, en este caso, se exponen todas las razones obvias que mueven la esperanza de un despeque económico, acelerando el tráfico de mercancías y acrecentando las rentas reales.

La inclusión de Castro Urdiales en esta problemática de pesadas obras en los muelles será más concreta y rápida. En el año 1512, Castro solicita la licencia de obras³⁹. La necesidad de cais y de muelles en sus costas, todavía significaban operaciones muy sumarias y desprovistas de recursos o de equipamientos suficientes. Por el año 1500, Bermeo estaba a punto de terminar sus tres muelles, y en la costa bretona, con la que desde la Marina de Castilla se practicaba una comunicación recíproca y frecuente, el muelle de Nantes constituye una primicia en trance de estreno⁴⁰.

Llegados a este punto, conviene aclarar que el contenido del vocablo "caj" o "Kay", al menos como la historiografía francesa trata de aclarar su significado, en temas sobre acondicionamientos portuarios⁴¹, no implica ningún contenido que quiera decir: obra construida. Se refieren sencillamente a las desnudas rampas de ribera, donde quedan varados los barcos con la marea o con la ayuda de empujones de las gentes o de los animales. En cambio, desde el primer momento que sentimos este vocablo en castellano, siempre va asociado a obras de cantería, "de cal y canto", con medidas de tantas brazas etc.⁴². En castellano

³⁹ AGS, RGS, 26-X-1511. En la primera exposición de la necesidad en Castro Urdiales de un cai, para evitar que el mar rompa la villa en dos, como acaba de suceder, cuando la creciente y las olas se salen por temporal, AGS, RGS, 6-VII-1512.

⁴⁰ TOUCHARD, H.: *Le Commerce Maritime Breton à la fin du moyen Age*, París, VI, 1967. p. 323. En 1492 se comienza la construcción del muelle de Nantes, donde anteriormente no existía otra preparación para los desembarcos y la carga de mercancías que una estacada. En Francia, los primeros muelles se construyen en torno al año 1517, anteriormente eran simples "caillases".

⁴¹ BERNARD, J.: *Navires et Gens de mer à Bordeaux*, t.I, p.79, nota 305, aquí se aclara documentalmente la expresión anacrónica de cai, escrita en castellano como cay: "ce cay n'était d'ailleurs qu'une cale inclinée sur laquelle on construisait des navires" y en la p. 80 continúa: "Pas plus que Rouen, Nantes et bien d'autres ports en rivière, où les navires flottaient sur les Kays, qui n'étaient en fait que des cales ou des berges à peine aménagées...". Bernard reserva la palabra quai para referirse a los muelles de obra, continúa en la página 324 de la misma obra: "Mais ici comme là, de simples caillases, où l'on tire les bateaux équipent les berges".

⁴²- A la solicitud por el Corregidor de la licencia de obra, en el año 1489, "...para que fiesese un muelle de piedra ...dentro del mar", en el año 1494, los Reyes Católicos responden con una subvención de 1000 florines de oro "para ayudar a faser el cay", AGS, M y P, leg. 21-23. En el año 1498, el Corregidor responder: "...mandamos faser el cay de piedra", AGS, RGS, XI-1498, f.20 "...a faser la obra del muelle e cay de la dicha villa de Laredo que agora se fase". La villa de Castro Urdiales necesitaba; "un cay para el reparo de la villa", AGS, RGS, III-1512. En Castro Urdiales como en Laredo, se contrató la edificación del cai por brazas, para que sirviera de refugio de naves, sin que tengan que salir del agua; AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, leg. 5-316, AHPC, *Laredo*, leg. 61-2.

aparece cierta identidad en el concepto, entre los vocablos cai y el de muelles, ambos actúan como términos sinónimos, en tanto que en francés se distingue con cuidado, entre las voces de "cay" o "Kay" y un quais, término este último que se reserva justamente para indicar la obra de muelle, con la que se abandona la situación penosa y antigua de los cays o caillases.

Las obras públicas que se refieren a la villa de Santander sobre cuestiones de muelles y arribadas, ni tienen en esta época, contemporanea al reinado de los Reyes Católicos, y su posterior inmediatez, la misma actualidad que en las tres villas restantes del Corregimiento de la Costa de la Mar. La situación de su puerto, emplazado en el marco que resguarda una bahía, ofrece unas condiciones de fondeadero y de varadero más tolerantes con el curso de una meteorología destructora; las circunstancias de emplazamiento y orientación, más la añadida situación de postración económica, por la que atravesaba la villa santanderina, en la época a caballo de las dos centurias, obliga a su municipio a dejar el planteamiento de una obra tan enorme por su costo, para el año 1542; en este año se concede al Concejo de Santander la licencia de sisa en los mantenimientos de la villa, para ayuda de la financiación en la construcción del muelle y contra muelle, que irá desde la Iglesia de los Cuerpos Santos de los Mártires, hasta la Peñas de Herbosa⁴³.

Las vicisitudes de una gran construcción, siempre demuestran aspectos sugestivos y de interés histórico, por varias razones; entre ellas, conviene destacar la expresión de la capacidad organizativa de una sociedad determinada, se pueden reconocer también en estas grandes obras de acondicionamiento, las tasas de cierto nivel técnico y financiero, que a su vez concatenan otras transparencias; pero entre todos los asuntos de interés que se presentan, conviene también destacar a los más admirables, y en este caso tenemos la contemplación de la gruesa parsimonia, con que terminan de gestarse las grandes soluciones, evidentes por los siglos.

La obra de los muelles de Laredo, desde la reanudación de las obras, en 1490, invirtió casi 30 años en su terminación, en el año 1518, acabadas las obras del cai, se comienzan las del contracai⁴⁴. Por el contrario, las obras de los muelles de Castro, planificadas para doce años, a partir de 1512, en el año 1528 tenemos ya la primera noticia de su terminación⁴⁵. Bermeo, que solicita la licen-

⁴³ BARREDA, F.: "El Chacolí santanderino en los siglos XIII al XIX", *Altamira*, (1974), p.17.

⁴⁴ AHPS, *Laredo*, leg. 66-3.

⁴⁵ Biblioteca de Menéndez Pelayo, *Sec. Ms.* 219, t.II, p. 19 y 30.

cia de obra en el año 1500, en 1517 ha de renovar la solicitud de ayuda, para el reparo de los muelles deshechos por una galerna⁴⁶. En el campo de los motivos y de las razones persuasorias, con las que los memoriales de los municipios respectivos pretenden convencer al Consejo Real de la necesidad de estar obra, la razón del acomodo de las naves en los puerto, no constituye la única razón que arguyen. Porque los vecinos de Castro resaltan como primer objetivo de la construcción del cai, la defensa de la villa de la violenta actuación del mar, que golpea sobre los muros y casas⁴⁷. Todos los testigos que participaban en la confección del memorial del año 1494, sobre los desastres cometidos por el mar en la villa de Laredo, estaban de acuerdo en afirmar la especial virulencia del temporal en los primeros diez años del Reinado de los Reyes Católicos. Martín de Escalante presupuestaba la obra de reedificación de los desastres, en 30.000 doblas y Ferrand González de la Obra también se acercaba a este presupuesto⁴⁸. Tanto Bermeo como Castro, aunque con menor detención, demuestran en 1517 y 1518 respectivamente, que las terribles tormentas del invierno habían derrocado sendas murallas en ambas villas, por la parte de la mar, y en Castro se debe añadir: que los destozos del mar afectaron a muchas casas y fincas (que ya se habían perdido) con una evaluación en destrozos, de mil ducados de oro. Todo se arreglaba con la construcción de los muelles, que cada uno medía con arreglo a la coyuntura de su puerto⁴⁹.

Anteriormente dejábamos ya indicado como San Vicente de la Barquera, a comienzos del s.XVI, tenía un muelle de piedra de más de cien brazas que estaba a la sazón enteramente caído. Evidentemente, esta noticia nos demuestra que San Vicente, con Guetaria y San Sebastián, estaban dotados de sus correspondientes cais en la segunda mitad del s.XV, estableciéndose por tanto, en cuanto a instalaciones portuarias se refiere, en el ranking de los pioneros en la costa cantábrica, contemporáneos con los muelles de Londres, Southampton o de Bristol⁵⁰.

⁴⁶ AGS, RGS, 10-VIII-1517.

⁴⁷ AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, 10-34 (1494). Resulta una poderosa descripción de la fragilidad de recursos de la villa de Laredo en los momentos de temporal, cuya muralla, calles y casas se ven golpeadas por la marea hasta su destrucción de derribo. En los duros momentos del invierno los barcos que se subían a fuerza de brazos, hasta el mismo término de la Rúa Mayor, se ven expuestos al garete por un mar que sube por la misma calle y la destroza en su tramo final. Así cuentan los vecinos contemporáneos "conviene edificar un cay para salvar las torres y la muralla".

⁴⁸ *Ibidem*, *id.*

⁴⁹ AGS, RGS, 26-III-1518; en este año el valor de los daños por temporales de mar, se acercaba en la villa de Castro a los 6.000 ducados de oro. Sobre los efectos del temporal en Bermeo puede verse. AGS, RGS, 10-VIII-1517.

⁵⁰ BERNARD, J.: *Op. Cit.*, t.I, p.80, nota 307.

Los muelles de esta época bajo-medieval, constituyen mediocres disponibilidades, que ofrecen una relativa seguridad a las naves, porque las firmes defensas contra la mar arbolada del Cantábrico, sólo pueden esperarse de los recursos arquitectónicos del s.XVIII. De la fragilidad en las instalaciones medievales, también existen huellas.

La villa de Laredo en el colmo de su postración, en el año 1489, planteaba con delirios de grandeza el proyecto de su muelle, basándose en una conciencia de glorioso pasado, lleno de intermitencias y con muy pocas huellas documentales. Su puerto queda descrito como el mejor de toda la costa:

".. e tal que en el se fazian cargas e descargas de las mercaderias que cargaban los mercaderes de Burgos y de las otras cibdades de Castilla para los reynos de Francia e Inglaterra y se descargaban las que de alla venían en rretorno de la que lleuauan por ser tal puerto se recogian en él las flotas quando auian de partir y asi mismo quando los reyes antepasados y sus Altezas mandauan hazer algunas armadas en el dicho puerto se recogian, por ser puerto abierto, y caben en él muchas fustas de qualquier grandor que sean.."

Con el optimismo de tal conciencia histórica se intenta edificar un cai:

"..en el mejor que aya en toda la costa y que tiene para ello aparejos, de auer pennas e piedras lo que sea necesario y muy buen cimientto sobre que se pueda fundar e que asi fecho puedan estar dentro dél dozientas fustas y más, para se poder reparar a todas las fortunas e muy buen lugar para después de fecho se conservar para adelante"⁵¹.

Ante un propósito tan encendido, la paradójica realidad económica comienza a asomar la cabeza, cuando en el año 1498, sorprendemos que el histórico contrato de obra, no aspira a más que un escaso muelle de treinta brazas, que han de ser construidas en tres años. Los obras significan construcciones tan vulnerables, que en los temporales de invierno, que suceden sin haberse terminado aún la obra, se producen graves destrozos, que dan lugar a nuevas reparaciones y al aumento de costos en los presupuestos, con graves dilaciones para los contratistas. Martín Sánchez de Ampuero, cantero, maestro de obras y vecino de San Sebastián, les hacía la primera estafa, por no guardar calidades, y tuvo que parar la obra para ser revisada por una comisión de maestros de cantería, con lo cual termina el primer capítulo de la reanudación de las

⁵¹ Preguntas XIª y XIIª de un memorial de testigos, AGS, *Cámara de Castilla, Memoriales*, 148-9.

obras del cai de Laredo⁵². Las obras, a partir del año 1498, ven aumentados sus presupuestos iniciales por razón de la piedra empleada; hasta este año las canteras que sostenían las obras del muelle, estaban localizadas en el término de Laredo, pero a partir del año 1498, resulta imprescindible utilizar las canteras de la Peña de Santoña⁵³. La construcción de los muelles laredanos volvía a reanudarse en el año 1501. Esta vez la obra se daba en destajo a dos vecinos de Laredo; pero este nuevo contrato queda revisado en menos de dos años, porque en el año 1503, llega un maestro de cantería a la villa, en plena crisis económica para ofertar un presupuesto mucho menor⁵⁴. La solución que da el Concejo municipal, deduce al final que el maestro extrajero se una a los dos anteriores, naturales de la villa y en 1504 tenemos un trío dirigente de la obra, formado por Pero Sánchez de Bercedo, Ruy Martínez de Barana y Martín de Arriaga; ellos a su vez, también se lamentan que la obra del cai "no se puede faser tan presto como era menester", añadiendo los peligros que estos retrasos suponían para la villa y las naves, al ver que el dinero preparado para esta obra, era dirigido por las justicias de la villa "para otras que ellos quieren"⁵⁵.

La senda sinuosa y lenta que toca en suerte a los muelles de Laredo, quizá sirva como antecedente previsor de las obras de construcción de los muelles de Castro Urdiales; para que su obra, que era de mayor envergadura que la de Laredo, fuese a tener una duración menor. El Concejo de Castro, el año 1512 presenta un proyecto de obra, para hacer no sólo un cai, sino un contracai. Parece que la decisión final sobre las medidas del proyecto iban a ser de 60 brazas por cada año, tenemos una previsión de obra, en teoría al menos de 10 años⁵⁶.

Las dificultades financieras tratarán de prolongar esta obra por seis años más⁵⁷. En Castro Urdiales, para que las obras de levantamiento de los muelles resultara eficaz, convenía, según todos los medios de consulta, hacer esa obra previa, que suponía el cierre de los arcos de Santa Ana, cuya duración se estimaba en tres años de trabajo. Los trabajos de construcción tardarán más de lo

⁵² AGS, RGS, XII-1498, f.62.

⁵³ AGS, RGS, 9-XI-1503: Denuncia de Martín Sánchez de Villota en Laredo sobre el encarecimiento de la obra del muelle.

⁵⁴ AGS, RGS, XII-1498, f.6.

⁵⁵ AGS, RGS, 9-XI-1503. Ante los nuevos gastos, se trata de compaginar un abaratamiento de presupuestos con nuevas fuentes de financiación.

⁵⁶ AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, 5-316.

⁵⁷ BMP, *Sec. Ms.*, 219, t.II, f.196 y ss., AGS, RGS, 9-II-1515.

previsto, a pesar de que en el documento anteriormente citado, se diera una previsión para el término del primer capítulo de obras, consistente en la terminación del muelle en el año 1516; sin embargo hubo que esperar en este caso al año 1518 y, a partir del año 1519, los esfuerzos del trabajo se concentran sólo en el contracai⁵⁸. Un año antes, la villa de Laredo también había comenzado la obra del contramuelle⁵⁹, proyectado en el año 1515, a raíz de los desastres de un invierno que demostró sobradamente la insuficiencia de un muelle único⁶⁰. Los muelles o cais del s.XVI lograron ser únicamente frágiles paliativos ante la mar gruesa; sus obras de mantenimiento por las continuas roturas, teminaron siendo más caras que las costas iniciales⁶¹.

Las claves para entender el lento desarrollo de las obras de construcción y de mantenimiento, nos vienen dadas en las fuentes que tratan de la financiación de estas obras, llenas de síncopas e intermitencias, que nos llevan al final de la segunda década del s.XVI, para poder ver, por fin, el estreno de estos preliminares en la infraestructura portuaria, apareciendo como los signos precursores de un mayor dinamismo comercial y militar en las Cuatro Villas.

Debemos distinguir al menos, dos fuentes principales, en que se alimentan los cauces financieros de unas cantidades de gasto inéditas, en las dos villas montañosas, implicadas en la construcción de sus muelles. El primer soporte financiero estuvo formado por la propia administración central de los reyes; el segundo soporte se constituye en la Administración municipal, mediante el viejo recurso del impuesto de la sisa en los mantenimientos y sobre el tráfico comercial. Desde el principio del proyecto se está organizando la capacidad de este recurso impositivo, como la primera vía financiera, mientras que en los recursos ofrecidos por la Administración del Estado, no actuarán, sino de modo insuficiente, caritativo y supletorio.

En el primer momento de reanudación de la obra del cai de Laredo, en el año 1489, la cantidad de su presupuesto, sin contar las cantidades del contracai, que serán un capítulo advenedizo, se estimarán por valor de quince mil flo-

⁵⁸ AGS, *RGS*, 23-V-1519: Prórroga por otros cinco años, concedida al Concejo de Castro Urdiales, para seguir echando la sisa anual en los mantenimientos por valor de 130.000 mrs.

⁵⁹ AHPC, *Laredo*, leg. 66-3.

⁶⁰ AHPC, *Laredo*, leg. 66-46.

⁶¹ AHPC, *Laredo*, leg. 10-3, f.23, referido a Castro Urdiales, y AGS, *RGS*, 20-VI-1521: Ejecutoria, a pedimiento de Martín de Otañes y del licenciado de Otañes, contra Mencía Marroquín de Montehermoso, vecinos de Castro de Urdiales (Burgos, 26-VI-1521).

rines de oro, que en esta hora, se pensaba ya en amortizar con el valor de la sisa sobre el tráfico de carga y descarga de mercancías⁶². Las obras que se había hecho en tiempos de Enrique IV, según el escribano Pero Perez de Cuevas, había costado ya más de mil florines⁶³. En otros momentos del comienzo de la obra, las cantidades que se manejaron, tienen todo un valor de género literario, sin intención de ser cifras alcanzadas en una recaudación. En este caso fueron evaluadas a ojo, costes inabordables de doscientos mil maravedíes o de seis mil doblas por cada año de trabajo, que para ser amortizadas con la sisa del tráfico y otros pequeños recursos, suponen además de antemano, un tráfico portuario que no llegó a existir y tampoco se está viendo llegar durante la obra⁶⁴. Los reveses de la recaudación resultan demasiado expresivos de la humilde situación económica de Laredo; en el año 1492, justamente uno de los objetivos de la villa con la obra del muelle, era sacar al vecindario de una situación de pobreza a que se veía sometido, desde hacía 15 años por lo menos⁶⁵. La notable impotencia del tributo en la villa de Laredo, obliga a los Reyes en el año 1494, a disponer una libranza en favor de las obras de los muelles de Laredo, por una cantidad de 265.000mrs., provenientes de las rentas de las alcabalas y tercias, repartidas en cuatro cantidades de 66.250 mrs. al año, que serán librados los años de 1495, 1496, 1497 y 1498 ".por los buenos servicios fechos de la villa"⁶⁶. A partir del año 1495, se precisan los aranceles con que se van a cobrar las sisas de los mantenimientos y del tráfico en general, con un vigor de dos años⁶⁷. Esta política de sisa financiera, se iba a prorrogar automáticamente

⁶² AGS, RGS, VII-1489, f.350; la sisa proyectada en este momento, atañe especialmente a los mercaderes con un recargo del 1/1.000 de lo que montare la descarga de mercaderías, aunque se trata de un navío que descarga su mercancía únicamente para calafatear, limpiar fondos, etc. con la condición de que la descarga sea dentro del cai.

⁶³ AGS, *Cámara de Castilla, Memoriales*, 148-9. Inciso final de la novena pregunta del cuestionario que se formula para el memorial.

⁶⁴ *Ibidem*, *id.* sobre las pestes y fuego de la villa de San Vicente entre los años 1470-1483.

⁶⁵ AGS, RGS, VII-1489, f.35.

⁶⁶ AGS, *M y P*, 21-23.

⁶⁷ AGS, RGS, II-1495: Reparto de sisa:

- En el quintal de pescado cecial 5 mrs.
- Cada fanega de sal 3 mrs.
- Azumbre de vino 1 mr.
- Libra de carne 1/2 blanca.
- Fanega de trigo 1,50 mrs.
- Quintal de hierro 3 mrs.
- En todas las mercaderías que se carguen y descarguen de las que vienen por mar 2 mrs.
- Quintal de congrio seco 10 mrs.
- Millar de sardina salada 2 mrs.

en el año 1497⁶⁸, con una fácil autorización. No obstante, Lope de Salazar, procurador del Concejo de Laredo en el año 1498, denuncia la picaresca con que se sustraen los comerciantes forasteros del impuesto, ayudados a veces por los mesoneros y almaceneros vecinos de Laredo⁶⁹. En la reanudación de la obra en el año 1501, abandonada desde 1498, se solicitó un permiso de dos millones de maravedís, para echar por sisa en las mercancías de abastos, estas cantidades podían ser también repartidas entre los vecinos, teniendo en cuenta que para la sisa, se requería utilizar el mismo arancel del año 1495. A este ingreso se debe añadir una nueva solicitud de licencia, para echar dos maravedís al millar, sobre la carga y descarga portuaria en estos dos años, pero todo ello terminó en un fracaso "...a cabsa de que en el villa había tenido muy poco trabto". La licencia de este recurso se prorroga desde el año 1501, por tres años más con la condición de que al cabo de los tres años, se suspenda definitivamente el impuesto de las sisas⁷⁰.

Entre los recursos estatales concedidos por los Reyes Católicos, figuran en el año 1503, como ingredientes de la financiación de la obra de los muelles, las penas de Cámara concedidas por tres años, también a partir del año 1501⁷¹.

La promesa de librar a la población de Laredo de la sisa, resultó imposible de realizar, porque en el año 1505 y en 1508 se vuelve a prorrogar la licencia de su práctica, con los mismos aranceles⁷². Conviene precisar, entre tanto, que mientras en las solicitudes de la licencia de cobro del impuesto, se manejan necesarias cantidades por parte del Concejo, que llegan hasta dos millones de maravedís, en realidad, el concejo de Laredo reconoce sin embargo, que con una cantidad de 50.000 mrs. anuales ya tienen bastante⁷³, sobre todo cuando se trata de una obra tan desesperante por su lentitud. Hasta el punto, que el

- Quintal de sebo 8 mrs.

La sisa mencionada se arrendará anualmente durante dos años en pública almoneda, con obligación de que los maravedís resultantes no se desvíen a la atención de otras obras. AGS, RGS, 24-V-1508.

⁶⁸ AHPC, *Laredo*, leg. 66-41. Se autoriza a la villa de Laredo un reparto por sisa de cierta cantidad de maravedís con destino a la obra de los muelles (Valladolid, 10-VI-1497).

⁶⁹ AGS, RGS, XI-1498, f.20.

⁷⁰ AGS, RGS, 27-III-1501.

⁷¹ AGS; RGS, 9-XI-1503: Provisión para que sea revisada la mala administración de la villa de Laredo con inspección de los libros de cuentas, padrones e hijuelas. Concesión de sisa hasta que se termine el cai, además de una concesión por el rey don Fernando de la penas de Cámara en 1511, para las obras de 1 cai y una recomendación a su hija dña. Juana, para que las penas de Cámara de la villa se mantengan dedicadas a la obra del cai de Laredo, AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, 10-54.

⁷² AGS, RGS, X-1505, f.98 y RGS, V-1508, s/d.

⁷³ AHPC, *Laredo*, leg. 66-46.

Concejo de la villa se ve obligado a defender la plaza del desembarcadero, poniendo del lado del mar una gran pared para su defensa, que la furia del invierno llegó a derrocar en muy breve transcurso⁷⁴.

En 1512, Castro Urdiales, con el mismo procedimiento del la sisa, aborda una obra aún mayor que la de Laredo, con una necesidad en principio de 200.000 mrs. anuales, durante los primeros cuatro años. Cuando por fin, el 9 de noviembre de 1512, prevalece la opinión de Martín Pérez de Cereceda, vecino de Castro Urdiales, que junto a Juan de Arestiguieta y Lope de Liçaur, maestros de cantería de San Sebastián, avalúan la obra del cai, de una longitud de sesenta brazas en 24.000 mrs. por braza, se apoyan en este caso, sobre todo proyecto inicial de Miguel de Sanchevaliey, guipuzcoano, que defendía inicialmente una obra de 120 brazas, dedicadas tan sólo para el cai. El grupo de Martín Pérez también seguirá diciendo que con otras sesenta brazas se podía terminar un contracai⁷⁵.

En el año 1514, se vislumbra ya que la obra del cai y del contracai que se volvió a emprender en el año 1517, va a costar una cantidad aproximada, a los diez millones de maravedís. Doña Juan, impresionada por la dramática tenacidad con que los vecinos de Laredo piden subvenciones, les concede una renta por juro de heredad perpetuo, que anualmente suponía la cantidad de 7.800 mrs., situados en las rentas del salín de la villa, más otra concesión que les da su padre; el rey don Fernando, de mil florines⁷⁶.

Castro Urdiales sin embargo, en plena obra, por el año 1515, se da cuenta de que el volumen de los trabajos llegará a superar con creces los plazos de las sisas, y se presta a renovar la concesión de licencia que tiene para echar este impuesto. En ambas villas las sisas terminan con los escasos recoldos de un comercio comarcal, ocasionalmente visitado por los recueros castellanos que se acercan a la costa en busca de pescado. La población de las villas por esta época, vista bajo el prisma de los documentos, es descrita con frase literal, diciendo: "...que los vecinos de la dicha villa están muy fatigados e gastados con sisas e imposiciones de servicios que an pagado e con las guerra pasadas..⁷⁷.

⁷⁴ *Ibidem, id.*

⁷⁵ AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, 5-316.

⁷⁶ AGS, *RGS*, 19-VIII-1514: Concesión hecha por el rey don Fernando, de 1000 florines de oro, para las obras de los muelles, AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, leg. 10-70: dña Juana, por indicación de su padre el rey don Fernando, concede a la villa de Laredo la merced de 7.800 mrs., durante veinte años, situados en el salín de la villa; estos maravedís provienen de un juro de merced, cuyo propietario anterior fue Juan de Velasquez.

⁷⁷ *Ibidem, id.*

Los años de 1517 y 1518 resultan de especial preocupación por la violencia de los temporales en los inviernos. Los muelles se habían enquistado en la administración de las villas marineras, como sangraderos permanentes, que terminaban con sus haciendas, hipotecando incluso la necesidad de atender otras obras públicas de envergadura, como los caminos de Castilla, las murallas etc. Los gastos que los muelles había supuesto para la Hacienda concejil de Laredo, en ocho años desde 1512 hasta 1520, alcanzaban la cifra de 1.373.090 mrs.⁷⁸. Mientras que Castro Urdiales, que no veía la forma, en el año 1519, de superar con el impuesto la cantidad de 130.000 mrs. al cabo del año⁷⁹, en el año 1521, ya llevaba gastados 7.000 ducados⁸⁰. Laredo en sólo un año, en 1520, lograba ya unas deudas concejiles, o lo que es lo mismo, confeccionaba presupuestos sin dinero, para gastos obligatorios, por valor de 108.776 mrs.⁸¹. Según Pedro de Cachopín, en el año 1520, ya se llevaban gastados desde principios de año, seis millones de maravedís y los reyes les había regalado únicamente dos mil florines⁸². La obsesión por las deudas en la villa de Laredo llegó a tal punto, que aparece algún testamento de notables de la villa, con dedicación de dinero especial para el cai y sus reparaciones⁸³.

A partir del año 1523, los muelles de Laredo pueden considerarse terminados y en el año 1528, los de Castro Urdiales. Doña Juan y sus hijo Carlos I, regalarán a Laredo una cantidad inmortal de diez mil maravedís anuales, para mantenimiento de los muelles, que todavía en el año 1577, permanece inscrita en los libros de Contadurías como una cantidad activa⁸⁴.

Los muelles de Castro, al fin costaron catorce mil ducados, y ambas villas, para el mantenimiento de los muelles y su amortización, adoptan por solicitud, el mismo arancel que Enrique IV, en el año 1463, hubo concedido a la villa de San Sebastián⁸⁵.

⁷⁸ AGS, RGS, 22-IV-1520; A estos resultados contables se añaden cincuenta mil maravedís más, gastados en el desembarcadero de las naos.

⁷⁹ AGS, RGS, 23-V-1519.

⁸⁰ AGS, RGS, 26-VI-1521 (nota 92).

⁸¹ AGS, RGS, 22-VI-1520.

⁸² *Ibidem*, *id.*

⁸³ AHN, *Consejo de Castilla*, leg. 26.350.

⁸⁴ AHPC, *Laredo*, leg. 10-3, p.23 y 24.

⁸⁵ BMP, *Sec. Ms.*, 219, t.II, f. 196: Solicitud de licencia para poder echar impuesto de cayaje a las naos y mercaderías que a esta villa (Castro) viniesen, según como estaba previsto en las villas de San Sebastián y Laredo.

En estos años, la villa de San Vicente de la Barquera, que ya tenía, como dijimos, un viejo cai en el año 1500 de 150 brazas, en el sector de obras públicas, su pesadilla principal en los tiempos medievales, versaba siempre sobre el tema de los puentes, aunque en el año 1516, tenía asignados para el reparo del muelle, una cantidad fija de 15.000 mrs. anuales.⁸⁶

La bahía de Santander, con su espléndido fondeadero y la rampa que lograba la pequeña ensenada, delante de la calle de la ribera, estaba hundida en la peor de las crisis, desde el año 1497; sometida la villa a la pestilencia, aún durante el año 1504, Santander estaba lejos no sólo de los tiempos pasados, sino de los antepasados. La villa apenas llegaba a una población de 150 vecinos⁸⁷, y no estaba la cosa para muelles, en un lugar, donde nadie viene y son muchos los que se van o se mueren. En el año 1518, cuando Castro y Laredo, hipotecados en su futuro inmediato, superaban la angustia del impuesto de las sisas con la ilusión de hacer dos muelles, en la villa de Santander, se recibía una carta de las Serenísimas Magestades, madre e hijo, que concedían a la villa la facultad de vender 20 ducados de hierba cada año, para pagar las deudas contraídas por la villa y su concejo en el año 1517, en aquella inútil preparación del festejo de la llegada de don Carlos I a su puerto, cuando desembarcó en Tazones. Como es sabido, este desembarco se produjo por equivocación de los pilotos⁸⁸.

Laredo, con la obra de los muelles terminada, a fines de la década tercera de s.XVI, podía ya, en opinión de su procurador, tener los barcos siempre en el agua, sin necesidad del terrible esfuerzo vespertino de tener que sacar los barcos a la plaza, a fuerza de brazos; de esta manera, se podrán hacer barcos más grandes y aumentará el número de salidas a la mar, con el consiguiente aumento de rendimiento de la alcabalas, como argumento definitivo en el interés de

"...que diz que tienen los dichos cayes e que lievan e cogen coforme al arancel que para ello dio el Señor Rey D. Enrique que aya Santa Gloria, a la dicha villa de San Sebastián". Continúa el documento con la inserción del arancel que en el año 1463, Enrique IV hizo a la villa de San Sebastián y que posteriormente se convirtió en un modelo de impuestos de cayaje con destino a la amortización de los muelles y de las obras de mantenimiento. Este arancel guipuzcoano viene a ser una merced complementaria de un arancel anterior concedido a San Sebastián por el Rey Juan II de Castilla, pero que no llegó a reportar beneficios suficientes en la coyuntura especial de la villa donostiarra, sesenta años antes de la importancia económica que se sintió en las villas de Castro y de Laredo, en los comienzos del siglo XVI. Conviene añadir que el impuesto del cayaje es concedido para cobrar "a extranjeros y otras personas de fuera de mis reynos".

⁸⁶ AGS, *Cámara de Castilla, Pueblos*, 17-31.

⁸⁷ AMS, leg. 2-10.

⁸⁸ BMP. Sec. Ms, 219, t.II, p. 131 y en la Crónica de Laurent Vital, CASADO SOTO, J.L.: *Cantabria...*, cap. XXXIII, p.18.

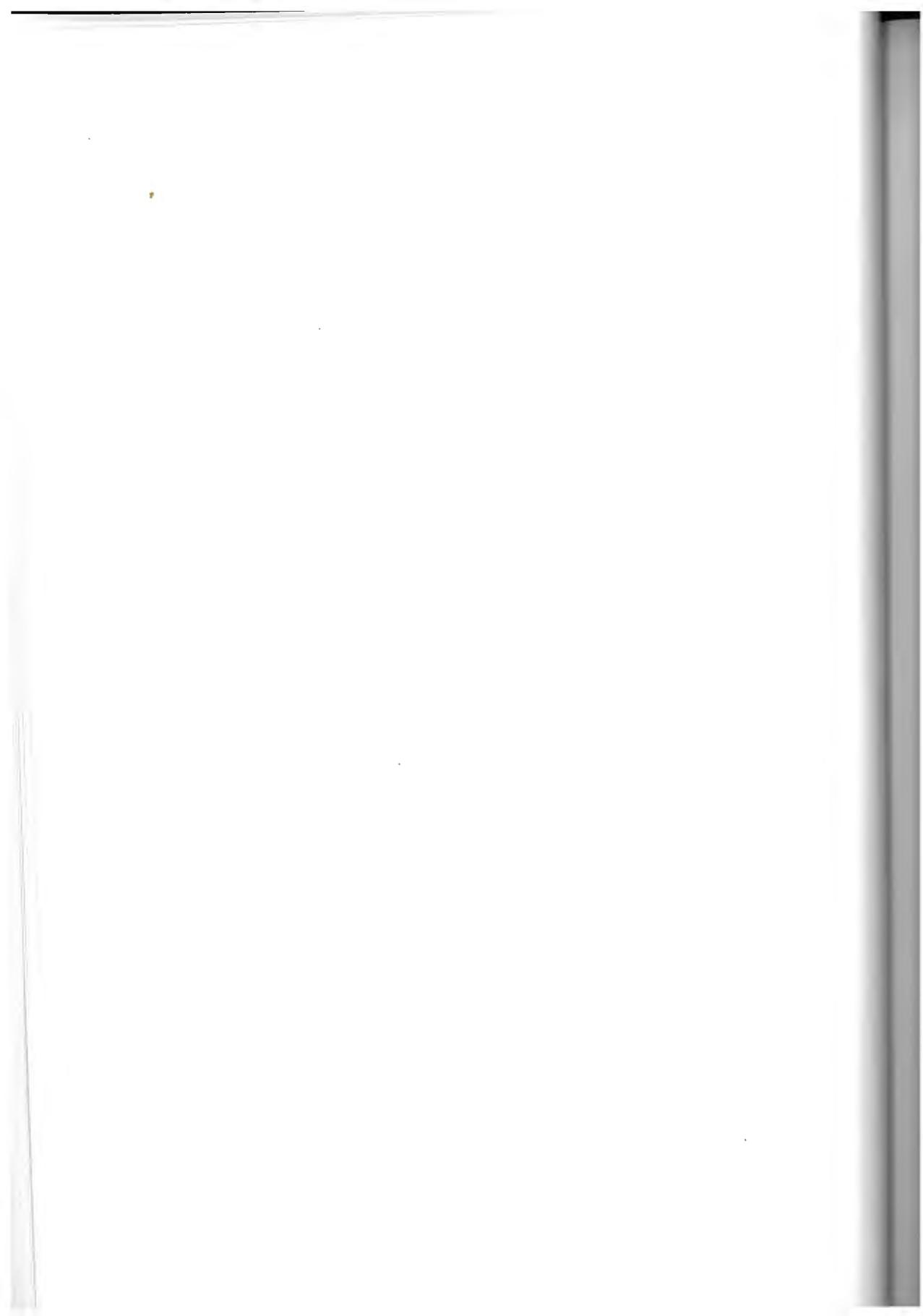
los reyes⁸⁹. De la construcción de los muelles, hasta el servicio de Dios que de tal obra deviene, resulta proclamable y útil⁹⁰. Las calidades náuticas del litoral, con estos trabajos quedarán mucho más adaptadas a sus aptitudes económicas. La necesidad de los dragados o el peligro de las barras, destructoras en la entrada de las ensenadas, todavía en estos siglos medievales, permanecerán imperturbables como la estatura de sus montañas o la fuerza incontenible del viento.

⁸⁹ Ver la pregunta XIVª del cuestionario del memorial en AGS, *Cámara de Castilla, memoriales*, 148-9.

⁹⁰ *Ibidem, id.*

APROXIMACIÓN CRÍTICA A LA HISTORIOGRAFÍA SOBRE LA
ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL HISPANA
EN LA EDAD MODERNA

JOSÉ LUIS CASADO SOTO



APROXIMACIÓN CRÍTICA A LA HISTORIOGRAFÍA SOBRE LA ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL HISPANA EN LA EDAD MODERNA¹

Con satisfacción he aceptado participar en este Curso sobre la fábrica de los barcos que hicieron las rutas con que se descubrieron las verdaderas dimensiones del mundo. Tanto la Universidad Complutense, mi *Alma Mater*, como el director de estas jornadas, Cruz Apestegui, cuentan con mi agradecimiento por la oportunidad que me otorgan de compartir estos días con un puñado de colegas y buenos amigos, todos ellos aquejados de la rara debilidad de ocuparse en este aspecto de la historia de la técnica en España, país tan poco proclive a tales asuntos.

El primer problema con que me encuentro es con el del título de mi intervención, ¿Construcción y/o arquitectura naval? ¿Cabe hablar de tal distinción entre lo que pudo ser el trabajo de astillero y el de gabinete con anterioridad a finales del siglo XVI? ¿Y aún después, en la mayor parte de las labras de barcos que se botaron a lo largo de la Edad Moderna?. Aparcaré mi opinión sobre lo que entiendo nos dice la documentación disponible al respecto para más adelante.

Estimo que puede ser de más interés comenzar pergeñando una visión panorámica de la evolución del conocimiento sobre los barcos de los primeros siglos modernos y efectuar, al hilo de la misma, alguna reflexión en voz alta sobre sus logros y deficiencias, para concluir apuntando algo parecido a un boceto a propósito de la metodología empleada y por emplear.

¹ Este trabajo me fue encargado por la Universidad Complutense para el curso de verano impartido en el San Lorenzo del Escorial del 15 al 19 de agosto de 1996 bajo el título global de *La arquitectura naval en la España de los descubrimientos*.

El barco fue instrumento verdaderamente primordial en el proceso de conformación del Mundo tal como hoy lo conocemos. Como medio imprescindible para los intercambios y las comunicaciones, ha sido factor importante para el desarrollo económico de los pueblos que aprendieron a utilizarlo. También fue auxiliar capital en las acciones bélicas desde la Antigüedad, en que ya se manifestó como pieza de singular trascendencia para la construcción de imperios costeros y ultramarinos. Protagonismo éste que experimentó una rápida aceleración desde los albores de la Edad Moderna, en que el barco se situó inequívocamente como el principal elemento material en la dinámica histórica, junto con las armas de fuego.

Nadie serio discute hoy en día el que los barcos ibéricos estuvieran en primer plano entre los elementos que hicieron posible la expansión europea, lo que ha venido en llamarse "Época de los Grandes Descubrimientos Geográficos". Tanto desde el punto de vista físico como desde el de las destrezas humanas requeridas, en el barco se sintetiza el principal factor material en un proceso de aquella envergadura, puesto que fue la existencia de tecnología previa concretada en unidades navales y habilidades suficientes para hacerlas operativas sobre la mar, lo que hizo posible el dominio de los inmensos espacios. La disponibilidad de embarcaciones capaces de afrontar con éxito las duras condiciones impuestas por los océanos, combinada con la capacidad para situarlas, orientarlas y conducir las en medio de horizontes continuos e indiferenciados, constituyeron el núcleo más avanzado de la vanguardia tecnológica en aquel periodo histórico. Seguramente el barco era entonces, y lo siguió siendo durante mucho tiempo, la más compleja de las máquinas que el ser humano era capaz de fabricar, así como la que más abundante mano de obra requería, tanto para su construcción como para su manejo.

Los hombres de mar de la fachada atlántica de la Península Ibérica, como pioneros que fueron en aquel esfuerzo, hubieron de asumir antes que los demás pueblos marítimos europeos, no sólo el acometer la mejora y adaptación de las tipologías navales preexistentes, sino también el desarrollo de nuevos prototipos con que cubrir las múltiples demandas funcionales que el proceso expansivo fue planteando.

El barco llegó entonces a ser más que nunca instrumento de poder económico y militar. Su tamaño, complejidad y fortaleza creció desmesuradamente, planteando problemas de diseño y construcción que se fueron resolviendo mediante ingenio y el continuo contraste de "la prueba y el error". La experiencia y la inteligencia combinadas de hombres de mar, de guerra y de empresa se decantó en soluciones tecnológicas progresivamente más eficaces, de

modo que, a la larga, ayudaron en gran medida, y no sin mucho dolor de por medio, a hacer realidad la mundialización de las relaciones y de los problemas humanos en que hoy estamos inmersos.

A poco que se coincida con el anterior diagnóstico, y se tenga alguna curiosidad por la cultura material o la historia de la tecnología, las preguntas surgen una detrás de otra: ¿Qué sabemos de aquellos barcos? ¿Se han estudiado suficientemente? ¿Desde cuando hay interés por estos asuntos? ¿Qué ha motivado a los investigadores a ocuparse de ellos? ¿Queda poco o mucho por hacer? etc.

Entiendo que han sido tres o cuatro los grupos de estudiosos que han orientado su interés y su trabajo hacia este campo. Cabe citar en primer lugar al de los practicantes de la "arqueología naval" en sentido amplio y más bien decimonónico del término; después irían los historiadores de la economía; en tercera instancia los arqueólogos subacuáticos y, por último, el de los historiadores y documentalistas de la historia de la técnica.

ARQUEOLOGOS NAVALES

El acicate que movió a los primeros fue el propósito de reconstruir los barcos que participaron en la aventura colombina², ahora hace cien años, con motivo de la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América³. La proyección internacional de aquel evento tuvo la virtud de despertar y movilizar inquietudes de "arqueología naval" en otros países europeos, respecto a los buques más emblemáticos de los respectivos pasados nacionales. El fenómeno se potenció gracias a los espectaculares logros de la arqueología terrestre, cuando sacó a la luz del conocimiento barcos tan sorprendentes como los de los vikingos noruegos o, algo más tarde, las naves romanas del lago Nemi⁴.

² Esta afirmación de ningún modo supone el olvido de los notables precursores en la inquietud por la historia de la arquitectura naval, entre los que destacan O'SCANLAN, T., *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, 1831 (ed. facsímil, Madrid, 1974); A. JAL, con su *Archéologie navale*, 2 vols. París, 1940 y *Glosaire Nautique*, París, 1848, y las valiosas colecciones gráficas del almirante PARIS, conservadas en el Musée de la Marine (en parte publicadas en *Souvenirs de Marine...*, París, 1882), y de R. MONLEON, en el Museo Naval de Madrid.

³ FERNÁNDEZ DURO, C. y R. MONLEÓN, *La nao Santa María en 1892*, Madrid, s. a. (1893); D'ALBERTIS, "Le costruzione Navali e l'arte della Navegassione al tempo di Cristoforo Colombo", en *Racolta di Documenti e studi pubblicati dalle reale Commissione Colombina*, Roma, 1893, IV, I; OLIVEIRA, J.B., *Navios portugueses do tempo dos descobrimentos e conquistas*, Lisboa, 1898.

⁴ BROGGER, A. W. y H. SHETELING, *The Viking Ships: Their Ancestry and Evolution*, Oslo, 1971; SJOVOLD, T., *Les fouilles d'Oseberg et les autres découvertes de bateaux vikings*, Oslo, 1972; UCELLI, G., *Le navi di Nemi*, Roma 1950.

Durante los años posteriores a las reconstrucciones lanzadas al agua con motivo del IV Centenario no fueron escasos los autores que se ocuparon del asunto de la construcción naval, alguno con estudios y recopilaciones documentales e iconográficas⁵, otros con propuestas de diferentes versiones de la nao *Santa María*, elaboradas, en ocasiones, como preludio para ensayar la confección de modelos a escala de carácter museográfico⁶, o bien como proyectos ante el reto de nuevas "réplicas" de ese mismo barco u otras naves contemporáneas. Tanto unos como otros se llevaron a cabo sin el aporte de nuevas fuentes primarias, limitándose básicamente a reinterpretar el puñado de documentos publicados a finales del siglo XIX⁷, en combinación con el uso indiscriminado de la iconografía naval medieval y moderna que lograban acopiar, ya fuera mediterránea o atlántica, del siglo XIV o del XVI, en una mezcla acrítica de elementos decorativos o estilizaciones con representaciones más o menos fidedignas de barcos del pasado.

A continuación se relacionan los barcos españoles pretendidamente "reconstruidos" dada la gran proyección que en su día tuvieron, tanto para los estudiosos del asunto como ante la opinión pública:

1892. Nao *Santa María* y carabelas *Pinta* y *Niña*, realizadas por la Comisión Arqueológica Ejecutiva Española⁸. La primera efectuó viaje autónomo a los Estados Unidos; las otras dos hubieron de ser remolcadas. Tras la exhibición en la Exposición de Chicago, la nao fue regalada al Gobierno norteamericano, que la vendió para su explotación comercial.

1929. La *Santa María*, con aspecto de carabela, según proyecto de Guillén Tato, para la Exposición Iberoamericana de Sevilla⁹. Se hundió en 1945 cuando era remolcada para reparar. En 1950 se construyó una réplica de la

⁵ GUIARD y LARRAURI, T., *La industria naval vizcaina*, Bilbao, 1917; pero sobre todo ARTIÑANO y GALDÁCANO, G., *La arquitectura naval española, (en madera)*, Barcelona, 1920; BARROS, E. E., *Traçado e construção das naus portuguesas dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1933; FONSECA, Q., *A caravela Portuguesa*, Coimbra, 1934.

⁶ D'ALBERTIS, obra cit.; ANDERSON, R.C., "The Santa María of Columbus", *Mariner's Mirror*, 16 (1930); 187-195; WINTER, H., *Die Kolumbusschiffe von 1492*, Leipzig, 1968.

⁷ En España por FERNÁNDEZ NAVARRETE, M., *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, 5 vols., Madrid, 1825-1837; FERNÁNDEZ DURO, C., *Disquisiciones náuticas*, vols. V y VI, Madrid, 1880-1881 y *La Armada Española*, 9 vols., Madrid, 1895-1903; en Portugal por LÓPES DE MENDOZA, H., *O padre Fernando Olivera e a sua obra náutica*, Lisboa, 1898.

⁸ Véase la nota 2 y MONLEÓN y TORRES, R., "Las carabelas de Colón. Estudio de arqueología naval". *Revista General de Marina*, 28 (1891), pp. 764-780; del mismo "Las carabelas de Colón", *El Centenario*, I, (1892), pp. 51-61 y 119-128.

⁹ GUILLÉN TATO, *La Carabela Santa María*, Madrid, 1927.

misma para el rodaje de la película "Alba de América", que posteriormente estuvo fondeada en el puerto de Barcelona hasta su incendio por una facción nacionalista catalana.

1962. Carabela Niña II, según proyecto de Etayo, con la que el autor efectuó viaje a América¹⁰.

1964. Nao Santa María, según proyecto de Martínez Hidalgo, para la Feria Mundial de Nueva York, donde permanece. En 1968 fue construida una réplica de la misma para la Corporación Venezolana de Fomento, actualmente en el Parque del Este de Caracas. Con anterioridad (1959-62) el mismo autor había realizado para el Museo Marítimo de Barcelona los modelos a escala de los tres barcos colombinos¹¹.

1989. Carabela Niña, según proyecto de Coín Cuenca, con la que en 1990 capitaneó viaje al Caribe¹².

1991. Carabela Santa Clara, "Niña", según proyecto de Sarsfield, construida en Brasil¹³.

1992. Nao Santa María y carabelas Pinta y Niña, según proyecto del ingeniero naval López Martínez¹⁴, para la Sociedad Estatal V Centenario, Basado en las propuestas de Martínez Hidalgo. Navegaron el Atlántico y fueron mostradas en la Exposición Universal de Sevilla, donde permanecen.

1992. Nao Victoria, según proyecto de "Naves de Época, S.A."¹⁵, para la Exposición Universal de Sevilla, donde permanece.

Entre Etayo, Martínez Hidalgo y López Martínez se mantuvo una curiosa y expresiva polémica sobre los criterios utilizados por cada cual en sus respectivas "reconstrucciones"¹⁶.

¹⁰ ETAYO, C., *La "Santa María", la "Niña" y la "Pinta"*, Pamplona, 1962; del mismo, *Naos y carabelas de los descubrimientos y las naves de Colón*, Pamplona, 1971.

¹¹ MARTÍNEZ HIDALGO, J.M., *Las naves de Colón*, Barcelona, 1969.

¹² DYSON, J., CHRISTOPHER, R. y L. M. COÍN CUENCA, *Colón, un hombre que cambió el mundo*, Barcelona, 1991.

¹³ CARREL, T. L. y D. H. KEITH. "Replicating a ship of discovery: *Santa Clara*, a 16th-century Iberian caravel", *I J N A*, 21-4 (1994), pp. 281-294; NANCE, J. M., "The Columbus Fundations Niña: A report on the rigging and sailing characteristics of the *Santa Clara*", *I J N A*, 21-4 (1994), pp. 295-308.

¹⁴ LÓPEZ MARTÍNEZ, J.L., *Proyecto Naves Colombinas*, 3 tomos mecanografiados y planos, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1984.

¹⁵ FERNÁNDEZ, I., MONSALVETE, F. y P. MORENTE, *Nao "Victoria"*, 2 tomos mecanografiados y planos, Sociedad Expo'92, 1988.

¹⁶ *Revista General de Marina*, (1970), pp. 383-394; (1984), pp. 711-721; (1985), pp. 197-205 y 245-264; (1986), pp. 477-495; (1987), pp. 163-170 y 445-461; (1988), pp. 255-257.

Los meritorios, bienintencionados y ciertamente desiguales trabajos de acopio de información y reflexión en que se basan todas esas reconstrucciones adolecen de tal cúmulo de carencias y fallos de rigor metodológico que el resultado no puede calificarse más que de aleatorio, respecto a lo que en su día fue la realidad de los barcos de referencia. Afirmación ésta que a primera vista puede parecer excesivamente rigurosa por lo que respecta a la obra muerta, pero que, aplicada a la obra viva, se queda corta, ya que en todos los casos es producto de la pura invención. Si las superestructuras pueden tener alguna semejanza y fiabilidad respecto a los barcos de referencia, las carenas, factor primordial en que se resume la eficiencia del buque para el mejor aprovechamiento de la fuerza impulsora, al carecer los "reconstructores" de apoyo iconográfico y haberse acogido, en el mejor de los casos, a los insuficientes datos proporcionados por tratados redactados casi un siglo más tarde, resultan mero producto de la especulación¹⁷.

En primer lugar, la estipulación de los arqueos y las dimensiones básicas del buque se han realizado en todas las ocasiones a estima, si bien es cierto que a veces tras complicados cálculos empíricos de capacidad, pero desconociendo tanto el sistema o sistemas metrológicos usados entonces como, sobre todo, los sistemas de arqueo y las proporciones entre los miembros principales, así como cualquier clase de dimensionamiento de barcos contemporáneos.

En segundo lugar, como ya se indicó, muchos de ellos han utilizado para el diseño de la obra muerta, así como para detalles constructivos y de aparejo, cualquier iconografía que caía en sus manos, haciendo caso omiso de la distancia a los posibles astilleros donde se labraron los barcos en cuestión o la pertenencia a otras tradiciones constructivas; error, este último, en el que caen incluso los más escrupulosos en la selección cronológica de las imágenes, ya que, sus modelos para el diseño de las naos atlánticas, confiesan haber sido o los grabados que aparecen en las diferentes ediciones del Libro del Consulado del Mar de Barcelona, la tabla de Reixach en la iglesia de Santa Ursula de la misma ciudad, la nave veneciana en el puerto de Matoi retratada por Breidenbach o el exvoto conocido como nao o coca de Mataró¹⁸, todos ellos procedentes de la

¹⁷ A pesar de la aplicación de métodos de reconstrucción teórica más depurados, casi lo mismo puede decirse de algún trabajo reciente de interpretación de la nave de 400 toneladas de Diego García de Palacio, BURLET, R. y E. RIETH, "Essai de restitution d'une carene d'un bâtiment de 400 toneladas, d'après Diego García de Palacio (1587)", *Histoire et Mesure*, III-4 (1988), pp.463-489, cuyo modelo resultante prácticamente desestima la "gorja y el raser", es decir, el lanzamiento y los finos de proa y popa que hacían a aquellos barcos tan buenos veleros.

¹⁸ Véase las obras citadas de ANDERSON, WINTER, MARTÍNEZ HIDALGO y LÓPEZ MARTÍNEZ. Respecto a la nao de Mataró, descubierta para los arqueólogos navales en 1929, hay que decir que el librito de

tradición constructiva mediterránea. Por otro lado, las proporciones básicas del buque se fundamentan exclusivamente en los datos proporcionados por tratados muy posteriores a la construcción de los barcos (Escalante de Mendoza, García de Palacio, Oliveira y Cano).

HISTORIADORES DE LA ECONOMÍA

Los investigadores incluidos en este grupo han sido aquellos dedicados, de uno u otro modo, al estudio de la economía del imperio hispánico o de su incidencia en la Europa y el Mundo de entonces¹⁹. Su condición de historiadores profesionales los permitió aplicar un rigor metodológico del que a menudo carecían los protagonistas del apartado anterior, así como mayor fundamento documental a sus apreciaciones. La voluntad de cuantificar el volumen de los tráficos obligó a alguno de ellos a plantearse el conocer las verdaderas dimensiones de los buques y su capacidad de carga, lo que necesariamente había de pasar por dilucidar los parámetros numéricos que en la documentación definen el arqueo de los barcos: tonel y tonelada; muchos otros se limitaron a reproducir las conclusiones de los anteriores. En otro lugar hemos efectuado el cotejo de los resultados a que cada uno llegó, comprobando lo contradictorio y erróneo de sus conclusiones y zanjando la cuestión mediante el establecimiento y la definición de los sistemas metrológicos y fórmulas de arqueo realmente usados en los diferentes litorales ibéricos al final de la Edad Media y en el siglo XVI, así como aportando buen número de dimensionamientos contemporáneos de barcos²⁰.

WINTER, H., *Die Katalanische Nao von 1450*, Berlín, 1956, causó un impacto tremendo en la opinión de los estudiosos, algunos de los cuales la convirtieron en la panacea de los barcos redondos del siglo XV y base para cualquier reconstrucción colombina. Más reciente, el trabajo de PASTOR QUIJADA, X., "La Coca de Mataró: Morfología de ex-vot; la construcción de la seva réplica" en *Evocacions a l'entorn de la Coca de Mataró*, Barcelona, 1986, pp. 37-57.

¹⁹ Desde los trabajos pioneros de HARING, C.H., *Trade and navigation between Spain and the Indies in the time of the Habsburgs*, Cambridge, Mass, 1918 (versión española: México, 1939 con reimpressiones); USHER, A.P., "Spanish ships and shipping in the sixteenth and seven teenth centuries", en *Facts and Factors in Economic History*, Cambridge Mass., 1932, pp. 189-213; SHÁFER, E., *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, vol. I: *Historia y organización del Consejo y de la Casa de Contratación de Indias*, Sevilla, 1937; CHAUNU, H. y P., *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, 12 vols., París, 1955-1960; CHAUNU, P., "La tonela-da española aux XVI au XVIII siècles", en *Le Navire et l'Economie Maritime du XV au XVIII siècles*, París, 1957, pp. 71-84; LANE, F.C., "Tonnages Medieval and Modern", en *Economic History Review*, 2ª serie, XVI (1964), pp. 213-233; MORINEAU, M., *Jauges et methodes de jauge anciennes et modernes*, *Cahiers des Annales*, nº 24, París, 1966; GARCÍA-BAQUERO, A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, 2 vols., Sevilla, 1976; LORENZO SANZ, E., *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, 2 vols., Valladolid, 1979; GARCÍA FUENTES, L., *El comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla 1980.

²⁰ CASADO SOTO, J.L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988, pp. 55-94. Un resumen del mismo en lengua francesa, en que se sustituye convenientemente a la adjetivación de barcos "españoles" por la de "vascos", puede encontrarse en PROULX, J. P., "Essai sur la jauge des navires

Entiendo que tres fueron las razones que indujeron a error a tan eminentes investigadores; por un lado lo limitado de las fuentes documentales de carácter técnico de que se valieron al respecto, cuyas aparentes contradicciones y ambigüedades no supieron resolver; por otro, su falta de conocimientos específicos sobre tecnología y construcción naval y, probablemente subyaciendo a ambas, el considerar en el fondo como algo secundario aspectos tan prosaicamente materiales, respecto a sus objetivos privilegiados de cuantificar la riqueza, su dinámica y las estrategias del poder. Las consecuencias están a la vista: visiones reduccionistas y simplistas de problemas complejos, conclusiones precipitadas y, sobre todo, erróneas, que en ocasiones han puesto en entredicho aspectos sustanciales de obras ingentes, como ocurrió con la cuantificación de los tráficos entre España y América, durante el primer siglo y medio en que fueron una realidad, por parte de los Chaunu, por culpa de aceptar acríticamente un simple error de cálculo; arquedad de las fuentes técnicas consultadas al respecto, no superadas por las complejas especulaciones para resolver las aparentes contradicciones que les manifestaban los datos acopiados²¹.

ARQUEÓLOGOS SUBACUÁTICOS

Desde hace cuando menos tres décadas, los progresos de la arqueología subacuática han abierto nuevos horizontes, proporcionado excelente y abundante información objetiva y puntual sobre la estructura y contenido de los barcos del pasado. Ya no se trata de la exégesis de datos u opiniones escritas sobre aquellas máquinas desaparecidas, sino de restos físicos reales, conservados a pesar del tiempo bajo el fondo marino, aunque en un precario estado de equilibrio con su entorno. Si bien al principio la mayor parte del interés de esta nueva metodología volcó su actuación en el Mediterráneo y sobre pecios de la época clásica, no pasó mucho tiempo antes de que, gracias a los hallazgos de barcos medievales y modernos en el norte de Europa²² y de cascos de buques

basques au XVIe siècle", en *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, París, 1995, pp. 115-124.

²¹ El error de Chaunu en la definición del valor de la tonelada española fue asumido acríticamente por otros autores, entre los más relevantes LANE, F.C., *obra cit.*, pp. 226-227 y CARANDE, R., *Carlos V y sus banqueros*, 3ª ed., Barcelona, vol. I, pp. 357-359. Quien primero evidenció la falta de fundamento de la afirmación de Chaunu sobre que la tonelada española dobló su cuantía a lo largo del siglo XVI fue MORINEAU, M., *obra cit.*, pp. 32-33, *Travaux récents sur le XVII siècle* (Actes du VIII Colloque de Marseille, janvier, 1978), pp. 99-101 y "Un curieux cas de déontologie: la tonelada espagnole", en *Historiens et Geographes*, 262 (febrero-marzo, 1977), pp. 510-512.

²² Quizá los más significativos fueran OLSEN, O., y O. CRUMPLIN-PEDERSEN, *The Skuldelev Ship*, Copenhagen, 1968; de los mismos: *Five Viking Ships From Roskilde Fjord*, Roskilde, 1969; AKERLUND, H., *Die Bremerhaven cogge*, Bremen, 1969. Un panorama general de carácter divulgativo sobre el estado de la cuestión hace diez años puede encontrarse en HOFFMAN, G., *Mundos sumergidos. Una historia de la arqueología subacuática*, Barcelona, 1987 (ed. original alemana, 1985).

ibéricos en las costas del Nuevo Mundo, comenzara a abrirse al conocimiento y la mejor comprensión el amplio campo de la sofisticada tecnología naval del periodo de las exploraciones oceánicas y los descubrimientos geográficos. Sendos libros recopilados y editados con un intervalo de diecisiete años por George Bass testimonian, mejor que cualquier discurso, la evolución y el progreso experimentado por la arqueología subacuática en el ámbito de los barcos comprometidos con la expansión europea que alumbró la Edad Moderna. En el primero de ellos, los tres capítulos dedicados al asunto, a pesar del título del libro, prácticamente se acupan en la presentación conceptual de algunas de las tipologías navales del periodo, complementándolo con hallazgos de tesoros y algún resto varado en playas²³. El segundo está íntegramente dedicado a la arqueología subacuática de los barcos encontrados en aguas americanas²⁴.

Ciñéndonos exclusivamente a los pecios de barcos españoles datables en el siglo XVI, son diez los yacimientos estudiados hasta el presente en las costas de Europa, América y Asia, sin contar con los restos de la Gran Armada recuperados en las aguas septentrionales de las Islas Británicas²⁵. Según la probable adscripción cronológica que se les ha adjudicado, son éstos:

Pecio de "Molasses Reef" Descubierto en el Viejo Canal de Bahama en 1980. En 1982 comenzó la excavación del túmulo formado por el lastre, bajo el que se ha conservado un trozo del plan con seis tracas y restos de veintidós cuadernas. Las bombardetas, versos y arcabuces lo fechan en el primer tercio del siglo XVI²⁶.

Pecio de "Highborn Cay" Descubierto en 1965 en el Gran Banco de las Bahamas, en que se recuperó material artillero: bombardetas, versos y versos dobles, así como anclas. En 1983 comenzaron excavaciones serias en el curso

²³ BASS, G.F., (ed.), *A history of Seafaring based on underwater archeology*, Londres, 1972 pp. 205-280.

²⁴ BASS, G. F., (ed.), *Ships and Shipwrecks of the Americas*, Londres, 1989.

²⁵ No entramos en su detalle por ser barcos de diferente procedencia europea, reclutados desde el Adriático al Báltico, la mayoría de los que se perdieron en aquellas latitudes, cuyas prospecciones, además, hasta el presente no han proporcionado elementos significativos de las estructuras de los buques. STENUIT, R., *Treasures of The Armada*, Londres, 1972; MARTIN, C., *Ful Fathom Five. Wrecks of de Spanish Armada*, Londres, 1975; FALLON, N., *The Armada in Ireland*, Londres, 1978; FLANAGAN, L., *Ireland's Armada Legacy*, Londres, 1988.

²⁶ OERTLING, T. (ed.), "The Molasses Reef Shipwreck Hull Remains: Preliminary Report, Phase I". College Station, Texas, 1982; KEITH, D.H. y OTROS, "The Molasses Reef Wreck, Turcks and Caicos Islands, *International Journal of Nautical Archaeology* (en adelante: *I J N A*), 13-1 (1984), pp. 45-63; del mismo: "The Molasses Reef Wreck Hull Analysis: Final Report", *I J N A*, 18-3(1989), 244-253; KEITH, D.H. y J.J. SIMMONS, "An Analysis of Hull Remains, Ballast and Artifact Distribution of a 16th Century Shipwreck: Toward a Better Understanding of Wrecking and Reconstruction", *I J N A*, 12-4 (1985), pp. 411-424.

de las cuales se estudió la parte central del plan con el asiento del mástil. También parece ser del primer tercio del siglo XVI²⁷.

Pecio de Saint John Descubierto en la Gran Isla de Bahama en 1991. Al año siguiente se inició la excavación, recuperándose tres bombardetas, ocho versos y recámaras, además de abundante cerámica española. Hay restos del casco²⁸.

Pecio de Cattewater Localizado en 1973 en "Plymouth Sound", Devon. Cinco años de excavación han proporcionado abundante material de todo tipo, artillería semejante a la de los barcos españoles del Caribe y restos significativos de la carena²⁹.

La Flota de 1554 Tres barcos de la flota de ese año comenzaron a descubrirse en el curso de operaciones de dragado en 1948 junto a "Padre Island", Texas. Expoliados por buscadores de tesoros, en 1967 comenzó el rescate de uno de los buques, del que se conserva el sector de la quilla conectado con el codaste³⁰.

Pecio de Bahía Mujeres Descubierto en 1958 en la costa de Yucatán, México, del que se recuperaron cañones y anclas. Relocalizado en 1984, se levantó plano del sitio y se comprobó la existencia de restos del casco³¹.

Pecio de "Red Bay" Fue localizado en 1978, en el curso de las prospecciones en las estaciones balleneras de la costa de Labrador, Canadá. Excavado con rigor, además de abundante material de todo tipo, es el yacimiento que ha proporcionado el mayor porcentaje del casco de un buque español de aquella

²⁷ SMITH, R. C., y OTROS, "The Highborn Cay Wreck: Further Exploration of a 16th-Century Bahama Shipwreck", *IJNA*, 14-1 (1985), pp. 63-72; OETERLING, T., "The Highborn Cay Wreck: Limited Excavation, September, 1-19, 1986", College Station, Texas, 1987; del mismo: "The Highborn Cay Wreck: the 1986 field season", *IJNA*, 18-3 (1989), pp. 229-243.

²⁸ SMITH, R. C., *Vanguard of Empire. Ships of Exploration in the Age of Columbus*, Nueva York, 1993, pp. 204-205.

²⁹ REDNAP, M., *The Cattewater Wreck: The Investigation of an Armed Vessel of the Early 16th Century*, BAR British Series 131, Oxford, 1984.

³⁰ ARNOLD III, J. B. y R. S. WEDDLE, *The Nautical Archaeology of Padre Island: The Spanish Shipwreck of 1554*, Nueva York, 1978; ROSLOFF, J. y J. B. ARNOLD III, "The keel of the *San Esteban* (1554): continued analysis", *IJNA*, 13-4 (1984), pp. 287-296.

³¹ KEITH, D. H. y R. C. SMITH, "An Archaeological Survey of an Early Sixteenth Century Shipwreck Site in Bahía Mujeres, Quintana Roo", *Memoria presentada al Instituto Nacional de Antropología e Historia de México*, College Station, Texas, 1985.

centuria. Se ha identificado como el *San Juan*, perdido allá en 1565. En la misma zona, además de botes y chalupas, se han localizados otros dos pecios³².

☛ **Pecio de Western Ledge Reef** Descubierto en 1964, en que se recuperaron algunas piezas artilleras. La excavación arqueológica comenzó en 1989. De la estructura se conserva el plan, con el asiento del árbol mayor. Abundante material cerámico y armas lo filian como español del último tercio del siglo XVI³³.

☛ **Pecio de la nao San Diego** Hundido el año 1600 cerca de Manila, tras defender con éxito las islas Filipinas de un ataque holandés. Fue descubierto en 1991 e inmediatamente excavado. Se conserva todo el plan, bajo cincuenta metros de agua. Había sido construido en Cebú con maderas indígenas por españoles, según modelos cantábricos³⁴.

☛ **Pecio de Enmanuel Point** Buque español hundido hacia 1560 en la costa de Florida, cuyos restos fueron descubiertos en 1992. En las dos primeras campañas de excavación se estima que se ha recuperado un 15% de los restos, lo que ha permitido establecer que se trata del barco más antiguo encontrado en las costas de ese estado americano³⁵.

De la planimetría y dimensionamientos publicados se deducen tanto concomitancias como diferencias en las estructuras de carena de los pecios, lo que no es de extrañar; en primer lugar, por proceder en su mayoría de los astilleros del Cantábrico; en segundo, por la distancia temporal que debe mediar entre unos y otros, además de por la probable pertenencia a diferentes tipologías. Sea como fuere, la perentoria necesidad de interpretar esos restos arqueológicos ha movido a diversos estudiosos de habla inglesa y francesa a preocuparse por la arquitectura naval ibérica de aquel periodo, entre los que una minoría se ha acercado a los ricos archivos españoles, lo que también ha hecho algún que otro investigador pagado por los cazadores de tesoros. No obstante, los datos extraídos de las fuentes primarias se han limitado, en general, a inventarios y listas de equipajes de los buques, cuando no a los memoriales posteriores a hundimientos o a salvamentos, si los hubo. Por lo que respecta a la construcción naval propiamente dicha, todos los estudios efectuados para la reconstrucción

³² PARKS CANADA, *Research Bulletin*, núms. 125 (1980); 163 (1981); 194 (1983); 206 (1983); 240 (1986); 248 (1986); 258 (1987), Ottawa.

³³ WATTS, G. P. Jr., "The Western Ledge Reef Wreck: a preliminary report on investigation of a 16th century shipwreck in Bermuda", *I J N A*, 22-2 (1993), pp. 103-124.

³⁴ DESROCHES, J. P. y F. GODDIO (eds.), *Le San Diego. Un trésor sous la mer*, París, 1994.

³⁵ SMITH, R. C. Y OTROS, *The Emanuel Point ship; arqueological investigation, 1992-1995. Preliminary report*, Florida, 1995.

de esos buques se han basado y ceñido, hasta la fecha, al puñado de tratados de finales del siglo XVI a que ya nos hemos referido, a las evidencias proporcionadas por los propios pecios y a la interpretación de una heterogénea iconografía³⁶.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA EN LA HISTORIOGRAFÍA ACTUAL

A la hora de afrontar este epígrafe pueden emprenderse dos caminos distintos. Uno de ellos requeriría espacio desmesurado, en caso de intentar reseñar a cualquiera que se haya ocupado de algún aspecto sobre logística, tipología o técnica naval; el otro se reduciría a la cita de un escueto puñado de autores, si nos ciñéramos estrictamente a los que formulan alguna hipótesis estimulante; grupo que aún quedaría mucho más adelgazado de limitarnos a quienes fundamentan sus interpretaciones en documentación suficiente y contrastada. Ante el dilema, opto por transitar una senda intermedia, aunque con ánimo más bien restrictivo, procurando que los trabajos citados conformen un panorama lo suficientemente expresivo como para explicar y no distorsionar el estado de la cuestión.

La pionera labor llevada a cabo por Fernández Duro, Artñano, López de Mendoza y Barros, con la aportación de fuentes documentales hasta entonces desconocidas, no tuvo continuidad inmediata salvo raras excepciones³⁷. La mayor parte de los autores posteriores, dedicados a los aspectos técnicos de la cuestión, se han limitado a reinterpretar o especular sobre los datos incluidos en los escasos tratados publicados por ellos hace casi un siglo; los del ramo de la "arqueología naval" más confusamente, los más contemporáneos, frecuentemente procedentes de la arqueología subacuática, con mayor rigor formal académico, pero ambos con parecida insuficiencia de información documental específica.

A lo largo de las últimas dos décadas algunos historiadores, convencidos de la importancia de los barcos en la Historia Moderna, han vuelto a la paciente investigación de archivo. Los enfoques y planteamientos de su labor han sido

³⁶ Un actualizado estado de la cuestión sobre ello en SMITH, C. R., *Vanguard of Empire. Ships of Exploration in the Age of Columbus*, Nueva York, 1993.

³⁷ Por ejemplo los trabajos de PIMENTEL BARATA, J. G., recogidos a su muerte bajo el expresivo título *Estudios de Arqueología Naval*, 2 vols. Lisboa, 1989.

diversos
gias de
propias
que se h

ALGUN

Res
sión oce
el punte
si nos at
vas naor
las, a la
en los m
genes y

De
estas pá
la reali
pequeñ
que se l

38

Reconna
and Emp
York, 196
España, d
Barcelona
Madrid, 19
B. TORRE

39

de 1588, e
of English
Mariner's
40

Report on
century S
Archaeolo
Zumaya,
Madrid, 1
García de
Carrera d
1989; yo
ODRIOZ
Economía

diversos; unos lo hicieron desde el punto de vista de la expansión y las estrategias de poder³⁸, otros como término de comparación para la valoración de las propias flotas nacionales³⁹. Mucho más restringido es el número de trabajos que se han acercado al asunto desde parámetros técnicos y dimensionales⁴⁰.

ALGUNAS CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

Realmente, ¿qué sabemos de los barcos que hicieron posible la gran expansión oceánica, la construcción y el mantenimiento de las rutas globales?. Según el punto de vista que se adopte, la respuesta puede ser mucho o poco. Mucho, si nos atenemos a la gran cantidad de libros editados al respecto, a las llamativas naos y carabelas "replicadas" para conmemorar efemérides o rodar películas, a la multitud de planos y modelos que circulan por el mercado o se exponen en los museos. Poco, si consideramos, detrás de tal profusión de páginas, imágenes y modelos, las fuentes y los métodos utilizados para su confección.

De hecho, tal como hemos venido poniendo de manifiesto a lo largo de estas páginas, los principales recursos usados por eruditos e historiadores para la realización de sus interpretaciones se han limitado a la iconografía y un pequeño número de tratados de época más o menos contemporánea, entre los que se han guiado en base a la fluida nomenclatura con que se designaba a los

³⁸ Por ejemplo, PARRY, J. H., *El Imperio Español de Ultramar*, Madrid, 1970; del mismo, *The Age of Reconnaissance. Discovery, Exploration and Settlement 1450-1650*, Londres, 1963; CIPOLLA, C., *Guns, Sails and Empire: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion (1400-1700)*, Nueva York, 1965; OLESA MUÑIDO, F., *La organización naval de los estados mediterráneos, y en especial de España, durante los siglos XVI y XVII*, 2 vols., Madrid, 1968; THOMSON, I. A. A., *Guerra y Decadencia*, Barcelona, 1981; GOODMAN, D., *Poder y Penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, 1990; TORRES RAMIREZ, B., *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981; PÉREZ MALLAÍNA, P. E. y B. TORRES, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, 1987.

³⁹ Tal es el caso de los ingleses, con motivo de efemérides tales como la del fracaso de la Gran Armada de 1588, entre ellos LEWIS, M., *The Spanish Armada*, Londres, 1960 y *Armada Guns. A comparative study of English Spanish armaments*, Londres, 1961; así como gran número de artículos publicados en la revista *The Mariner's Mirror* por LAUGHTON, GLASGOW, LANDER, THOMSON, BARKER, MARTIN y otros.

⁴⁰ MERINO NAVARRO, J. P., *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981; BARKHAM, M., *Report on 16th-Century Spanish Basque Shipbuilding, c. 1550 to c. 1600*, Ottawa, 1981; del mismo "Sixteenth century Spanish Basque Ships and Shipbuilding: The Multipurpose Nao", en *Postmedieval Boat and Ship Archaeology*, BAR International Series 256, Oxford, 1985, pp. 113-135; del mismo "La construcción naval en Zumaya, 1560-1600", en *Itsasoa*, 1987, III, pp. 211-276; PHILLIPS, C.R., *Seis galeones para el Rey de España*, Madrid, 1981; de la misma "Spanish Ship Measurements Reconsidered: The Instrucción Náutica of Diego García de Palacio ("1587")", *The Mariner's Mirror*, 73 (1987); SERRANO MANGAS, F., *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, 1985; del mismo, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, 1989; yo mismo en la obra citada en la nota 17; GARCÍA DEL VALLE, J., *Retrato de un navío*, Madrid, 1993; ODRIOZOLA OYARBIDE, L., "La industria naval guipuzcoana, 1650-1730: ¿crisis o auge del sector?", en *Economía y empresa en el Norte de España (una aproximación histórica)*, San Sebastián, 1994, pp. 19-58.

diferentes tipos de buques y, en el mejor de los casos, en los tonelajes atribuidos a un escaso número de unidades. Elementos todos que se manifiestan insuficientes para la definición de los auténticos perfiles de una realidad tan compleja como la de la construcción naval en la Edad Moderna⁴¹.

Existe toda una serie de problemas cruciales, en parte enunciados y en parte planteados, pero todavía en buena medida pendientes de resolver por la investigación. El primero es de enfoque, pues no se puede pretender afrontar un asunto tan multifacético como el de la vanguardia tecnológica de un momento histórico tan complejo como el de la modernidad desde posturas reduccionistas, sin correr el riesgo de simplificar el hecho estudiado hasta hacerlo irreconocible. Por lo menos con anterioridad al proceso de uniformación de las construcciones navales, lentamente desarrollado para buques de guerra por las monarquías europeas a lo largo de los siglos XVII y XVIII, el verdadero valor de los pocos tratados conocidos y masivamente utilizados, es muy relativo respecto al conjunto de la producción de los astilleros de un país concreto. La naturaleza gremial-artesanal del oficio, con lo que suponía, de un lado, de discreción o secreto a propósito de gálibos y proporciones y, de otro, la constante experimentación de mejores fórmulas para responder a las diversas demandas funcionales, provocadas por el desafío oceánico y el permanente crecimiento de los buques, determinaron la aparición de buen número de soluciones y variantes dimensionales y formales, tal como el rastreo sistemático de las series documentales más abultadas y penosas de trabajar, viene poniendo en evidencia. A estas alturas no es de recibo sacar conclusiones de dos o tres tratados o de una docena de dimensionamientos básicos, cuando sabemos que pueden documentarse centenares, si no miles, de tales dimensionamientos y de arqueos contemporáneos, o que hay también, esperando ser tomados en consideración, centenares de memoriales, "pareceres" y discusiones sobre el comportamiento de esos mismos buques en todas las variantes tipológicas, así como contratos y contabilidades de muchas de sus construcciones.

Quizás sea éste el momento de retomar la dicotomía planteada en el título del presente trabajo: construcción y/o arquitectura naval. ¿Es estrictamente correcto calificar de arquitectura naval a los tratados de Escalante de Mendoza, García de Palacio o Cano? No sabría responder con rotundidad a tal pregunta, por cuanto no tengo del todo claro si se trata de propuestas de naves singula-

⁴¹ Tuvimos ocasión de plantear una revisión de la metodología al uso en CASADO SOTO, J.L., "Arquitectura naval da Idade Moderna. Ensayo de propuesta metodológica", en *Ciclo de Conferencias de Arqueología Subacuática*, Pontevedra, 1992

res con características especialmente apreciadas, en base a la experiencia particular de cada uno de ellos, o de modelos sintéticos y abstractos de la nave ideal. Lo mismo se me plantea respecto a las abundantes propuestas de condiciones técnicas que tantos postulantes a asentistas de aquellos tiempos elevaron a la Corona en forma de memoriales, o los que se confeccionaron para los asientos que realmente se llevaron a efecto a lo largo del siglo XVII. Colocados entre dos polos extremos, uno de los cuales fuera la mera experiencia de astillero y el otro el conjunto de normas, reglas y proporciones elaboradas en gabinete, no sabría decir más cerca de cual se encuentran todos esos documentos, aunque me inclino más por el primero.

Otro instrumento de conocimiento utilizado con profusión en los ensayos de reconstrucción ha sido el de las imágenes. Sin duda la iconografía es una valiosa fuente de información, pero, por buen número de razones, no es de fácil ni inmediata lectura. En primer lugar no siempre es factible su fijación cronológica, tanto por la frecuente ausencia de data, como por la práctica generalizada de la copia de modelos anteriores, cada vez más estilizados; lo normal es que no se acompañe de filiación tipológica; la ausencia de referencias dimensionales es total; es habitual la distorsión a manos del artista de las proporciones reales de los barcos y, en definitiva, la fiabilidad de los elementos técnicos y sus formas y tamaños relativos suele ser más que dudosa, dado que la inmensa mayoría de sus creadores eran gente ajena a la experiencia marítima, respecto a cuya reproducción exacta no tenían empacho alguno en anteponer sus preocupaciones estéticas o compositivas.

Por lo que hace a la utilización del número de las toneladas de un buque consignado en los documentos, aunque constituye un primer acercamiento objetivo a su realidad física, no deja por ello de ser instrumento demasiado general e insuficiente. Baste considerar los siguientes aspectos del problema: la relativa escasez de esa clase de referencias hasta mediado el siglo XVI y la incertidumbre existente en cuanto a la correspondencia dimensional de conceptos tales como tonel, tonelada, bota, salma, etc., sobre todo desde el conocimiento que tenemos de su frecuente manipulación interesada por los agentes económicos, además del grado de ambigüedad que implican los amplios abanicos numéricos resultantes al respecto para cada tipología de buques en los diferentes momentos históricos.

En cuanto a la nomenclatura, los nombres aplicados a los diversos tipos de embarcaciones consideradas en la documentación contemporánea, a pesar de su clara apariencia, es probable que haya sido uno de los factores creadores de más confusión en la producción historiográfica, pues también éste es un recur-



so de difícil manejo y arriesgada utilización. El trabajo masivo con la documentación, tanto sincrónica como diacrónica, pone de manifiesto cómo una misma palabra puede referirse ya a un tipo específico como a uno genérico de embarcación, cuando no a dos tipos claramente diferentes, bien sean simultáneos en el tiempo y de diversa zona o sucesivos en la misma ⁴².

Por lo que hace a los sistemas de construcción, los preciosos datos aportados por la arqueología subacuática respecto a las estructuras de carena habrán de ser conjugados con los deducidos del propuesto trabajo sistemático de rastreo documental. Téngase en cuenta que los pocos restos de barcos hasta hoy recuperados no son, ni más ni menos, que anécdotas singulares de un fenómeno tecnológico muy diversificado, que afectó a miles de unidades navales; además, lo reducido y fragmentado de esos restos, así como su general aplastamiento bajo el peso del lastre, nos presenta como planos y blandos a elementos estructurales que en su día fueron rígidos y curvos, lo que demanda extremo rigor a la hora de la interpretación y adscripción a una tipología que permita reconstruir el conjunto unitario del que un día formaron parte⁴³.

En ocasiones también se ha utilizado una especie de encuesta etnográfica, más o menos consciente, en los escasos astilleros de ribera tradicionales subsistentes, especialmente cuando se ha recurrido a la experiencia de sus artesanos para solventar problemas concretos a la hora de construir alguna "réplica". Pero, también en este campo, es preciso llamar la atención sobre la correcta manera de utilizar la información que pudieran proporcionar, ya que no es nada sencillo discriminar y distinguir, entre el cúmulo de técnicas seculares de que son depositarios, los procedimientos añadidos e incorporados a tal patrimonio en cada periodo histórico, las modas y las influencias sedimentadas en tales talleres artesanales a lo largo de los siglos, hasta conformar la simultaneidad con que aparecen en el presente.

⁴² Sobre las tipologías y nomenclaturas de los barcos bajomedievales y del siglo XVI sigue siendo ejemplar el libro EBERENZ, R., *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinseln*, Frankfurt, 1975. La ingenuidad de reducir los barcos ibéricos en torno al año 1500 a "naos" y "carabelas", ha sido ampliamente superada por algunos trabajos bien documentados: BERNARD, I., *Navires et gens de mer a Bordeaux (1400-1500)*, París 1968; FERREIRA, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1986; ELBL, M. M., *The portuguese caravel and european shipbuilding: Phases of development and diversity*, Lisboa, 1985; UNGER, R. W., "Portuguese shipbuilding and de early voyages to the Guinea coast", en *Vice-Almirante A: Texeira da Mota. In Memoriam*, I, pp. 229-249; CASADO SOTO, J. L., "Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico", en *Andalucía, América y el Mar*, Sevilla, 1991, pp. 121-144.

⁴³ Una buena síntesis reciente sobre metodología para la recogida de información en yacimiento arqueológico subacuático naval en STEFFY, J. R., *Wooden ship building and the interpretation of shipwrecks*, College Station, T́exas, 1993.

Antes de dar por zanjada la cuestión que nos ocupa, es preciso acopiar la multitud de datos hasta hoy escondida en las masas documentales que guardan los archivos para sentar las bases de interpretaciones y "reconstrucciones" fiables. Es preciso llevar a cabo evaluaciones rigurosas de la flota disponible en cada coyuntura histórica⁴⁴, así como definir las tipologías concurrentes en las mismas y su evolución, en función de los parámetros de tamaño, fortaleza, forma, distribución, propulsión, armamento y función, así como del entramado de industrias complementarias y auxiliares de que se abastecía⁴⁵.

En definitiva, lo que entendemos se impone es la necesidad de afrontar el estudio de realidades técnicas complejas con información y procedimientos adecuados y acordes con la materia, lo que pasa por una depuración y ajuste crítico de los instrumentos de investigación, un profundo replanteamiento metodológico que posibilite un mayor grado de eficiencia en el estudio de aquella realidad multiforme, mediante la utilización conjugada de todos los recursos de aproximación disponibles, pero siempre desde la permanente depuración de la información que proporcionan, a través del contraste, la relativización y la crítica. Lo que la lógica y el buen sentido proponen no es prescindir de ninguno de los instrumentos enunciados, sino todo lo contrario. Se trataría más bien de articular todas esas fuentes de información y herramientas de estudio disponibles, a fin de establecer una metodología más rica, compleja y eficiente, en correspondencia con la alta sofisticación y variedad del objeto a considerar: el barco en el espacio y el tiempo.

En el sitio de Arna, Santander, y julio de 1996

⁴⁴ Una primera aproximación fue intentada por ALCALÁ-ZAMORA, J., "Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos", en *Estudios del Departamento de Historia Moderna*, Zaragoza, 1975, pp. 177-224, revisada radicalmente para el siglo XVI por CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles...*, pp. 94-118, trabajo sin duda mejorable cuando avance la investigación.

⁴⁵ La confusión producida por el uso de información insuficiente a este respecto ha llevado a algún estudio de los que frecuentan los archivos a simplificaciones tales como la de confundir naos y galeones, o proponer para finales del siglo XVI español un único tipo de "nave de uso múltiple", cuando entonces había por lo menos dos tipos bien diferenciados de éstas, mientras que naos y galeones respondían a tipologías de concepción y realización bien distinta: BARKHAM, M., "Sixteenth Century Spanish..."



LAS GALEAZAS CANTÁBRICAS DE ÁLVARO DE
BAZÁN CONTRA LA PIRATERÍA

EDUARDO TRUEBA



LAS GALEAZAS CANTABRICAS DE ALVARO DE BAZAN CONTRA LA PIRATERIA

La España marítima del siglo XVI desarrolló una ingente actividad descubridora-exploradora (levantando simultáneamente las cartas náuticas y planos de las vastas zonas que se iban descubriendo y explorando) y dando el apoyo esencial a los primeros ocupantes y repobladores en los territorios nuevamente incorporados.

Por si ésto fuera poco, le tocó defender las derrotas oceánicas del continuo ataque de corsarios, protegiendo las ciudades costeras del Caribe e incluso las del continente americano de las varias agresiones, saqueos, incendios y matanzas perpetrados por piratas europeos. Digamos algo respecto a la piratería y lo que se hizo para defenderse de ella.

En primer lugar, la piratería no es una actividad delictiva que se inicie con la Edad Moderna, pero es en esta época cuando la enorme área geográfica descubierta por Iberia facilita la comisión de tales hechos. Se producirá en una primera fase el ataque contra buques que regresan desde América a Sevilla. Y con posterioridad (sobre todo en el siglo XVII), las depredaciones se extenderán a Centroamérica.

No resulta fácil resumir en pocas líneas cuales fueron (o pudieron ser) las causas de la piratería contra el comercio y el tráfico marítimo de Iberia. Ni menos aún, encontrar explicación que justifique tales hechos.

Aparte la codicia humana, que desde tiempo inmemorial ha venido impulsando muchas actividades criminales, nos parece razonable admitir que los alternos períodos de guerra o paz en la Europa coetánea (dejando en un momento dado muchos combatientes y marinos sin empleo), impulsarían bastante hacia la aventura. Y precisamente si los piratas extranjeros atacan naves españolas mediando amistad entre los países respectivos, éste será el argumento, impecable que utilice el rey de España: "...los tales corsarios (sic) de derecho

deben ser ahorcados... como contrabenedores de los conciertos, y personas que van contra la voluntad de sus Reyes y Señores naturales.. "1. Se fundamenta por tanto alguna vez el castigo a los corsarios, en el hecho de que éstos infringían acuerdos internacionales, y además, desobedeciendo a sus propios soberanos.

También parece lógico estimar que las persecuciones religiosas (o políticas con etiqueta religiosa, tan frecuentes por desgracia en muchas épocas), acosando y arruinando a tantas gentes, colocarían a más de uno en situación desesperada.

Si bien podemos explicarnos la piratería, por las causas expuestas y otras varias, nos resulta en cambio más difícil admitir una justificación de índole ética o jurídica. El hecho de la división pontificia respecto a los territorios que habrían de explorar y ocupar España y Portugal, no justifica por sí sólo la piratería promovida, consentida o tolerada en Francia, Holanda e Inglaterra (recordemos a Francisco I pidiendo le mostrasen el testamento de Adán..).

No discutiremos tan dudosos argumentos porque ello excedería el espacio y cometido de estas páginas. Aparte de ser tema debatido y puesto en claro por autores con más ciencia y mejor pluma que la nuestra. Pasemos, pues, al epígrafe siguiente.

Defensa frente a la piratería y su costo

Para España fue la piratería una erosión económica constante, lo mismo en el aspecto que pudiéramos denominar pasivo, es decir, los daños y transtornos padecidos, como el activo (gasto cuantiosos para defenderse de esta verdadera plaga).

Entre los resultados de tan vergonzosa actividad están las poblaciones arrasadas, saqueadas e incendiadas (Santa Marta, Cartagena, La Habana, Santiago, Portobelo). Los buques hundidos o apresados.; los cargamentos de estos barcos; los rescates cuantiosos exigidos a ciudades de América... y pagados.

Pero con todo y ser grande el importe de estos daños, aún hubo otro precio: organizar y mantener una defensa que ciertamente fue muy cara. Para asegurar las comunicaciones con América y proteger las poblaciones costeras del Nuevo Continente, la Corona (continuamente empeñada en los problemas de la vieja Europa), se sirvió de los siguientes medios:

¹. El Rey a Pero Méndez de Avilés (Instrucciones). Enero de 1562. Archivo General de Indias (AGI), Sección Indiferente General (IG). leg 415. tomo 2.

Medidas de seguridad militar en cada buque, como dotación de soldados y artillería adecuada al tipo y tamaño de los mismos; navegación en conserva (flotas: sistema que se adoptó mediado el siglo) y creación de armadas para la guarda, patrullando áreas peligrosas. Una de las primeras armadas (y que mejor resultado práctico alcanzó), fue la dedicada a "los cabos", vigilando desde Gibraltar hasta el Cabo San Vicente. Este grupo de buques, cuyo número de unidades variaba según la presencia de piratas (y también en la medida económica de la tesorería siempre escasa), estuvo bajo el mando de marinos muy ilustres, como don Alvaro de Bazán, Pero Menéndez de Avilés, Eraso, etc. Con frecuencia cumplió su cometido alargándose hasta las islas de Azores o Tercera, para esperar alguna flota procedente de las Indias y escoltarla hasta Sanlúcar. En los movimientos de esta pequeña armada influían, naturalmente, los informes recibidos, tanto respecto a la presencia o espera de corsarios en una determinada zona, como a la posición y derrota de los buques españoles.

Existieron también otras armadas de guarda en aguas del Caribe e incluso del Pacífico (o "mar del Sur"). En las Antillas operaba no siempre con el necesario éxito la que se llamó "Armada de Barlovento", respecto a cuyo estudio me remito a los trabajos anotados².

Construcción de fortificaciones en la costa. Muy a fin de la centuria, Antonelli fortifica Puerto Rico. En 1590 se comienza el Morro de La Habana y se construyen en Santo Domingo las Murallas.

Gestiones diplomáticas. Ante las Cortes extranjeras denunciando desmanes de corsarios. Es de recordar que por desgracia, tales fechorías eran a veces sobradamente conocidas, cuando no consentidas e incluso respaldadas. No obstante en ocasiones se obtuvo por la vía diplomática algún resultado en tan desagradable asunto.

Expediciones extraordinarias. Para ocupar islas, bases o destruir nidos de piratas. En tal concepto podemos incluir la toma de Túnez, en 1535, que permitió un momentáneo alivio frente a los corsarios africanos. Y el magníficamente planeado, ejecutado y coronado por el éxito, desembarco en las Azores, el año de 1583. Como expone Ricardo Cerezo, se trata de una operación "anfibia", desembarcando en una costa hostil situada en el Atlántico a más de doscientas millas de la base de operaciones³.

Averiguar anticipadamente en el extranjero los preparativos y actividad de los piratas. Los representantes y agentes diplomáticos de la Corona tenían noti-

². TORRES RAMIREZ, B., *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981.

³. CEREZO MARTINEZ, R., "La Conquista de la Isla Tercera", *Revista de Historial Naval*, 3 (1983), pp. 5-46.

cias a veces sobre tales movimientos, e informaban como es lógico a su Corte, donde se ordenaba el despacho urgente de barcos de aviso o "avisos" que apercibiesen a las autoridades en América, alertando las armadas de guarda y, en general, a los buques españoles.

A la vista de lo que acabo de exponer el lector se habrá posiblemente formado una opinión respecto al enorme costo que tuvo esta defensa activa frente al bandolerismo marítimo. Pensemos que desde el año 1537 (armada al mando de Blasco Núñez Vela), las sucesivas que hubo para la guarda de las naos "que van y vienen a las Indias" (Alvaro de Bazán, Menéndez de Avilés, Erasso, Pejón, Roelas, etc.), venían a tener un mínimo de ochocientos hombres "de mar y guerra", según rezan las cuentas minuciosas y muy claras cuidadosamente conservadas en el Archivo General de Indias (excepto algún legajo parcialmente quemado). Si al mantenimiento de estos hombres, cuya alimentación a bordo y precio de la misma conocemos al detalle, añadimos la renta que la Corona había de abonar por día/tonelada en cada buque requisado, los gastos para la transformación, obras, refuerzos de las naves, el entretenimiento de los cascos y aparejos (carenados, jarcia firme y de labor, cabullería, anclas y pertrechos, velas, pólvora), llegamos a la conclusión irrefutable de que la piratería contra España en el silo XVI supuso un serio costo adicional para las navegaciones trasatlánticas. Y en cuanto a las potencias que encubrían o apoyaban tal "actividad" fue ésta una preparación muy efectiva (y sin gravamen alguno sobre el fisco propio), para el ataque descarado que ya en el siglo XVII despojó a España de una buena parte del Caribe. Cuando, agotada en la Europa de la Guerra de los Treinta Años, y atravesando algún conflicto interno, con el obtuso abandono del llamado "Arrabal de Indias" o "Islas inútiles" la hez de los puertos europeos (y el propio Cronwell) se lanzó a la rapiña y concluyó el "trabajo" iniciado un siglo antes⁴.

Jurisdicción excepcional y sumarísima contra corsarios en el siglo XVI

En los casos de haber sido alguno de ellos apresado, era casi habitual que los capitanes generales de armada tuvieran concedida por el Rey una jurisdicción especial sumarísima y muy amplia para juzgar piratas, "juzgando y haciendo ejecutar lo juzgado. Ejecutándolo luego en la mar con todo rigor". Así se contiene en las instrucciones de don Alvaro de Bazán, Pero Menéndez de Avilés, Eraso, etc.

⁴. CUESTA, M.: "La Fundación de Estado en el Arrabal de Tierras Indias". *Revista de Historia Naval*, 3 (198), pp. 67-84; MORALES PADRON, G.: *Jamaica Española*; GOMEZ DEL CAMPILLO: *Piraterías francesas cometidas en el siglo XVI*; JUARES, J.: *Piratas y corsarios en Veracruz y Campeche*.

Consta en documentos fehacientes que los delegados de la justicia real cumplieron su cometido varias veces: con fecha 16 de julio de 1561, en respuesta a Pero Menéndez, dice el Rey: "En lo que toca a los franceses corsarios que tomásteis y ahorcásteis, tengo por cierto que justificaría del la causa de manera que lo que hiciste haya sido bien, de lo me tengo por servido"⁵.

De parecido tenor son las cartas e instrucciones regias a don Cristóbal de Eraso y a don Alvaro de Bazán, así como los despachos por ellos enviados al monarca.

En el verano de 1561, informado el Rey por los oficiales de Sevilla que don Alvaro de Bazán se hallaba en Cádiz con sus dos famosas galeazas, y sabiendo por Pero Menéndez haber mucho corsario en la Carrera de Indias, el Monarca ordenó se hiciese a la mar don Alvaro con las galeazas y algún patache que arma, y "vaya a los cabos de San Vicente a los limpiar de corsarios", y sin detese allí pase adelante a las Açores y vaya por el derecho camino por donde han de venir.." (cuatro naves que había quedado en Nombre de Dios con oro y plata para el Rey y particulares). "Si topare con los navíos" (españoles) "que así se esperan, vuelva con ellos y los acompañe hasta la barra de Sanlucar, y si no, aguarde por las islas de los Açores hasta fin de octubre... y ande limpiándolas de corsarios..."⁶.

El domingo 31 de agosto don Álvaro zarpó con su armada de la Bahía de Cádiz, dejando escrito a los oficiales de Sevilla que "iba la vuelta del Cabo San Vicente porque tenía nueva que andaban allí cinco navíos de luteranos y que iba con esperanza de topallos". Así lo comunican los oficiales al Rey el cuatro de septiembre de 1561.

Don Alvaro regresó de su patrulla en el Atlántico a los dos meses, entrando en Cádiz el treinta de octubre, y habiendo cumplido una vez más la tarea encomendada.

¿Como se sufragaban estos gastos de armada para guardar las derrotas desde América a Sevilla? Pues de modo general, mediante el impuesto de Avería. Así lo ordena el Monarca, por ejemplo, al disponer que zarpase dicha armada. "Y porque el gasto que se hiciese con esta armada desde agora hasta que don Álvaro vuelva, ha de ser como queremos que sea a costa de Avería, por ser veneficio de todos aquellos a quienes viniere oro y plata..". Y ya vimos tam-

5. El Rey a Pero Menéndez. AGI, *IG*, leg. 1966, tomo 14, fol. 38.

6. Carta del Rey a los oficiales de Sevilla. Madrid, 13 de julio de 1561. AGI, *Contaduría*, leg. 439, bastante quemado.

bién cómo el impuesto sobre el pescado que descargaron los barcos portugueses en Sevilla contribuye a "sustentar" unas galeras.

Se dió cuando la armada que tratamos aquí, comisión a Zubizarreta y a Ochoa de Urquiza (dos eficientes funcionarios vascongados como Domingo de Gamarra y tantos otros), para tomar las cuentas a los receptores de avería.

Las galeazas de Don Álvaro

No es posible mencionar el gran marino que fue don Alvaro de Bazán, sin que digamos algo respecto al vocablo "galeaza" tan íntimamente ligado a su recuerdo. Aclaremos al lector que la galeaza del Cantábrico tenía poco que ver con la Mediterránea, aparte la extraordinaria potencia artillera de ambas. Capacidad de fuego que habría de ser tan decisiva en la batalla de Lepanto, en el año 1571.

La embarcación mediterránea de tal nombre montaba una artillería para su tiempo impresionante, pero resultaba muy poco manejable, teniendo incluso que ser en ocasiones remolcada por galeras hasta su posición para el combate. En cambio, la galeaza construida en el Cantábrico por carpinteros de ribera como Busturia, bajo los auspicios de los Bazán (padre e hijo), era un navío muy velero, aunque al mismo tiempo fuese de muy robusta construcción y con escantillones en exceso, para aguantar los malos tiempos, montando artillería muy pesada. Autores como Ricardo Cerezo y Casado Soto⁷ ya señalan la diferencia entre la galeaza atlántica y la mediterránea, y nosotros, por nuestra parte, hemos exhumado bastante documentación respecto a tales barcos.

Cuando Felipe II viajó a Inglaterra en 1554 para su matrimonio con María Tudor, lo hizo llevando entre los buques más notables de su armada las dos galeazas de don Álvaro, construidas cerca de Portugalete (Vizcaya) por Busturia. Tras el viaje regio, ambos buques servirán "a sueldo" varios años en la armada para guarda de "los cabos".

Y cuando se izaba el estandarte real y el gallardete de don Álvaro... solía originarse una verdadera desbandada de corsarios.

Veamos ahora algunos datos fidedignos que sobre el arqueo, dimensiones y particularidades de estos dos concretos buques (galeazas), así como sobre los servicios y misiones que se les encomendaron en la mar, he visto y anotado en

⁷. CASADO SOTO, J.L.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988; CEREZO MARTINEZ, R.: *Las armadas de Felipe II*, Madrid, 1989.

el Archivo General de Indias. Se refieren estos apartados e historial a los dos barcos siguientes:

- a) Galeaza nombrada La Madalena, capitán Álvaro de Olmos.
- b) Galeza Santa María, capitán Hernando de Escobar.

Ambas naves fueron construidas por el maestro Domingo de Busturia en Portugalete (Vizcaya), para don Alvaro de Bazán, el padre, "cuyas son las villas del Viso y Santa Cruz". Las dos galeazas "dieron muestra y alarde" en la villa de Laredo, y desde Laredo fueron a La Coruña, para forma parte, como dije, de la armada en la que el rey Felipe pasó durante el año 1554 a Inglaterra para contraer matrimonio con María Tudor.

Tras esa honrosa misión de paz, escoltando al Príncipe quizás más poderoso (entonces) de la tierra, hasta otra gran nación, las dos galeazas habrían de servir casi ininterrumpidamente en las armadas sucesivas que para proteger las flotas procedentes de las indias, la Monarquía irá formando. Es sabido que cuando un barco entraba al servicio del Estado, la Corona pagaba a su dueño un sueldo o cantidad por tonelada. Pero, si recordamos que la endémica penuria de la Hacienda solía retrasar los correspondientes pagos, tal realidad no contribuía ciertamente a fomentar la construcción naval ni al estímulo del tráfico marítimo.

Como quiera que el embargo de una nave era una de las causas que con más frecuencia motivaba el oportuno arqueo para fijar, precisamente en función del tonelaje hallado, la cantidad que por la Corona habría de pagarse, las dos galeazas que tratamos no fueron excepción en este trámite. Arqueos que (afortunadamente para nosotros, hoy), me han permitido obtener bastante conocimiento respecto a tan excepcionales barcos.

Pero es que además de los arqueos que para conocer su tonelaje se practiquen, habrá varias "informaciones" realizadas por disposición de la Corona en Bilbao y en Cádiz para ver si estas galeazas, dado su gran costo y asimismo su eficacia en el servicio, merecen mejor sueldo que los buques normales cuando sirven en armada al Rey.

Utilizo como fuente, la documentación que hallé en los legajos (que menciono) pertenecientes a las secciones de Justicia, Contaduría y Contratación en el Archivo General de Indias. Y tratando de lograr para el lector la mayor claridad posible en este asunto, quiero precisarle anticipadamente la siguiente:

- a) Comenzaré por enunciar a grandes rasgos las dimensiones y las características generales (cubiertas, escantillones, etc.), de ambas galeazas.

b) A continuación, resumiré las informaciones practicadas en Bilbao y Cádiz, que contienen datos sobre las disposición general, artillería, etc., de tales naves.

c) Dejaré para un tercer lugar las diversas mediciones y arqueos a que fueron sometidos los dos buques; arrojan mucha luz, y no sólo respecto a los dos concretos barcos, sino también sobre las prácticas de arqueo en general.

d) Quedará para el final, un resumen cronológico de los períodos en los que sirvieron al Rey estas dos galeazas de don Alvaro.

1). Dimensiones y características generales

Las dos galeazas en cuestión eran naves de gran eslora. La mayor, nombrada La Madalena, tenía setenta y tres codos por encima de la cubierta alta, y setenta, por debajo de dicha cubierta. Sabemos que los baos de ésta cubierta y de las otras eran muy gruesos. De manga, la mayor tenía diecisiete codos y un tercio, lo que supone una relación es eslora/manga de 4/1.

Disponían de tres cubiertas y de una tolda, "que se mantenía cubierta". La cubierta de popa de la galeaza, "que se dice alcázar, donde se abrigan los capitanes y gentiles hombres y soldados onrados y marineros e donde está mucha artillería", se halló tener esta cubierta de popa, tolda o alcázar (medida con el codo de Sevilla), "de cumplidura" (es decir: de longor, largo, eslora o longitud) "treinta y dos codos e medio, y de anchura, doce codos, y de altura tres codos".

Tenían las cubiertas bajas, "lo cual es de grande perjuicio para las arquear" dice el "Arrumador" (perjuicio para el dueño de la nave, claro está), "porque si las cubiertas estuvieran altas, fueran de más porte"⁸.

La primera cubierta, "sólo sirve de tener el lastre".

La segunda los bastimentos.

En la cubierta alta está casi toda la artillería.

Las cubiertas son bajas, "por tener mucha artillería a la lengua"⁹.

2). Informaciones practicadas en Bilbao y en Cádiz, para aclarar si las galeazas en cuestión merecen más sueldo por tonelada/mes que el que se paga a las naves corrientes o normales cuando sirven en armada.

⁸. Parecer o declaración que emite el arqueador o "arrumador" Pero Díaz Riquel, designado por el proveedor de Málaga Francisco Verdugo; arqueo efectuado en la ciudad de Cádiz, a doce de septiembre de 1556. Este arqueo, hecho por Díaz Riquel, y asimismo los realizados por los otros expertos (Pidrola, Gurriola, etc, se contienen en AGI, *Contaduría*, leg. 4.840 A.

⁹. La expresión o locución "a la lengua: o bien "la lengua del agua" quiere decir cerca de la línea de flotación.

a) Información en Bilbao:

Hay una carta del Rey, fechada en Valladolid a 10 de abril de 1556 dirigida a Juan Martínez de Recalde, en Bilbao, que dice: "...bien sabéis como don Álvaro de Bazán nos sirvió con sus dos galeazas, una nombrada Santa María y la otra (..) Magdalena en la armada en que yo pasé de la Coruña a Inglaterra el año pasado de quinientos e cinquenta e quatro. El dicho don Álvaro pretendía, e lo mesmo su hijo, que le ha de ser contado el sueldo de cada tonelada en más cantidad de los ciento e setenta mrs. al mes (..) que por nuestra cédula está mandado que se cuente por tonelada de los navíos que sirven en nuestras armas". El Rey dice que teniendo respeto al grandor y costo ordinario de los gastos de dichas galeazas, y a la mucha costa que se hizo en ellas, más que en los otros navíos, "Yo vos mando" (a Recalde) "que os informéis de personas de crédito, y si puede ser, sean algunas dellas de las que hubieren visto e navegado éstas galeazas. La información, cerrada y sellada, con vuestro parecer la enviareis a los mis contadores mayores...".

Para cumplir lo que se le ordenaba en esta carta, Recalde hizo parecer ante sí al maestre Domingo de Busturia (vecino de la anteiglesia de San Pedro de Deusto) "maestre carpintero de hazer naos, que es el maestre que hizo estas galeazas, y que entendió en las obras y arqueamientos de las naos en que su magestad pasó desde La Coruña a Inglaterra en el año pasado se 1554". Comparecieron también Juan de Bériz y Martín Ibáñez de Tellaache, vecinos desta villa de Bilbao, maestros e pilotos de naos, y que sirvieron en la dicha armada. Y Juan de Tellaache, vecino de la anteiglesia de Deusto, capitán e maestre y dueño de naos, que asimesmo sirvió en la dicha armada.

b) Información en Cádiz.

Hay una carta, fechada en Valladolid a nueve de mayo de 1556, de la princesa al Corregidor o Juez de Residencia de la ciudad de Cádiz, ordenándole realice esta información sobre las galeazas. En cumplimiento de lo ordenado en esta carta, comparecen en Cádiz Pedro Zuazo, vecino de Portugalete en Vizcaya, el portugués Juan Fernández, maestre de nao y vecino de Villa Conde; y el también portugués Diego Díaz, piloto de la galeaza Santa María.

c) Resumen y conclusiones obtenidas en las dos informaciones:

Todos los constructores de barcos, maestros, pilotos, armadores ("hombres marítimos"), son unánimes y coinciden totalmente en declarar que las dos galeazas "son los mejores navíos que este testigo ha visto en este tiempo", según dice Pedro Zuazo, vecino de Portugalete cuando declara en Cádiz.

Insisten todos los expertos cuyas declaraciones se recogen, en la extraordinaria robustez de tales naves, fortaleza indispensable para aguantar la navegación a gran velocidad (son de larga eslora y muy veleras) con cualquier clase de tiempo, y portando mucha artillería, gran parte de la cual es de muy grueso calibre. Así por ejemplo:

Cuesta cada tonelada de semejantes galeazas "a hazer", doblado precio de lo que cuesta la tonelada normal, "porque la madera e tablazón va doblado, porque así lo requieren para sufrir la mucha e grande artillería que traen (..) e como son nauios cumplidos (cumplidura es longitud o eslora, en este contexto), reciben más detrimento e quebranto que los navios cortos (..) tienen todos los aparejos doblados, y de doblada tablazón y clavazón y costados".

Precisada sin lugar a dudas la calidad, robustez, velocidad y potencia artillero de estos barcos, resulta lógico también que todos los testigos preguntados estimen que ambas galeazas merecen más sueldo que el que cobran los navíos ordinarios. Así, por ejemplo, Domingo de Busturia opina que además de los ciento setenta maravedises de sueldo por tonelada/mes, merecen las galeazas de don Alvaro treinta y cuatro maravedises más por tonelada, con lo que queda a razón de dozentos e cuatro maravedís por tonelada.

Otro de los expertos consultados opina que las galeazas merecían por tonelada "la mitad más de los ciento y setenta maravedises que su Magestad da a sueldo de las otras naves que le sirven en armada".

El tres de octubre de 1556 concluye la información que se hace en Cádiz¹⁰.

Diversas mediciones y arquezos a que fueron sometidos los dos buques.

Las dos galeazas comenzaron muy pronto, desde 1554 en que llevaron a Inglaterra al rey Felipe, su larga vida de servicio a S.M. Y para fijar el sueldo a percibir por tan honrosos cometidos, se hicieron varios arquezamientos.

En el protocolo del escribano y notario de Laredo (Cantabria) Juan del Hoyo Setián, se encontraba "entre los registros que quedaron de Juan Gratar, escribano difunto, vecino desta villa, escribano mayor que fue de las armadas de su Magestad en esta costa (..) en los quales rregistros se halló el arquezamiento de las galeazas, el qual arquezamiento está firmado según parescía, de maestre Domingo de Busturia, maestre carpintero que fue nombrado para

¹⁰. AGI, *Justicia*, leg. 1.181.

dicho arqueamiento". A petición de don Alvaro de Bazán, el notario Juan del Hoyo Setién expide el testimonio del arqueo en Laredo a 18 de mayo de 1555¹¹.

Además del arqueo hecho por Domingo de Busturia en el Cantábrico (cuyo desglose adjunto en el apéndice de este trabajo), se practicaron en años sucesivos (1556 a 1559) y por diversos arqueadores varias mediciones, que cito aquí e incluyó también como apéndices. Veamos:

Ambas galeazas se arquearon en Cádiz por cuatro "arrumadores" designados por distintos organismos y personas, quienes utilizaron diferentes medidas, cual el codo de Málaga, y el codo de la Casa de Sevilla. Se siguieron también varios criterios en cuanto a las cubiertas que debían incluirse en el arqueo, aunque predominó el partidario de contarse los volúmenes hasta la cubierta alta (la tercera, en estas naves).

Igualmente asistiremos a la aplicación de dos diferentes prácticas de arqueo (cuyo detalle y resultados adjunto como apéndice), y que, en esencia eran los siguientes:

a) Sistema de multiplicar entre sí las tres dimensiones o medidas interiores del barco que se arquea (dimensiones en codos), a saber: "Longor" o largo, medido entre la cara de popa de la roda, y la parte de proa del codaste; multiplicado por la manga, y el producto, por "el altura" o puntal. Al resultado que arroja el multiplicar la eslora por manga y por puntal, se le descuenta la tercera parte "por los lugares que tienen más angostos todos los navíos.." y a lo que queda se la añade el veinticinco por ciento de refacción que su Magestad concede. La cifra que queda, en codos (cúbicos), se parte o divide por cinco codos y medio "que tiene una pipa de largo y ancho e alto", y se obtiene un resultado en pipas.

Este resultado en pipas, se divide por dos, y la cifra resultante son las toneladas del buque que se arquea¹². Recordamos que el "aforamiento de las toneladas" que dejó precisado el licenciado Suárez Carvajal durante su visita a la Casa de Sevilla (años 1535/36), dos pipas equivalen a una tonelada, criterio que se aplica en todas las mediciones que he visto, durante el siglo que tratamos.

11. AGI. *Contratación*, leg. 4.840.

12. Medición y arqueo de las galeazas de don Alvaro de Bazán, denominadas La Madalena y Santa María, realizado en Cádiz en noviembre de 1559, por el capitán Martín de Pidrola, designado por don Alvaro, y capitán Diego Felipe, nombrado para este trabajo por los jueces y oficiales de la casa de la Contratación de Sevilla. AGI. *Contratación*, leg. 4.840.

b) Método consistente en ir expresando en pipas la mediciones y volúmenes parciales que se vayan obteniendo. Para estos cálculos, se utiliza el "longor de pipa", que es la longitud de este envase de madera, o sea dos codos y medio; y se manejan igualmente el "altor" o diámetro en vertical de cada pipa y el "anchor" o diámetro horizontal de ella. Naturalmente, todos los diámetros de un círculo son idénticos, y la pipa tenía un diámetro de codo y medio. Lo que ocurre es que los "arrumadores" usan la locución "altor de pipa", cuando se refieren a la estiba de tales recipientes, en sentido vertical, y en cambio emplean lo de "anchor" de pipa, cuando quieren precisar los envases que caben en la manga. Recordamos a los sufridísimos lectores que las pipas, botas y toneles se estibaban horizontalmente, en la misma dirección que el eje longitudinal del barco.

Una vez calculado el número de pipas que pudieran estibarse en cada "andana", esta cifra se multiplicaba por el número de andanas, o sea, rumbos de longor de pipa, que cabía en la bodega, a cuyo resultado se le descuenta una tercera parte "por los lugares que tienen más angostos todos los navíos"¹³.

Para el lector no familiarizado con la terminología y peculiares locuciones de estos arqueos durante el siglo que tratamos, me permito aclararle lo que significa "rumbo de longor de pipa". Se trata de lo siguiente:

A la vista de la innumerables mediciones de barcos que he desmenuzado, parece claro que tal expresión designa o define un espacio o volumen en la bodega de la nave. Y hemos propuesto en algún trabajo anterior una definición para este particular concepto. Podemos definir "rumbo de pipa", e igualmente "rumbo de longor de pipa", como "la sección de bodega contenida entre el plan la cubierta y ambas bandas, sección liminata por dos mamparos ideales, (naturalmente, paralelos) y distantes entre sí el largo de una pipa"¹⁴.

Y una vez expuestas en lo esencial las prácticas de arqueo con arreglo a las cuales se midieron ambos barcos, advertimos al lector interesado que el resto de los datos que hemos anotado respecto a tales arqueos, se incluyen en los apéndices de este trabajo. Aclarado tal particular, paso a exponer el último apartado.

¹³. Este descuento de un tercio del volumen resultante de la multiplicación de la eslora por la manga y por el puntal, se menciona con frecuencia en numerosos arqueos contemporáneos.

¹⁴. TRUEBA, E.: "Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla (Siglo XVI). Revista de Historia Naval, 20 (1988), pp. 33-59.

Resumen cronológico de los diversos períodos durante los que sirvieron a la Corona estas dos galeazas de don Alvaro.

La investigación en las tres secciones del Archivo General de Indias citadas más arriba, me permitió hallar bastantes datos sobre el historial de estas dos naves al servicio del Estado.

En carta del Rey, fechada en Valladolid a 11 de agosto de 1557 dirigida a "mis contadores mayores y teniente", les dice: "..bien sabeis como don Alvaro Bazán, difunto (el Monarca se refiere a Bazán padre), sirvió con sus dos galeazas nombradas Santa María y la Madalena, e una zabra nombrada Sant Antonio, en la armada en que yo pasé a Inglaterra el año pasado de cinquenta y quatro e por nuestra cédula de 17 de setiembre del mismo año os envié a mandar que averiguásedes la quenta (..) del tiempo que anduvieron a nuestro servicio en la dicha jornada". El Rey les recuerda que, asimismo, "por una nuestra carta fecha en Londres a 22 de noviembre del dicho año (1554) escribimos a la serenísima princesa de Portugal, mi muy cara e muy amada hermana, gobernadora destos reynos, averiguase e feneciese quenta con don Alvaro, desde que las galeazas e zabra fueron embargadas para servir en la dicha jornada (el viaje de Felipe a Inglaterra), así de lo que sirvieron en ella, como del tiempo que por virtud de la provisión que le dimos tubo a su cargo el armada de que era capitán general Alvaro Pejón, en la qual armada metió las dichas dos galeazas e zabra...".

El Rey ordena se haga la quenta "..desde el día que fueron embargadas las dos galeazas y la zabra, hasta el ocho de diciembre del dicho año de quinientos e cinquenta y quatro, que se firmaron los despachos tocantes al nuevo asinto que se tomó con don Alvaro de Bazán (hijo mayor de don Alvaro) para el armada que ahora trae en guarda de la navegación de las Indias, en que metió dichas galeazas".

Y en efecto: en la villa de Laredo, se formó a partir de diciembre el mismo año 1554 una armada para la guarda de los accesos marítimos al Guadalquivir. Por una orden e instrucción, fechada en Valladolid a ocho de diciembre de 1554 y despachada por la Princesa Gobernadora, se precisan todas las circunstancias y requisitos de esta armada: "hemos nombrado e proveído por nuestro capitán general a don Alvaro de Vazán, hijo mayor de don Alvaro de Baçan, cuyas son las villas del Viso y Santa Cruz (..). En la dicha armada han de servir las dos galeazas (..) y con ellas otros quatro navíos de porte de doscientas hasta trescientas toneladas cada una, y dos zabras de las que hay en aquella costa. Se ordena al proveedor que haga relación de los bastimanetos para mil doscientos hombres de mar y guerra, para más de dos meses.

Es de observar que aunque el asiento con Bazán se firmó el ocho de diciembre del año 1554, las galeazas no fueron recibidas a sueldo de su Magestad hasta 26 de marzo de 1555 (galeaza almiranta nombrada Santa María) y primero de abril de 1555 (galeaza capitana nombrada la Madalena), fechas en que dieron "muestra y alarde" en la villa de Laredo. Así consta en una relación hecha en Cádiz a 15 de agosto de 1560 por Alonso Muñoz, contador de la Armada. Relación del tiempo que sirvieron las galeazas¹⁵.

Así pues, tras haber regresado de Inglaterra, quedaron libres momentáneamente hasta que por el asiento suscrito entre la Corona y don Alvaro el ocho de diciembre del mismo año 1554, las galeazas entraron a formar parte de la nueva armada que para la guarda de los mares se aprestaba en Laredo obedeciendo la orden o instrucción de esta misma fecha. Aunque como dije, las galeazas no fueron recibidas al sueldo de su Magestad sino a partir de los días 26 de marzo y primero de abril de 1555.

Sirvieron en esta armada de guarda hasta el dos de diciembre de 1558, que fueron despedidas por mandato de su Magestad "dexaron de ganar sueldo, hasta primero de mayo de 1559, sin embargo, se habían comenzado a aprestar "y hazer gente de mar y guerra" desde el 7 de febrero de 1559. Y por la cédula real se declaraba que las dos galeazas "no ganaren sueldo" hasta que estén prestas y salgan a la mar, de lo qual se lamentará don Alvaro, con toda la razón, al Rey. "Desde primero de mayo de 1559, hasta doce de setiembre, en que fueron despedidas por orden de su Magestad real, parece por los libros que han servido las dos galeazas en todo el tiempo que han estado al sueldo en la armada 48 meses y catorce días, y que la galeaza almiranta ha servido cinco de más, los cuales dio antes que la capitana alarde e muestra en la villa de Laredo (..) las cuales galeazas parece por los libros que están arqueadas por maestre Domingo de Busturia en la villa de Laredo en 1806 toneladas, con la refacción de veinte por ciento, y la galeaza almiranta en 825 toneladas, con la dicha refacción"¹⁶.

En el verano del año 1561 ya dejamos mencionado que don Alvaro salió de Cádiz con ambas galeazas, a esperar las naves que traían oro y plata.

¹⁵. Tanto estas cartas reales, como la instrucción para la armada que se formó en Laredo, 8 diciembre 1554, y asimismo la relación hecha en Cádiz a 15 de agosto de 1560 relativa al tiempo que sirvieron ambas galeazas, AGI, *Justicia*, leg. 1.181.

¹⁶. Esta relación del tiempo que sirvieron las dos galeazas (relación hecha en Cádiz a 15 de agosto de 1560 por Alonso Muñoz, contador de la armada, por orden real (real Cédula fecha en Madrid a 18 de julio de 1560), AGI, *Justicia*, leg. 1.181 (2).

Encontré una partida correspondiente al sueldo de las dos galeazas, "por tres meses y catorce días que sirvieron desde el 17 de julio hasta el 30 de octubre de 1561, a razón de cinco reales cada mes la tonelada, y más quatrocientos maravedises para el sebo y mangueras de cada una, asimesmo cada mes"¹⁷.

Debo señalar que don Alvaro mantuvo insistentemente al punto de vista de que el Estado debía pagarle dos reales de ventaja, ya que "..siempre se ha pagado a estas galeazas los dos reales de ventaja por todo el tiempo que sirvieron a V.M. en su pasada de Inglaterra".

Igualmente don Alvaro mostrará respetuosamente su disconformidad "cuando sólo se le pague la mitad del sueldo ordinario y la mitad de los dos reales de ventaja, por el tiempo que las galeazas estuvieron sin zarpar de Cádiz, pero recogiendo la gente y bastimentos".

Es de anotar que desde Valladolid, con fecha de once de agosto de 1557, se ordena a los contadores mayores y tenientes que libren a los herederos de don Alvaro de Baçan, "ya diffunto, un quento e quatro mil e treze de que yo les hago merced acatando lo mucho e bien que el dicho don alvaro nos sirvió, especialmente en la jornada en que mi real persona pasó a Inglaterra el año de quinientos cinquenta y quatro, y la costa y gasto que hizo en armar las dos galeazas nombradas Santa María e la Madalena con que nos sirvió en dicha jornada"¹⁸.

El lector debe tener presente que, no obstante esta merced regia concedida a don Alvaro en agosto de 1557, los casi inevitables retrasos en el cobro de los sueldos (arqueos para averiguar el tonelaje, informaciones, discusiones, pleitos..) hacían que el servicio en armadas resultara en bastantes ocasiones gravoso para el propietario de los buques. Y es de notar que pese a la atención casi permanente del Rey hacia el asunto, (pensemos que en 17 de septiembre de 1554 ordenaba averiguar la cuenta de don Alvaro por el viaje a Inglaterra, y que en carta fechada en Londres a 22 de noviembre del mismo año 1554 Felipe recordaba a su hermana, la princesa Gobernadora, que averiguase e feneciese quenta con don Alvaro desde que las galeazas y zabra fueron embargadas para servir en el viaje a Inglaterra, hasta incluido el tiempo en que, tras el regreso de Inglaterra, sirvieron en la armada de que era capitán general Pejón); pese a esa preocupación, don Alvaro tardaría mucho tiempo en resarcirse, parcialmente, de sus gastos. Y consciente la Corona de tales dilaciones y retrasos, en el año 1557 ordena se entreguen a cuenta, dos mil ducados a don Alvaro.

17. AGI. Contaduría, leg. 439.

18. Idem Ibidem.

RESUMEN Y CONSIDERACIONES

Los astilleros del Señorío de Vizcaya, e igualmente los de las "Cuatro Villas de la Costa" (Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera) había alcanzado un altísimo nivel y calidad en los barcos que hacían a lo largo de la Baja Edad Media.

Tras el descubrimiento de América, ocuparán siempre un imprescindible lugar en el suministro de unos buques a los que las nuevas exigencias defensivas y mercantiles iban agrandando y complicando.

La galeaza cantábrica, experimentada por don Alvaro de Bazán, el padre, desde 1540 aproximadamente, y patrocinada por él y su hijo, fue durante unos cuantos años, en las décadas de los cincuenta y los sesenta, sobre todo, el tipo de buque ideal para las misiones de patrulla en el Atlántico, por su velocidad, fortaleza frente al mar y armas enemigas, y la gran capacidad de fuego con una impresionante artillería. Recordemos alguna de sus cualidades:

Fueron estas galeazas barcos largos, con pronunciado lanzamiento a proa ("overhangs"), y mucho más afinados que otras panzudas (y excelentes) naves de la época, pero en las que el requisito principal era obtener el máximo volumen y capacidad de carga. No así la galeaza, nave concebida para misiones de patrulla en el mar, más que de escolta propiamente dicha, y nunca para mercadería.

En su mitad de popa, desde el espejo o estampa hasta el mástil central, corría una tolda o alcázar, que en el caso de la nao capitana de don Alvaro, ya vimos tenía de largo o "cumplidura" treinta y dos codos y medio. Y si aceptamos (en la modesta opinión de quien escribe, y asimismo, de Casado Soto), que el codo usado en estas mediciones equivalía a 57 centímetros, entonces vemos que esta tolda alta de la mitad de popa tenía 18.525 metros de largo, por 6,84 metros de anchura o manga, dimensión que nos muestra y confirma cómo los costados se iban estrechando hacia las cubiertas altas.

Desde las portas, troneras y portillos laterales de este alcázar, podía dispararse la artillería más ligera y castigar al enemigo con ballestas y mosquetes, en el caso de abarloarse para combatir al abordaje. Los arcabuceros solían situarse altos, en las cofas, y a veces hasta en los flechastes.

La velocidad de este concreto tipo de barco, y de cualquier buque en general, depende en gran parte de su eslora, como todos los marinos y arquitectos navales sobradamente saben. Y en las galeazas en cuestión, su eslora entre perpendiculares rondaba los 69,5 codos (i.e. 39,615 metros o, aproximadamente los cuarenta metros) con relación eslora/manga de cuatro a uno.

La fortaleza venía determinada en general por no escatimarse materiales durante la construcción, tanto en maderas como en clavazón, varillas roscadas y pasantes. Sus tres cubiertas, soportadas por masivos baos y robustísimos durmientes; un forro de grosor doblado al de los buques ordinarios en la época; una quilla y sobrequilla sobredimensionada, con escarpes minuciosamente elaborados y estudiados, daban extraordinaria solidez a todo el buque. Y como la cubierta inferior, situada a nivel más bajo que el de la línea de flotación, soportaba sobre ella el pesado lastre, éste podía colocarse sin gravitar directamente sobre las cuernas y varengas.

Aunque no encontré en el Archivo de Indias ningún plano o copia de tales galeazas, en Simancas hay algún dibujo, publicado por CASADO SOTO en su libro *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran Armada de 1588* correspondiente a galeazas atlánticas proyectadas en 1589.

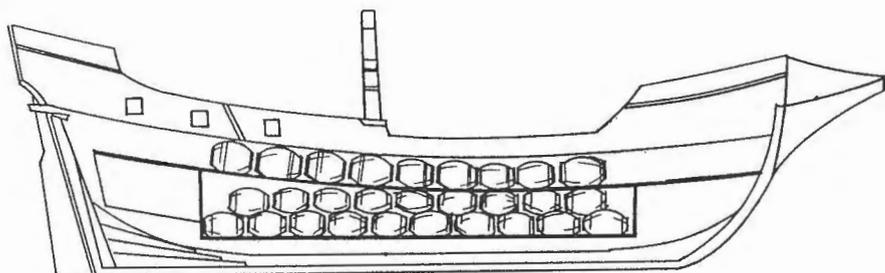
APENDICE I

La estiba en los buques de la época

Antes de comentar algún arqueo, cuya medición y cuenta examinaremos, digamos algo sobre la estiba de pipas, botas, toneles y barriles en los buques de la época, punto este indispensable o cuando menos útil, ya que combinado con los datos que a veces nos ofrece algún arrumador durante su trabajo, nos ayuda para aclarar lo concerniente a la medición de los navíos en el siglo que tratamos.

Las pipas, barricas, toneles, etc., se estibaban horizontalmente y con su eje longitudinal en el sentido de la eslora del buque, de proa a popa. Sólomente en alguna excepcional carga sobre cubierta (cubertada), y recordemos que la carga en cubierta estaba generalmente prohibida, se cargaban los barriles verticales. Hasta llegar a esta conclusión (que alguno juzgará de Perogrullo), hemos tenido que realizar múltiples indagaciones comprobadas.

Incluimos un dibujo, no a escala, que representa el perfil de una nave de la época con el trabajo de los arrumadores.



Según indicábamos en la correspondiente página de este trabajo, se comprende que una tongada de pipas o barriles difícilmente ocupa el espacio justo entre banda y banda, por lo que en la práctica de estiba, tanto actual como preterita, se ha recurrido a cuñas, tacos o tablas de estiba para calzar e inmovilizar cada tongada. Por otra parte, si bien es cierto que las pipas y barriles se entiban fondo contra fondo, con el tapón en alto, no siempre se hacía de manera que cada capa ocupase los interespacios de la inferior. En circunstancias, bien fuera por la forma o dimensiones en los espacios para carga de algún buque, o bien por convenir, en algún determinado flete, estibar además de los barriles objetos numerosos y de no gran volumen, entonces colocábanse las pipas aprovechando y rellenando los huecos con mercancía menuda. Esta práctica la hemos comprobado examinando numerosos documentos en el Archivo General de Indias (sobre todo las visitas de un buque a su llegada).

APÉNDICE II

AGI. *Contratación*, leg. 4.840 A

1554, III, 25, Laredo

Arqueamiento del maestre carpintero Domingo de Busturia de las galeazas de Álvaro de Bazán La Magdalena y Santa María, sacadas de los registros del difunto Juan Gratar, escribano de las Armadas Reales en la Costa de Poniente.

Yo, Juan de Hoyo Setián, escribano e notario público de sus Magestades en su corte y en todos los sus reinos e señoríos, e escribano del número desta villa de Laredo e su jurisdicción, doy fe e verdadero testimonio a todos los señores que la presente bieren como yo entré en los registros que quedaron de Juan Gratar, escribano difunto, vecino desta villa, escribano mayor que fue de las Armadas de su Magestad en esta costa, en los quales dichos registros y cosas tocantes a la Armada última que se hizo en esta villa, de que fue por Capitán don Álvaro de Bazán, se halló el arqueamiento de las galeaças e naos que fueron en la dicha Armada. El qual dicho arqueamiento estaba firmado, según paresçia, de maestre Domingo de Busturia, maestre carpintero que fue nombrado para el dicho arqueamiento. En el qual dicho arqueamiento, que se hizo en veynte y çinco días del mes de março deste presente año, paresçe que están arqueadas las dos galeaças del señor don Alvaro de Baçán en esta manera:

La galeaça nombrada La Magdalena, del señor don Alvaro de Baçán, de que es capitán della Álvaro de Olmos, tiene de manga, de ancho, diez y siete codos y un quarto; tiene de largo por la cubierta donde se mide el anchor sesenta y ocho codos e medio.

Y hallo por mi quenta, e me paresçe, que es de ochoçientos e diez e ocho toneladas, y con la refaçión que se da por su Magestad de veinte por çiento, es de nuebeçientas e ochenta y una toneladas.

DCCCCLXXXI toneladas

La otra galeaça del dicho señor don Álvaro de Baçán, de que era capitán Hernando de Escobar, nombrada Santa María.

Tiene de manga quinze codos e dos terçios;

Tiene de largo por la cubierta donde se mide el anchor, sesenta e tres codos e medio.

Hallo por mi quenta e me paresçe que es de porte de seisçientas e ochenta e cinco toneladas, e con la refaçión que se da de veinte por çiento, es de ochoçientas e veinte y çinco toneladas.

DCCCXXV toneladas

APÉNDICE III

AGI, Contratación, leg. 4.840 A

1556.X-12, Sevilla.

Arqueamiento efectuado por Martín de Pidrola y Domingo de Ygurrola de las dos galeazas de Álvaro de Bazán, La Magdalena y Santa María.

Martín de Pidrula, parte nombrada por don Álvaro de Baçán para arquear las dos galeaças del dicho don Álvaro de Baçán, juntamente con las personas nombradas por la parte de su Magestad real, en que por Françisco Berdugo, probedor de Málaga, fue nombrado Pedro Díaz Ríquel, y por el señor alcalde Salazar Domingo de Ygurrola. Y el dicho Martín de Pidrula, parte nombrada por el dicho don Álvaro de Baçán diçé que él fue a la Baya de Cádiz, adonde estaban las galeazas que se abían de arquear, y entró en ellas juntamente con las dichas partes nombradas y con Alonso de los Cobos, escribano público del número de la çiudad de Cádiz, que presente fue a todas las medidas y codos de las dichas galeaças.

Y arqueando las dichas galeaças el dicho Domingo de Ygurrola y yo, el dicho Martín de Pidrula, con el codo de la çiudad de Sevilla, y el dicho Pedro Riquel con la medida y codo de la çiudad de Málaga, y juntamente con él quiso tomar el dicho Domingo de Ygurrola la medida del codo que traya el dicho Pedro Díaz Riquel, por ver que toneladas haçian las dichas galeaças por el dicho codo que traya el dicho Pedro Díaz de Riquel.

Y midiendo cada uno como dicho es, visto e medido por mi, el dicho Martín de Pidrola, las toneladas que las dichas galeças hazen conforme al dicho codo que se usa en esta dicha çiuudad de Sevilla y en la Casa de la Contrataçión de su Real Magestad, digo y declaro que hazen las toneladas siguientes:

– Por las medidas que en la dicha galeça, nombrada La Magdalena tomamos el dicho Domingo de Ygurrola y yo el dicho Martín de Pidrola y el dicho Pedro Díaz de Riquel, en presençia del dicho Alonso de los Cobos, escribano, estuvimos discordes, porque el dicho Pero Díaz tenya un codo que tenía dos dedos más que el codo desta dicha çiuudad. Por manera que el dicho Domingo de Ygurrola y yo nos conformamos que se arqueasen con el codo de Sevilla por ser quenta justa de dos codos y medio de longor, que es cada pipa y de anchor y altura un codo y medio, como es costumbre y quenta muy berdadera y al justor de que son las pipas, que es cada codo dos terçias de bara.

– El dicho Pero Díaz no se conformó con nosotros en arquear las tres cubiertas que tienen cada una de las dichas galeças, porque la prinçipal cubierta que más porte tiene y más ynportante es no quiso arquear el dicho Pero Díaz, y el dicho Domingo de Ygurrola y yo nos conformamos que se habían de arquear las tres cubiertas de cada galeça por ser de bordo firme y de más porte y la más neçesaria y prinçipal que ay en la dicha galeça, porque en ella está casi toda la artillería y se abriga la mayor parte de la gente, porque la primera cubierta sólo sirve de tener el lastre, y la segunda de tener los bastimentos, y la terçera, que como dicho tengo, es la más ynportante y mayor y más nesçesaria.

– Como paresçe por la fee del dicho escribano, tiene esta dicha galeça setenta e tres codos y medio de longor por do se tomó la medida, y por donde se tiene en costumbre en esta çiuudad de Sevilla de arquear las naos que se toman para las armadas que su Magestad a mandado hezer, es debaxo de la cubierta, en lo hueco de las dichas naos, que son tres codos e medio menos en esta dicha galeça, de la medida que por lo alto se tomó, y dándole dos codos y medio de longor en cada pipa, que es el longor que cada pipa tiene, como está dicho, y dándole un codo y medio de altor y otro codo y medio de anchor, que es al justo la medida de cada una pipa, son los setenta codos que tiene de longor veynte y ocho longores de pipas. Juntos con los diez y siete codos y un terçio que tiene de manga la dicha galeça son onze ancores y medio de pipas, y los treze codos menos dos dedos que tiene de puntal la dicha galeça, que es toda la dicha altura que ella tiene, son ocho altores y medio y los dichos onze ancores y medio son en cada andana noventa y quatro pipas y tres quartos, que multiplicados en veynte y ocho andanas, que son veynte y ocho longores de pipas, son dos mil y seisçientas y çinquenta y tres pipas, que sacada la terçera parte de las dichas dos mil e sisçientas y çin-

uenta y tres pipas, como es costumbre, quedan en ochoçientas y ochenta y quatro toneladas e un terçio. E dándole dozientas y veynte e una toneladas de refaçión, que son veynte e çinçò por çiento, como su Magestad manda dar e se da en sus armadas, son mil e çiento y çinco toneladas y una terçia. Y porque en la medida que se tomó del altor tiene ocho altores y medio y no se a fecho la quenta más de por ocho altores, e un quarto que se quita, es por el gordor que tienen las dos cubiertas que se abía tomado la medida de altor juntamente con el hueco della.

— La galeaça nombrada Santa María se tomó de longor sesenta y siete codos y tres quartos, y por que, como dicho es, la medida se toma por çima de todas las cubiertas, y conforme a la costumbre que tengo dicho que se tiene en esta Casa de la Contratación, yo la tomé por la terçera cubierta, que fue dos codos e tres quartos menos, que es más de un longor de pipa, y son sesenta y çinco codos, que son veynte y seis longores de pipas. Y abre la dicha galeaça diez y seis codos menos tres dedos, que son diez anchores y medio de pipas. Y tiene doze codos y un quarto de puntales, que el quarto no se quenta, porque se dexa por el grosor que ocupan las dos cubiertas, que son ocho altores de pipas y codo y medio de altor de cada pipa como está dicho, que son en cada andana ochenta e quatro pipas, que son en las veynte e seis andanas dos mil e çiento y ochenta e quatro pipas que descontada la terçia parte dellas por los lugares que tienen más angosto todos los nabíos, quedan en seteçientas y veynte y ocho toneladas; y dándolas veynte e çinco toneladas por çiento que manda su Magestad real, son nuebeçientas e diez toneladas.

Por manera que tienen las dichas dos galeaças dos mil e quinze toneladas e un terçio, conforme a las medidas que ellas tienen, y a la verdad de lo que ellas son y, así como el dicho Pero Díaz Riquel no arqueó las dos prinçipales cubiertas de las dichas dos galeaças las arqueara como hera justo que se arquearan, por ser la principal cubierta, como está dicho, y más neçesaria, vino a declarar tener tantas toneladas o más que yo, el dicho Martín de Pidrola, e declarado. Y esto digo e declaro e doy por mi parecer, e lo firmo de mi nombre.

— Otrosi, digo que las dichas galeaças tiene cada una tolda, que media cubierta que llega hasta el mástil mayor, a donde se abrigan los capitanes y gentiles onbres y soldados honrados y marineros, y donde está mucha artillería, y que en algunas naos que van de armada suelen dar alguna refaçión por las dichas toldas, no siendo de tanto abrigo y reparo para la dicha gente como éstas, y que tiene las dichas dos toldas o medias cubiertas más de ciento e çinquenta toneladas, Su Magestad en ésto hará lo que fuere servido. Martín de Pidrola.

E así preguntado según y de la manera que dicha es fue recibido juramento en forma de derecho, del dicho Martín de Pidrola, so cargo del qual fue pregun-

tado si en el dicho paresçer ay fraude o engaño, o si se ha fecho conforme a su conçiencia y lo que dios le ha dado a entender, lo qual dixo ser verdad para el juramento que hizo Laurençio de Soto, escribano.

Diose copias de lo susodicho en la dicha çiuudad de Sevilla, a doze días del mes de octubre del dicho año de mil e quinientos e çinquenta e seis años.

Vistos los dichos paresçeres por el dicho señor alcalde Salazar, mandó a mi el dicho Laurençio de Soto, escribano, que saque los dichos paresçeres en limpio y en pública forma, con los autos que sobre ello an pasado, para que, signado de mi el dicho escribano, e sellado e çerrado se ynbie a su Magestad real e a los sus contadores mayores, conforme a la çédula de su Magestad.

APÉNDICE IV

AGI, Contratación, leg. 4.840

1556-IX-12, Cádiz.

Arqueamiento efectuado por Pero Díaz Riquel, arqueador de Málaga, de las galeaças Capitana y Almiranta de Álvaro de Bazán.

Que ha medido las dichas galeaças estando dentro dellas, así de la anchura e largura e puntal hasta la segunda cubierta, que es donde está la artillería e gente que tienen las dos galeaças, e conforme a las medidas como en la çiuudad de Málaga se tiene por costumbre arquear los nabios e naos que van a servir a su Magestad, que son nabios mercantibles e no de Armada, como las dichas galeaças, e conforme a la medida e codo con que midió, que es el codo con que en Málaga este declarante arquea las naos para servir a su Magestad, que es mayor que el codo con que en Sevilla se arquean e se vinieran a arquear las galeaças, que este declarante las midió, que el de Málaga es dos dedos más luengo que el de Sevilla.

La galeaça Capitana, que es la mayor, tiene ochocientas y setenta toneladas.

E la galeaça menor, que es la Almiranta, es de porte, dándole veintiçinco porçiento de aumento, como está dicho, seisçientas y ochenta toneladas, esto conforme a las medidas del longor, e anchor, e puntal que este declarante, como arqueador, a tomado e medido.

E que le pareçe a este declarante que se le pueden dar a cada galeaça çient toneladas más de lo que dicho tiene, por traer mucha artillería a la lengua e tener las cubiertas baxas, lo qual es grande perjuicio para las arquear, porque si las cubiertas estuvieran altas fueran de más porte.

APÉNDICE V

AGI, Contratación, leg. 4.840 A.

1559, julio, 13, Valladolid

Resumen de las evaluaciones de arqueos y tonelajes de sueldo de las galeazas Magdalena y Santa María de Álvaro de Bazán.

Relación para declarar las toneladas que se an de contar a las dos galeazas de don Álvaro de Bazán en la averiguación de cuenta que con ellas se haze.

– *Por una averiguación que se hizo antel licenciado Salazar, alcalde mayor del Audiencia de la Quadra de Sevilla, por virtud de la comisión de su Magestad que para ello se le enbió, sobre las toneladas que tenían las dichas galeazas, paresçe lo siguiente:*

– *La galeaza Magdalena, declaró Pero Díez Riquel, que fue enbiado desde Málaga por Françisco Berdugo, abiéndola bisto en Cáliz, que sería de DCCCCLXX toneladas, dándole de refaçión XXV toneladas por çiento, como es costumbre por las obras muertas y daño de cables, y más otras çien toneladas por traer mucha artillería a la lengua del agua y tener las cubiertas baxas, porque si las cibiertas tubiera altas fuera de más porte.*

DCCCCLXX

– *La persona que nonbró el dicho alcalde Salazar declaró que ternía, con las XXV toneladas de la refaçión, y sin las otras ciento, DCCCLXII toneladas y media.*

DCCCLXII y media

– *La persona que nonbró don Albaro de Baçan hijo del dicho don Albaro, declaró que con las XXV por çiento de refaçión, sin las otras çiento, tendría MCV toneladas.*

MCV tas.

– *Que son todas*

MMDCCCCXXXVII y media

– *Es el terçio*

DCCCCLXXIX 100/6

– *La galeaza Santa María, declaró el de Málaga que ternía, con las XXV de refaçión y otras çiento más DCCLXXX toneladas.*

D CC LXXX

– *El que nonbró el dicho alcalde, que tendría, con las XXV de refaçión, sin las ciento, DCLXXXIII toneladas.*

DC LXXX III

– La dicha persona que nonbró don Albaro, declaró que tendría, con las XXV de refaçión, sin las otras ciento, DCCCCX toneladas.

DCCCC X

– Que son todas

MMCCC LXX III

– Es el terçio

DCC XC I

Según ésto, es el terçio de anbas galeaças
MDCC LXX toneladas y un sesmo

MDCC LXX y 1 sesmo

Otra quenta de las dichas toneladas

– En el primer arqueamiento que se hizo dellas en Bizcaya, ante Juan Martínez de Recalde, pareçe que la galeaça Magdalena tenía DCCCC LXXXI toneladas, con el XX por çiento de refaçión.

DCCCC L XXX I

– La persona que bino de Málaga dize que tiene DCCCCLXX toneladas con XXV por çiento de refaçión y más otras çiento, como arriba se contiene.

DCCCC L XX

– La persona que nonbró el dicho alcalde dize que tiene DCCC LXII toneladas y media con las XXV de refaçión, sin las çiento, como antes desto se contiene.

DCCC LXI y media,

– que son todas

MMDCCC X III y media.

– Es el terçio

DCCCC XXX VII y media.

– La galeaça Santa María paresçe por el dicho arqueamiento que se hizo ante Juan Martínez de Recalde que tenía DCCCXXV toneladas con XX por çiento de refaçión.

DCCC XX V

– El de Málaga la tasó con las XXV por çiento de refaçión y çiento más en DCCLXXX toneladas, como arriba se contiene

DCC LXXX

– El que nombró el alcalde Salazar al tasó con las XXV por çiento de refaçión, sin las otras çiento, en DCLXXXIII toneladas, como de suso se contiene

DC LXXX III

Que son todas

MMCC LXXX VIII

Es el terçio

DCC LX II media y 1 sesmo

— Según esta cuenta, en la que no se pone lo que declaró la persona que nonbró el dicho don Álvaro, es el tercio de ambas galeaças MDCC toneladas.

MDCC

Esta relación se a de ver por los señores contadores mayores para que determinen el número de toneladas que se an de contar a las dichas dos galeaças.

Señalado de los contadores del sueldo

— Los contadores, vista esta relación, determinaron que la galeaça Madalena se devía contar por de nobçientas e çinquenta toneladas, y la galeaça Santa María por de seteçientas e setenta y çinco; y conforme a ésto mandaron que se hiziese la cuenta dellas. Señalado de los señores contadores Françisco de Almaguera y Antonio de Eguino.

— Conçertado este traslado con los originales que están asentados en los libros del sueldo de la Contaduría Mayor de su Magestad, en Valladolid, a treze de julio de mil quinientos e çinquenta y nueve años. Y va escrito en quinze fojas de pliego en testimonio con esta en que va mi firma.

Antonio Vázquez

- rubricado -

APÉNDICE VI

AGI. Contratación, leg. 4.840A

1559-XI-27. Cádiz

Arqueamiento efectuado por los capitanes Martín de Pidrola y Diego Felipe de las dos galeazas de Álvaro de Bazán, Capitana y Almiranta.

Y luego los dichos señores capitanes, Martín de Pidrola y Diego Felipe, estando dentro de la dicha galeaça, capitana dixerón que porque ellos quieren arquear la dicha galeaça, en cumplimiento de lo a ello cometido e mandado, y para arquear las dichas galeaças capitana y almiranta, y hazer el dicho arqueamiento bien y fielmente an tenido una medida de codo de Françisco Bernal, arrumador, veçino de la çuidad de Sevilla, y también an visto los arqueamientos nuevos y viejos que se an fecho de ambas las dichas dos galeaças. La qual medida codos y arqueamientos esybieron y se leyeron ante mi el dicho escribano y los dichos testigos, por auto que pedían y pidieron a mi el dicho Alonso García, escribano público, asista y esté presente a el dicho arqueamiento, y de lo que sobre ello pasare es testimonio en forma pública, para que en todo se vea como hazen lo que conviene al serviçio de su Magestad, y a el dicho negoçio que les está come-

tido. Y lo pidieron por testimonio. Testigos: Gonzalo Ximenez, escribano de su Magestad, y Bernal García, y Alexos de Dueñas.

Y luego, en cumplimiento de lo susodicho, se arqueó la dicha galeaça por ante mi, el dicho Alonso García, escribano público, y los dichos testigos, por los señores capitanes por la forma y horden siguientes:

– Midiose la dicha galeaça de roda a roda de por debaxo de la puente con el dicho codo medida, y tuvo sesenta y nueve codos y medio

LXIX ^{1/2}

– Midiose, asymismo, la dicha galeaça con el dicho codo medida por debaxo de la dicha puente, destritor a babor, y tuvo de manga diez y siete codos y un terçio de codo.

XVII ^{1/3}

– Midiose asymismo la dicha galeaça con el dicho codo medida el puntal y altura, y tuvo hasta la dala debaxo de la puente doze codos y un quarto.

XII ^{1/4}

Por manera que parece que te la dicha galeaça capitana, segund de suso es contenýdo, sesenta y nueve codos y medio de largo, y diez y siete codos y un terçio de manga, y doze codos y un quarto de puntal; y multiplicados los dichos sesenta y nueve codos y medio de largo con los dichos diez y siete codos y un terçio de manga hazen mil y dozientos y quatro codos y dos terçios, los quales multiplicados por los dichos doze codos y un quarto de puntal hazen catorce mil y setecientos çinquenta y siete codos y un sesmo, de los quales se quita el terçio, ques quatro mil y nuebecientos y diez y nueve codos y un diez y ochavo, quedan nueve mil y ochocientos y treinta y ocho codos y un nuevavo, a los quales se la añaden a razón de veinte y çinco por çiento, que su Magestad da por faltas y concabidades, dos mil y quatrocientos çinquenta y nueve codos y medio, hazen doze mil y dozientos y noventa y siete codos y onze diesyochavos, los quales partidos por çinco codos y medio que tiene una pipa de ancho, largo y alto, vienen dos mil y dozientas y treinta y una pipas y tres quartos largos, que son mil y çientos y diez y siete toneladas y tres quartos largos de tonelada.

Y así medida y arqueada la dicha galeaça, los dichos señores capitanes, en presençia de mí el dicho escribano público y de los dichos testigos, fueron a la dicha galeaça almyranta que estava en el dicho Puntal y estando dentro de ella la arquearon y mydieron con el dicho codo, medida por la dicha horden, que es la siguiente:

– Midiose la dicha galeaça Almiranta con el dicho codo, medida de roda a roda por debaxo la puente, y tuvo de longura sesenta y çinco codos.

LXV

– Midiose la dicha galeaça Almiranta con el dicho codo, medida por debaxo de la dicha puente, destibor a bavor, y tuvo de manga quinze codos y medio.

XV ^{1/2}

– Midiose la dicha galeaça Almiranta con el dicho codo, medida el puntal y altor hasta debaxo de la puente y tuvo onze codos y un quarto.

XI ^{1/4}

Por manera que paresçe que la dicha galeaça Almanta tuvo sesenta y çinco codos de largo y quinze codos y medio de manga, y onze codos y un quarto de puntal, que multiplicados los dichos sesenta y çinco codos de largo con dichos quinze codos y medio de manga, hazen mil y siete codos y medio, los quales, multiplicados con los dichos onze codos y un quarto de puntal, hazen onze mil y trezientos y treinta y quatro codos y tres ochavos, de los quales se quita el terçio, que son tres mil setecientos setenta y ocho codos y un ochavo, que dan siete mil y quinientos y çinquenta y seis codos y un quarto, a los quales se miden a razón de veinte y çinco por çiento que su Magestad da por faltas y concavidades, mil y ochoçientos y ochenta y nueve y un diez y seis avo, hazen nueve mil y quatroçientos y quarenta y çinco codos y çinco diez y seis avos, los quales, partidos por çinco codos y medio que tiene una pipa de largo, y ancho, y alto, hazen mil y sieteçientas y diez y siete pipas, que son ochoçientas y çinquenta y ocho toneladas y media.

DCCCLVIII ^{1/2}

Por manera que como de suso paresçe, las dichas dos galeaças, Capitana y Almiranta, tienen mil y noveçientos y setenta y seis toneladas y un quarto

MDCCCCLXXVI ^{1/4}

Martín de Pidrola. Diego Felipe. Pasó ante mí el dicho Alonso García, escribano.

De todo lo qual yo, el dicho Alonso García, escribano público, di testimonio a los dichos señores capitanes porque me lo pidieron para que constase de lo suso-dicho, lo qual les dí firmado y signado de mi nombre y signo, en la dicha çibdad de Cádiz, en veinte y siete días de el mes de noviembre, dicho mes e año de mil y quinientos çinquenta y nueve años. Testigos Gonçalo Ximenez, escribano de su Magestad, y Bernal García, veçino y estante en Cádiz.

E yo, Alonso García, escribano público del número de la muy noble e leal çibdad de Cádiz por su Magestad Real, fui presente a lo que de mi se haze mi signo, e lo fiz escribir e fise aquí mio cruz a tal en testimonio de verdad

Alonso García, escribano público.



LA PESCA DEL BACALAO, SU PREPARACIÓN Y
COMERCIALIZACIÓN EN GUIPUZKOA EN LA
ALTA EDAD MODERNA

JOSE ANTONIO AZPIAZU ELORZA



LA PESCA DEL BACALAO, SU PREPARACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN EN GUIPUZKOA EN LA ALTA EDAD MODERNA

I. Terranova, bacalaos y ballenas

El consumo de pescado ha supuesto, sobre todo a partir de la Edad Media, un considerable capítulo en la dieta alimentaria de Occidente. En este hecho intervinieron principalmente tres elementos: uno, el económico, convirtiéndose la pesca en un modo de ganarse la vida para muchos, y para algunos en una inversión rentable; en segundo lugar, el religioso, estableciendo la Iglesia un calendario con fechas en las que se prohibía consumir carne; y, finalmente, el que podemos denominar "estratégico": algunos reyes promocionaron la práctica de la pesca y el consumo del pescado, utilizando para esto último motivaciones religiosas, como un sistema adecuado para favorecer la práctica naval, con la pretensión de crear las bases de una fuerza marina de la que pudieran disponer en el futuro para sus propios propósitos.

Las villas marineras vascas practicaron la pesca como sistema de vida desde mucho antes de los inicios de la Edad Moderna, pero fue a raíz del descubrimiento del continente americano y de las extraordinarias posibilidades que ofrecían los mares de la costa este del Canadá cuando se iniciaron las grandes expediciones pesqueras transatlánticas.

La fama de las pesquerías vascas en Terranova va generalmente ligada a la pesca de la ballena. Sin embargo, la pesca del bacalao precedió en aquellos mares a la de la ballena¹, y siguió teniendo un importante papel en el conjunto de las pesquerías transatlánticas a lo largo de la Alta Edad Moderna.

¹ Selma Huxley asegura que "Hacia 1530, la industria ballenera empezaba como un nuevo apéndice de la industria del bacalao, a modo experimental y a pequeña escala". *Itsasoa. Los vascos en el marco del Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, San Sebastián 1987, pág. 65.

Las primeras noticias sobre las pesquerías de bacalao en Terranova provienen del año 1530 para los archivos peninsulares², y de algunos años antes para los archivos franceses³. A partir de los años cuarenta las expediciones a la pesca del bacalao, o bien para ballena y bacalao, se convierten en habituales.

Tal como hemos dicho, la pesca del bacalao, con ser anterior e introductora de la pesca de la ballena, ha gozado menos de las preferencias de los historiadores, debido quizá a los aspectos de riesgo y aventura ligados a la caza de los grandes cetáceos. Por otra parte, las pesquerías de bacalao eran consideradas por autores de la época como "de poco provecho", no se sabe si en relación a los posibles grandes beneficios que se podían obtener en otros destinos como la Carrera de Indias.

El hecho es que, fuera o no reconocido como un buen negocio, los marineros vascos navegaban a Terranova en busca del bacalao, que se convirtió en un producto que aparece con frecuencia en la dieta en grupos sociales tan distintos como ferrones, campesinos y soldados, sin excluir a los propios pescadores en el viaje de ida a Terranova⁴.

II. Preparativos y financiación

La financiación de las expediciones bacaladeras es difícil evaluarla en su globalidad, dado que muchos viajes se programaban para empresas mixtas, esto es, para obtener indiferentemente bacalao o grasa de ballena, según se presentaran las oportunidades. Aproximadamente la mitad de los barcos que iban a Terranova se dedicaban a la pesca del bacalao.

En las cartas de fletamiento en que encontramos datos sobre la intención de organizar expediciones bacaladeras, podemos toparnos con cláusulas en que se menciona que se traiga también cierta cantidad de barricas de grasa. La intención primordial viene expresada en términos como "a la probinçia de Terranoba a la pesca de bacallaos"⁵, o bien la mención al "último viaje que hiço para Terranoba a pesca de bacallaos"⁶.

² La misma autora aporta el dato de los diezmos de la parroquia de Lequeitio, donde se hace mención a las pesquerías de bacalao para este año, *op. cit.* pág. 36, Documento IV.

³ Jacques Bernard recoge una noticia de 1517 por la que se constata la presencia de bacalao verde (no curado) procedente de un "voiage en Terre Nefve", *Navires et Gens de Mer à Bordeaux (vers 1400 - vers 1550)*, 3 vols., S.E.V.P.E.N., París 1968, T. II, pág. 806.

⁴ Selma Huxley indica que el bacalao fresco constituía uno de los principales alimentos de los pescadores de Terranova, y que en sus viajes de ida el bacalao seco formaba parte de la dieta de los marineros (*op. cit.* pág. 60).

⁵ Archivo Histórico Protocolos de Oñati, en los sucesivos AHPO, *Deva*, L. 1901, f. 5, 1573.

⁶ AHPO, *Motrico*, L. 2583, f. 24, 1572.

Cuando se trata de un viaje netamente bacaladero, el aprovisionamiento de la sal se hace necesario. La sal era necesaria para hacer llegar el pescado en condiciones, curado enteramente en Terranova o metido en sal para acabar de curarlo a la vuelta, en cuyo caso se habla de "bacallao verde". Algunos barcos se aprovisionaban de sal en los puertos vascos, pero lo común era abastecerse en Francia (La Rochela)⁷, y en caso de existir conflicto con esta nación en el sur de la Península⁸. Por tanto, lo usual es que el viaje a Terranova sea precedido por un acercamiento a los mercados de sal, se sitúen éstos al Norte o al Sur. En cualquier caso, se aprovechaba esta primera aproximación para transportar hasta dicho punto hierro tocho, herraje, clavazón, piedras de molino u otros productos⁹.

Fuese la expedición a por bacalao o a por grasa, la financiación era similar en lo sustancial. Lo específico de los viajes a la pesca de bacalao parece residir en que la contraprestación habitual se realiza en cargas de pescado¹⁰. Esta pretensión de hacerse pagar en bacalao es lógica puesto que muchos de los que ponían dinero tenían interés en comercializarlo en Castilla. Así nos encontramos con comerciantes de Mondragón o de Vitoria que invierten en expediciones bacaladeras. Vitoria, sobre todo, era un importante punto de concentración del pescado destinado a la Meseta.

Juan de Santamaría, mercader vecino de Mondragón, invierte en la armazón del galeón nombrado "Jesús"¹¹, en el que participa con un cuarto del total, con 125 ducados, o en "La Magdalena", en que invierte 90 ducados a cambio de un mareaje y medio de participación en el reparto¹². A los tres años de estas

⁷ AHPO, *Elgóibar*, L. 1234, f. 5v, 1544; *Motrico*, L.2580, f. 82, 1567.

⁸ El galeón nombrado "La Trinidad", situado en el canal de Deva, recibe órdenes de comprar en Motrico, antes de su partida, lo necesario para el viaje, pero "porque en esta tierra al presente hay gran falta de pan y sal y otros bastimentos neçesarios para el dicho viaje que pueda yr con el dicho galeón y gente a Setubal, Sanlucar de Barrameda, Santamaria del Puerto, a qualquiera de los tres lugares referidos adonde bien le paresciere para que se pueda probeer y basteçer de los bastimentos y cosas nesçesarias para el dicho viaje y dende partirá para la dicha Terranova a hazer la dicha pesca" (AHPO, *Deva*, L. 1904, f. 5v, 1573).

⁹ El galeón "Santa Catalina" parte de Deva a la pesca del bacalao, pero lleva mercancías a Sevilla "y ende hiziere su derecha descarga e después tomare la sal e bastimentos para el dicho biaje a Terranova" (AHPO, *Motrico*, L. 2581, f. 34v, 1570).

¹⁰ Cuando la expedición es mixta, por cuanto trata de obtener indistintamente bacalao y grasa, los términos del reparto de los beneficios afectan al total de la carga conseguida. Así vemos cómo Catalina de Alchacoa exige en pago "la quarta parte de todo el pescado o grasa de ballena que truxieren" (AHPO, *Fuenterrabía*, L. 325, f. 214, 1564).

¹¹ Galeón del que era capitán armador el motricuarra Domingo de Ibarra, quien va "para las partes de terranova a la pesca de bacallaos con escala de yda en lisbona o sanlucar a tomar la sal para el dicho viaje" (AHPO, *Motrico* L. 2581, f. 45, 1570).

¹² AHPO, *Motrico*, L. 2581, f. 12, 1570. En ambas ocasiones Santamaría se sirve de su socio e intermediario Martín Ruiz de Vidazábal, boticario de Motrico.

operaciones, una carta de pago y finiquito presenta a Santamaría como acreedor de "treinta cargas de bacallao curado en Tierranoba" como pago a su contribución en la armazón del galeón "La Transfiguración", de Martín Ochoa de Irarrazábal¹³.

Los mercaderes vitorianos estaban particularmente interesados en participar en este comercio. Entre ellos tenían organizada una importante red de comercialización de pescado entre la costa y el mercado castellano. A finales del siglo XVI e inicios del XVII se aprecia una sustanciosa participación en este negocio de gente ajena a Gipuzkoa. Es sintomático que en un documento suscrito en Deva en 1599 que habla de un viaje realizado a Terranova, los que intervienen en dicha expedición son un vecino de Zubiburu en Labourd, su suegro, y una lista de armadores bilbaínos. Es probable que parte de la tripulación fuera guipuzcoana, pero lo más sustancioso del negocio estaba en manos de gente de las comarcas vecinas. En este caso los guipuzcoanos apenas tuvieron participación en la venta de la pesca, según se observa en los movimientos del bacalao una vez vuelta la expedición de Terranova¹⁴.

Deva era, dentro de la costa guipuzcoana, el punto apropiado para acometer el transporte hacia Vitoria. Los mercaderes vitorianos estaban muy interesados en mantener buenas relaciones con esta villa. No debe extrañarnos el hecho de que, en el caso recién citado con participación de armadores bilbaínos, los vitorianos participen en la compra y comercialización del pescado llegado en esa expedición. Pero, lejos de esperar a que se les ofreciese la mercancía ya conseguida, vecinos de Vitoria invertían directamente en las pesquerías¹⁵. Un caso significativo de estas inversiones nos la proporciona Juan Doçeta, "mercader de la villa y çiudad de Vitoria"¹⁶, quien invierte en "la pesquería de los bacalaos" la importante suma de 775 ducados¹⁷.

¹³ AHPO, *Motrico*, L. 2583, f. 24, 1573.

¹⁴ El bacalao llegó a Guetaria, y de allí se hizo llevar a Deva, donde tuvieron que pagar fletes, acarreo, pesaje, lonjaje, alcavala y diezmo viejo (AHPO, *Deva*, L. 1945, f. 14v y 15, 1599).

¹⁵ AHPO, *Motrico*, L. 2607, f. 87, 1605. Martín Martínez de Cortázar, vecino de Vitoria, dió "a cuenta de la armazón del galeón nombrado Nuestra Señora de Azpilgueta" la cantidad de 100 ducados para pesca del bacalao.

¹⁶ Esta suma se repartía entre las cuatro embarcaciones de Saubat de Yturbide "La María de San Juan de Luz", de 350 tns., "La Savadina de San Juan de Luz", de 250 tns., "La Domenguina de San Juan de Luz", de 180 tns., y "La Catalina de San Juan de Luz", también de 180 tns.

¹⁷ Conviene tener en cuenta, puesto que hemos mencionado a Deva como lugar de contratación de mercaderes vitorianos, que la escritura se suscribe con Juan Ramos de Irarrazábal, escribano de dicha villa, quien probablemente se traladó a San Juan de Luz expresamente para formalizar este contrato, actuando como intermediario de Doçeta otro vecino de Deva, Juan Díaz de Arriola.

III. Tratamiento del bacalao. Las cabañas

1. Las cabañas en los arenales

Una vez de vuelta de Terranova, el bacalao necesitaba determinados cuidados. Sobre todo el bacalao pasta o "verde" requería curarlo, y posteriormente prepararlo para su comercialización.

Hay que tener en cuenta que un solo barco podía traer muchas decenas de miles de bacalaos¹⁸, lo que originaba una serie de trabajos que exigían un emplazamiento adecuado para las faenas y el almacenaje. Estas labores se realizaban en los "arenales", donde no sólo se trataba y acondicionaba el pescado sino también se materializaban las transacciones comerciales.

Las playas o "arenales", donde se realizaban las complicadas y pesadas labores de la preparación del bacalao una vez desembarcado éste, servían también como el lugar idóneo donde se acomodaban los edificios destinados a custodiar el pescado, construcciones que eran denominadas "cabañas".

Casi todas las noticias de que disponemos acerca de estas cabañas proceden de San Sebastián, lo que nada tiene de extraño dado el marcado carácter pesquero y mercantil de esta villa. A ella iba a parar gran parte del bacalao, para ponerlo en condiciones de ser consumido, y de guardarlo hasta el momento en que fuese enviado a los diferentes destinos de comercialización¹⁹.

Puede resultar interesante el hecho de que la proliferación de la denominación de "cabañas" se produzca, al menos en la documentación de que disponemos, a partir de la última década del siglo XVI, extremo que se nos muestra

¹⁸ No resulta fácil calcular el volumen y peso de los 150.000 bacalaos que Antonio de Iturrizalaga trajo de Terranova en 1627, pero es de suponer que se trataba de una cantidad respetable. De todos modos, y considerando que ello era sólo una parte de lo traído, las 127 cargas que distribuyó entre 16 de los marineros que le acompañaron en la expedición rondan las veinte toneladas. Estas cifras son dignas de tener de cuenta con vistas a su maniobrabilidad de tales volúmenes de pescado en la ribera y arenales (AHPO, *Motrico*, L. 2606, s.f., 1628). Si un barco de noventa toneladas traía, contando sólo el bacalao, "ciento setenta cargas de pescado verde", esto es, una veinticinco toneladas (AHPO, *Fuenterrabía*, L. 325, f. 101, 1561), es de suponer que un galeón de trescientas cincuenta toneladas, unas de las cuatro cuyas armazones financió Juan de Doçeta, era capaz de traer muchísimo bacalao y, por tanto, de necesitar para su manejo mucha gente y tiempo. Para que sirva como aproximación al cálculo del peso que suponían 150.000 piezas de bacalao curado, aun cuando, como hemos dicho antes, resulta difícil precisar la relación pieza de pescado/peso, un dato nos dice que "diez millares de pescado de pasta llegaban a ser ochenta e una cargas e media" (siendo cada carga de trescientas libras).

¹⁹ Resulta curioso que el interesantísimo trabajo de IMAZ, *La industria pesquera en Guipúzcoa a final del siglo XVI*, San Sebastián 1944, no mencione para nada la actividad en los arenales, salvo ocasionalmente, al citar un texto sobre la elección de los mayordomos de la Cofradía de San Pedro de San Sebastián, reunión que, sintomáticamente, se celebra "En los arenales de la villa" (pág. 107).

como muy sintomático por su presencia en diversos pleitos del Corregimiento concernientes a la época indicada²⁰.

La documentación mencionada nos predispone a creer que las cabañas eran numerosas, de considerable tamaño²¹ y muy cotizadas²². En torno a las mismas se desarrollaba una frenética actividad, al menos en ciertas épocas del año.

2. Localización de las cabañas

A lo largo de los cuatro pleitos que hemos utilizado para esclarecer este asunto de las cabañas, hay constantes alusiones a San Sebastián. Viene incluso mencionado algún punto concreto de la villa. Por otra parte, la mayor parte de los mercaderes implicados en el movimiento en torno a las cabañas son vecinos de este importante centro mercantil. La actividad relacionada con el pescado se desarrolla en las zonas arenosas que cubrían amplias áreas actualmente en parte urbanizadas. Estas se extendían en las afueras del recinto amurallado, y debían ocupar extensiones considerables, tal como se aprecia en grabados antiguos.

Los principales protagonistas del tráfico de las cabañas eran los mercaderes, quienes podían ser dueños de alguna de ellas o bien alquilarlas para su explotación, en su mayor parte vecinos de San Sebastián. Las compañías que se movían en este negocio alimentan la idea de que se trataba de organizaciones casi privativas de esta villa²³.

El pescado que debía ser limpiado se acercaba a la orilla del mar o al río, dependiendo de la posición de la cabaña. En el caso de la concha donostiarra era obvio que dicha faena se realizaba en la orilla del mar²⁴, mientras que a través de la zona más oriental se podía acceder al río²⁵. En un caso concreto en

²⁰ *Civiles de Uría*, Pto. 43, 1592; *Civiles de Mandiola*, Pto. 491, 1597; *Civiles de Mandiola*, Pto. 350, 1598; *Civiles de Uría*, Pto. 95, 1600. En los párrafos sucesivos los señalaremos sólo por el año, para evitar repeticiones innecesarias.

²¹ Esto parece deducirse del hecho de que en ellas se depositaran las grandes cantidades de bacalao llegado en las expediciones. Sobre su capacidad es muy indicativo el hecho de que se mencione la cantidad de 370 cargas acarreadas a una sola cabaña (1597).

²² "Tomasen en arrendamiento una cabaña en los arenales de las dicha villa por presçio de veinte ducados cada año" (1600). Veinte ducados era una cantidad muy superior a la exigida por el alquiler anual de una casa en buenas condiciones.

²³ "conforme se acostunbra en semejantes tráos e compañías en esta villa de San Sebastián" (1600). Esta sospecha se confirma ante el hecho de que también los testigos de San Sebastián abundan en dichos pleitos.

²⁴ "Iten por lo llevar a lavar e linpiar el dicho pescado a la rivera de la mar e tornarlo a la cavaña..." (1600).

²⁵ "Por el carroto de los arrieros que llevaron las çiento y ochenta cargas al río a linpiar y del río tornarlo a la dicha cavaña" (1597).

que se menciona la limpieza del pescado a orillas del Urumea se cita el puente de Santa Catalina como lugar cercano al escenario de los preparativos²⁶.

3. Acondicionamiento del bacalao

Las funciones de las cabañas tenían cierta similitud con las de las lonjas, en cuanto a preparar el material para el almacenaje y posterior transporte para su comercialización. Incluso la propia venta del pescado se efectuaba en los citados almacenes²⁷.

Previamente al almacenamiento y posterior venta del pescado, éste sufría un complejo proceso de transporte y transformación, lo que implicaba diversos pasos, que se iniciaban con su descarga desde los barcos a los arenales, a lo que seguían las diferentes fases de su manipulación. El acarreo hasta el arenal se describe como "arrimar" el pescado a la cabaña²⁸. El tratamiento del pescado puede aparecer resumido en un escueto "limpiar y secar el dicho pescado", mientras que en otras ocasiones se especifican más los pasos del acondicionamiento. Tras limpiarlo a la orilla del mar se habla de "secar e curar" el bacalao, y una vez dispuesto, se procedía a su almacenamiento para dar salida al género a lo largo de los meses venideros²⁹. En la manipulación intervienen mujeres, mozas, amarradores, liadores, enfardeladores, etc., utilizando para sus labores arpilleras, juncos, paja, cuerda, orquillas, "baras" y otros elementos. Como indica Braudel³⁰, el problema del bacalao era el de su preparación y conservación, dado que a veces no se lograba secar todo el bacalao que se había pescado antes de volver de la región donde se realizaban las pesquerías, en cuyo caso sólo se procedía a su salazón para poder conservarlo hasta llegar a puerto.

4. El personal y los diversos oficios. La presencia de la mujer.

El hecho de trasladar y manipular grandes cantidades de pescado requería la colaboración de muchas personas de distintos oficios. El transporte del baca-

²⁶ "Más el carroto de la paja desde Santa Catalina a la cabaña" (1597).

²⁷ En una aclaración (1600) se puede leer cómo se arrienda una cabaña "para meter en él pescado bacalao que nos dexen los mercaderes e maestros de naos e los demas, y asta venderla".

²⁸ Estos dos pasos pueden quedar reducidos a uno solo, como se aprecia en el siguiente texto: "Iten me envió a la dicha cavaña tres cargas e media de pescado de pasta de la dicha nao de Tanbolinseme, e pagué por el dicho carroto un real e seis maravedis por çinco caminos que los arrieros hiçieron". Hay situaciones en que, por el posicionamiento de las cabañas, es necesario acercarse al río para la limpieza, encargándose del transporte los mulateros: "Por el carroto de los arrieros que llevaron las çiento y ochenta cargas al río a limpiar y del río tornarlo a la dicha cavaña..." (1597).

²⁹ De la cadencia de la salida del bacalao para su venta leemos que "de la dicha cabaña... bueno y de dar y tomar entre mercaderes... llevó el dicho bacallao de allí a un mes, y dos, y tres meses" (1598).

³⁰ *Civilización Material, Economía y Capitalismo, siglos XV-XVIII*, 3 vols., Madrid 1984, I. 178.

lao de los barcos a las cabañas³¹, de aquí hasta el agua para limpiarlo, devolverlo a las cabañas, ponerlo a secar, colocarlo en las cabañas y disponer las cargas para los mulateros exigía la dedicación de mucho personal. De los traslados previos dentro de los arenales se preocupaban los mulateros, pero en ocasiones también colaboraban las mujeres. Estas intervenían en gran número sobre todo en las labores de la limpieza y cuidado del bacalao³². Las distancias dentro de los arenales no eran grandes, y los arrieros utilizaban borricos³³, más dóciles y acomodaticios que los mulos.

El bacalao, como ha quedado señalado, podía llegar ya curado o sólo salado o en pasta³⁴. En este último caso, el proceso de preparación era más laborioso. Una vez dispuesto para ser expedido, intervenían los que se dedicaban a "enligar y enfardelar las dichas cargas", que en otra expresión lo realizaban los "amarradores y ligadores que hacían cargas", utilizando los materiales antes citados.

A cada tipo de trabajo le correspondía su salario, y en el caso de las mujeres, como era habitual en la época, se les pagaba la mitad del salario³⁵. Pero también en esto se daban excepciones: cuando se realizaban trabajos más duros, como era el caso del transporte de bacalao en los arenales, se les pagaba casi el doble que por las labores de limpieza³⁶. Hay que constatar una activa presencia de la mujer en todos los trabajos no especializados, para los que en los puertos se presentaban múltiples ocasiones.

³¹ "por el acarreto de çiento e dos cargas de pescado de pasta del navio del dicho Gayanguiz que invió a la dicha cavaña..." (1600).

³² Las referencias a las actividades de las mujeres son continuas y precisas: "por las mugeres que travaxaron en el curar del pescado de pasta y en arrimarle y por la arrimación de todo el curadillo..." (1597); "a las moças y mugeres que lo linpiaron" (1600); "por quinze días que estobieron seis mugeres curando e salando el disho pescado e secándolo" (1600).

³³ "por el acarreto de los çiento y ochenta cargas... porque han de llevar en dos rosines, carga y media..." (1597), aludiendo a que dos asnos no eran capaces de llevar lo transportado por dos mulas, por ser éstas capaces de soportar mayores cargas.

³⁴ Como referencia de la proporción de ambos, puede servir la siguiente cita: "entraron en la dicha cavaña quinientas e setenta cargas e tres quartas de carga, es a saver çiento e ochenta y siete cargas e media de pasta e treçientas e ochenta cargas de pescado curadillo" (1600), dando una cifra de 1/3 del total del pescado que estaba todavía por curar. Las menciones más abundantes se relacionan con el pescado curado.

³⁵ Es conocido que, habitualmente, los trabajos realizados por mujeres se pagaban en muchos casos con la mitad del sueldo de un hombre.

³⁶ "estobieron seis mugeres curando e salando el dicho pescado e secándolo... a veinte maravedis por cada un día a cada una muger (1606); "por arrimar en la dicha cavaña el dicho pescado... pagué a doçe mugeres que entraron en ello a cada un real cada una" (1600).

5. Quiénes proporcionaban el bacalao. La intervención de mercaderes franceses.

Puesto que los cuatro pleitos en que basamos el estudio de este capítulo son posteriores a 1590, sería peligroso extrapolar los datos que nos proporcionan estos documentos aplicándolos sin más a épocas anteriores. De todos modos, la presencia de suministradores de bacalao franceses es cuando menos sintomática. Sanz de Arístegui, vecino de Zubiburu, cuyo fiador era el donostiarra San Juan de Portu, tenía su navío "la Juaneta de San Biçent" en el puerto de San Sebastián, "aprestándose para partir a la provincia de Terranova a la pesca de pescado bacallao curadillo"³⁷.

En el pleito del capitán Juan de Gayangües³⁸ hallamos otros dos datos referentes a la participación francesa. En uno se trata del "maestre Culao, vecino de Cabreton", quien suministra bacalao en dos ocasiones, 51 cargas y media y 59 cargas respectivamente. En otra ocasión se trata de un tal Amézqueta, vecino de Zubiburu, quien "envió a la dicha cabaña ochenta e una cargas de pescado bacalao curadillo".

Los franceses no sólo se dedicaban a proporcionar bacalao traído de Terranova, sino que tenían participación directa en el movimiento mercantil de los arenales y cabañas³⁹, e incluso en el posterior proceso de comercialización desde distintos puntos de la Provincia⁴⁰.

IV. La comercialización

1. La referencia de la cuaresma

La comercialización del pescado estuvo estrechamente ligada al fenómeno de la cuaresma. Aunque de hecho el consumo de pescado de cualquier género era habitual a lo largo de todo el año, las grandes campañas de pesca, la pre-

³⁷ Arístegui, por tanto, no se encuentra en San Sebastián por casualidad, sino plenamente implicado en el negocio bacaladero, siendo el mercado guipuzcoano uno de sus objetivos (1592).

³⁸ Importante mercader vecino de San Sebastián que participaba en el activo movimiento mercantil de este centro costero (1600).

³⁹ Al menos esa es la impresión que sacamos de la siguiente declaración: "Ana de Yerategui litigante solía llevar y llebo de una cabaña que está en los arenales desta dicha villa (San Sebastián) a cargo de Mariana de Corrobedo vezina desta dicha villa cantidad de cargas de bacallao de las que estaban en la dicha cabaña de un francés llamado Julian... diciendo que los llebaba para un hombre de la villa de Tolosa" (1598).

⁴⁰ Sabemos que, en tiempos en que escaseaba el trigo, y el bizcocho era necesario para las expediciones de Terranova, mercaderes franceses se acercaban a la villa de Deva con la finalidad de conseguir trigo o bizcocho, ofreciendo a cambio bacalao, para poder de este modo avituallar los barcos.

paración del pescado en sus formas de cecial, curadillo o escabeche, y su venta posterior, se realizaban con vistas a la época del final del invierno y comienzos de la primavera.

Selma Barkhan aprecia en la documentación una imperiosa necesidad de importar pescado para la Cuaresma y los días de ayuno, y asegura que el bacalao seco gozaba de gran aceptación⁴¹. Esta necesidad es todavía más perentoria, en regiones del interior, como Castilla, zona de venta importante del bacalao vasco, apreciable sobre todo en las mencionadas épocas en que ciertos alimentos estaban prohibidos⁴².

Fernand Braudel resume en pocas líneas las consecuencias que sobre el mercado del pescado tenían las ordenanzas religiosas. Al comentar los abastecimientos alimentarios en Europa escribe: "El pescado era en ella tanto más importante cuanto que las prescripciones religiosas multiplicaban los días de abstinencia (166 días al año, entre los que destacan los de cuaresma, de extrema severidad hasta el reinado de Luis XIV)"⁴³. El mismo autor certifica que la demanda de pescado, fresco o curado, era enorme.

La Cuaresma como punto de referencia de las campañas de pesca y preparación del pescado es una constante⁴⁴. Los contratos especifican incluso que las entregas de pescado se vayan haciendo según pasen las semanas⁴⁵, para de ese modo espaciar gradualmente el transporte y la venta de la mercancía a lo largo de la época mencionada.

En un pleito elevado a la Chancillería se relatan los problemas surgidos a raíz de haber faltado al cumplimiento en la entrega de cierto pescado en determinadas fechas dentro de la Cuaresma, alegando que la demora provocaba "muy grand daño porque el dicho pescado se dañe e no se bendía después como

⁴¹ *Itsatoa*, op. cit., pág. 140.

⁴² Noël Salomon, en una "relación" de la villa de Tamajón, provincia de Guadalajara, de 700 vecinos, recoge la siguiente noticia: "Viene mucha cera, pescados de todos géneros, por ser principio de Quaresma", *La vida rural castellana en tiempos de Felipe II*, Madrid 1982, p. 101.

⁴³ *Civilización Material...*, op. cit., I, 176.

⁴⁴ "Yo Françisco de Elorriaga vezino de la villa de Hondarroa otorgo e conosco por esta presente carta e digo que por quanto yo he concertado con Françisco de Osaorteaga vezino de la villa de Motrico e que me aya de hazer y curar todo el pescado y pescada que matare y pudiere conprar de otros desde el día de la fecha desta carta asta un mes andado de la cuaresma" (AHPO, *Motrico*, L. 2577, f. 29, 1577).

⁴⁵ Sobre los 11.200 besugos que se deben entregar se precisa que "se le entreguen para la primera semana andada de la quaresma... así bien se le entreguen para dos semanas andadas de la dicha quaresma" (AHPO, *Motrico*, L. 2601, f§ 169, 1616).

se bendiera luego a la entrada de la coaresma y enbaraçar las cargas e azemilas e resçibió de daño el dicho Martín Sáez más de diez mill maravedis"⁴⁶.

La Cuaresma, su duración, su inicio y final, vienen perfectamente definidos en el particular calendario establecido para el reparto del pescado. El proceso del bacalao viene marcado por estas secuencias que nos sirven de guías a través de una nomenclatura dotada de una rica significación.

Queda absolutamente claro que se trata de una época de una significación muy determinada, y con esto no me refiero al aspecto puramente religioso del tema, aunque resulta obvio que la Iglesia esté en la base de esta "distribución cronológica", sino al aspecto profesional, el que atañe a la periodización de las actividades de los pescadores, de los arrieros y de los comerciantes.

Ana de Yerategui, que se dedicaba a vender pescado en su cabaña, al relatar que disponía de algunas cargas de pescado para la venta, hace la siguiente precisión: "y en el mismo tiempo, que era quaresma..."⁴⁷. Juanes de Yriondo, que compró a la misma ciertas cargas de pescado, señala que "en uno de los días de la quaresma del dicho año de quinientos y nobenta y ocho yendo el dicho Juanes de Yriondo al reyno de Françia por bacallao para cumplimiento del basteçimiento de la dicha villa de Tolossa..."⁴⁸.

Para abastecer de pescado en tiempo de Cuaresma era necesario programar previamente tanto las actividades pesqueras como las de su preparación y distribución. Tanto el inicio como el término de la preparación alcanza un espacio de tiempo que puede ser "dende el día de nabidad asta el día de la zeniza". A efectos contables, la liquidación de los negocios pesqueros se remitía a la festividad de Pascua⁴⁹.

⁴⁶ Los hechos acaecieron del siguiente modo: "Puede aver tres años ...que fue en tiempo de carnesto-liendas... los dichos Pedro de Bãñez e Martín Fernández no conplieron con el dicho Andres de Mendioala yendo la requa del dicho Martín Sáez de Lasalde e un hijo suyo con ella y ocho cargas de pescado çeçial le fueron enbaraçadas las quatro cargas del dicho pescado" (Arch. Chanc. Valladolid, Sección *Pleitos Civiles*, *Fernando Alonso* (F) C. 1280-4, (año 1518).

⁴⁷ Ana de Yerategui quería conseguir trigo a cambio de dicho pescado, resultó estar en malas condiciones para el consumo (1598).

⁴⁸ De nuevo la importante presencia del bacalao francés a finales del siglo, debiendo recurrir al mismo para atender a las necesidades de villas tan importantes como Tolosa (1598).

⁴⁹ En este caso se trata del programa de preparación establecido por una pequeña compañía para suministrar mielgas y escabeche de besugo (AGG, *Corregimiento, Civiles de Uría*, Pto. 346, 1623). En este pleito se establece que las cuentas se rendirán "para el día de pascoa de resurreçion". Algunos puntos concretos están más extensamente tratados en mi libro *Sociedad y Vida Social Vasca en el siglo XVI. Mercaderes Guipuzcoanos*, 2 vols., San Sebastián 1990.

2. La comercialización del bacalao en Gipuzkoa y Castilla

Isasti, que escribe a principios del siglo XVII, y que conocía bien la realidad marinera guipuzcoana, habla de las expediciones vascas " a la costa que llamamos de Bacallaos, partiendo por el mes de Marzo y Abril, y volviendo por Setiembre y Octubre cargados de pescado bacalao que descargado en el puerto del Passage se lleva a la villa de San Sebastián, de donde, y de otros puertos de Guipúzcoa se distribuye a todas las partes de España"⁵⁰. Este texto de Isasti introduce factores de duda en la afirmación de Braudel según la cuál, debido a las apetencias de las grandes potencias marítimas europeas, los vascos peninsulares fueron desplazados de la pesca de bacalao de Terranova⁵¹, desplazamiento que se supone se produjo ya para finales del siglo XVI, época crítica para la costa vasca.

En la encuesta confeccionada por orden de Felipe II para que los marineros declararan ante el Corregidor sobre el estado de la situación de la pesca el Rey informa al Corregidor que a sus oídos han llegado noticias sobre el estado de pobreza de los pescadores, de modo que "estos Reinos han tenido y tienen gran falta de pescados, y así se traen de fuera dellos muchos navíos de bacalao"⁵². Esta triste situación viene avalada por muchos testigos que responden a la encuesta, aunque entre los mismos se detectan ciertas opiniones contradictorias, lo que nos lleva a sospechar que los testigos estaban adoctrinados y confabulados para ofrecer un panorama de tintes negativos de la situación⁵³, práctica bastante habitual en este tipo de situaciones.

Por muy negro que fuera el panorama del mundo de la pesca, sobre todo en la última década del siglo XVI, es difícil sostener lo que afirman algunos testigos, como es el caso del marinero de Guetaria Domingo de Hernani, quien asegura que "y el pescado fresco de ordinario se vende en la dicha villa a seis y a ocho maravedís... y se lleva en machos por mercaderes y arrieros a Vitoria y a otras partes destes reinos y que será muy poca cantidad que en cada año serán cincuenta cargas, e de lo demás sabe que no se saca para fuera del reino antes

⁵⁰ *Compendio Historial de Guipúzcoa*, Bilbao 1972, p. 154.

⁵¹ *Civilización Material...*, op. cit., T. I, pp. 177-178.

⁵² *La industria pesquera en Guipúzcoa*, op.cit., p 1.

⁵³ En la mencionada encuesta, algunos testigos aseguran que lo pescado por los marineros guipuzcoanos no basta para satisfacer a las necesidades de la Provincia (págs. 56 y 70), atribuyendo la decadencia a que en ese momento los marineros vascos servían en las armadas reales, "porque ante que hubiese las dichas armadas solían navegar a Francia y Flandes y Terranova" (p. 202)..

dél se trae a estos reinos como es mielga, tollo cecial y abadejo y otros pescados"⁵⁴.

Sin embargo, testimonios de otros pescadores se oponen a la opinión general tan negativa que se vierte en las consultas. De hecho, un vecino de Zumaya da una versión que se puede considerar como la opuesta a la opinión "oficial", pues afirma que "E también se gasta pescado seco de fuera parte que se trae por los vecinos desta provincia de Tierranueva y de Galicia que es cecial, congrio y bacallao en cantidad y especialmente el dicho bacallao en gran cantidad y entra por San Sebastián y se provee toda España y Armadas de Su Magestad"⁵⁵.

Esta última declaración concuerda más con la situación relatada por Isasti, y por supuesto con los datos que ofrecen tanto los protocolos como los pleitos que hemos venido utilizando. Sin embargo, no se puede ocultar que se trata de una época de profunda decadencia, y que la marina guipuzcoana atravesaba una coyuntura difícil. De hecho, la machacona presencia de los vascofranceses en el mercado del bacalao es sintomática, aunque es necesario admitir que existía una importante participación de los guipuzcoanos en las expediciones y en la comercialización, siendo San Sebastián la que centralizaba el mercado de las expediciones vascas de la zona oriental. Los marineros eran guipuzcoanos, pero el capital que financiaba las expediciones eran de origen mayoritariamente francés.

3. De San Sebastián a Deva

Siendo San Sebastián un importante centro de contratación de bacalao, desde esta villa se repartía pescado con dirección a otros puertos para avituallar la Armada, hacia Navarra, y además a otras poblaciones del interior de la Provincia y Castilla. En este último caso el punto de arranque importante para la distribución era Vitoria, a donde se conducía el pescado salvando el primer tramo San Sebastián-Deva por mar.

Esta práctica obviamente también valía para cubrir la primera etapa en el abastecimiento de las villas de la Cuenca del Deva, abastecimiento que cada concejo sacaba anualmente a subasta imponiendo ciertas condiciones para proceder a la venta del bacalao.

Un ejemplo de la clara función comercial que ejercía San Sebastián en la Provincia es el caso de un vecino de Elgóibar, herrador de oficio, quien autoriza a su mujer, presente en la ocasión en San Sebastián, para comprar en esta

⁵⁴ *Ibidem*, pág. 25.

⁵⁵ *Ibidem*, pág. 29.

villa, entre otras cosas, pescado cecial y bacalao⁵⁶. Se nos hace constar que el cargamento comprado por la mencionada mujer fue conducido por mar hasta Deva.

Hay un episodio muy ilustrativo de este trayecto, en que se relata que cargan en San Sebastián en una pinaza cuarenta cargas de pescado con destino a Deva. En el trayecto, el mar se encrespa y los marineros de la embarcación deciden "abenturarse a entrar en el dicho Motrico", con el resultado de que se mojan y estropean ocho cargas de dicho pescado, con la consiguiente pérdida provocada por el agua, lo que constituía una apreciable pérdida para la empresa⁵⁷.

4. De Deva hasta Alzola: la navegación fluvial

Una vez en Deva, los fardeles pasaban a las gallupas, en las que se cubría el espacio de 10 kms. de río que separa Deba de Alzola. Los galluperos, que conducían en sus estrechas y largas embarcaciones lo equivalente a lo que podían transportar siete u ocho mulas, llevaban el cargamento hasta el puerto fluvial de Alzola⁵⁸. En alguna de las numerosas lonjas que flanqueaban el río quedaban depositadas las mercancías. En estas espaciosas casas-lonja se guardaban todas las mercaderías, tanto las procedentes del mar como las traídas desde el interior para ser exportadas. Mientras las sacas de lana o los productos de hierro o las armas se almacenaban en las lonjas a la espera de ser transportados a Deva y desde aquí por barco a diversos destinos, los fardeles de bacalao esperaban en Alzola para ser distribuidos por las poblaciones de la Provincia o bien ser transportados a Vitoria en recuas de mulas.

5. Venta a las poblaciones del interior de Gipuzkoa

La presencia del pescado, y en particular del bacalao, en los mercados del interior de la Provincia es constante. La venta del bacalao curadillo formaba capítulo aparte en la reglamentación municipal de los ayuntamientos guipuzcoanos, dada la importancia de su consumo en la sociedad de aquellos tiempos.

⁵⁶ AHPO, *Elgóibar*, L. 1256, f. 81v, 1591.

⁵⁷ AHPO, *Deva*, L. 1931, f. 172-172v, 1590.

⁵⁸ En un contrato de transporte leemos que "Domingo de Ytuarte el mayor en días truxiere dende la villa de Deba para Alçola en la dicha gallupa quatorze fardeles" (AHPO, *Elgóibar*, L. 1242, f. 413v, 1575). Otro documento señala que "de cada fardel que de la dicha villa de Deva truxiere al dicho lugar de Alçola ocho maravedís y medio" (AHPO, *Elgóibar*, L. 1217, f. 167, 1576). Cuando se habla de fardeles se entiende que son de pescado, en general de bacalao; a tener en cuenta que cada carga de mula consistía en dos fardeles, en total unos 150 kgs. Por tanto, la pinaza antes citada transportaba unos 6.000 kgs.

Cada año se arrendaba el abastecimiento del bacalao seco. Nos encontramos con que en Placencia se hacía candela por San Martín⁵⁹, mientras en Deva se hacía por Enero⁶⁰. La alcavala no se aplicaba con el bacalao, como se aprecia en la lista de productos de la alhóndiga de Orio de 1599, lista de la que se excluye el curadillo, del que se comenta que "ni aga las dichas cargas el arrendador de la dicha alóndiga"⁶¹. La presencia del pescado, seco o fresco, en la sociedad guipuzcoana del siglo XVI es muy importante, teniendo en cuenta la rica reglamentación que se le aplica.

6. Los grandes mercados

Bilbao y San Sebastián eran ambas importantes plazas mercantiles en el trato del bacalao. De la capital vizcaína dice Guiard que "La pléyade de extranjeros tratantes de bacalao y hierro residentes en la villa ya a finales del siglo XVI muestra el eco de su importancia"⁶². Desde San Sebastián, la venta de bacalao de Terranova a diversos puntos de la costa española es bien conocida. La Armada, que incluía pescado curadillo entre sus alimentos, se avituallaba de los mercados vascos⁶³. Era habitual también el envío de bacalao a Andalucía⁶⁴.

En referencia al interior de la península, los arrieros realizaban larguísimos trayectos hasta Segovia, Madrid, Guadalajara, Burgos, etc., para ofrecer en sus mercados mielga, escabeche de besugo, merluza seca y, en temporadas, salmo-

⁵⁹ AHPO, *Placencia*. L. 3709, f. 60v-61, 1586. "La libra del dicho pescado bacallao asta el dia de todos santos a treze maravedis libre de alcabala y asta la pascoa del espiritu santo primero a doze maravedis la libra". Se precisa que debe ser "buen bacallao curado en Tierranueva".

⁶⁰ AHPO, *Deva*, L. 1947, f. 11, 1597: "el bacallao a doze maravedis la libra todo el dicho año enteramente y que aya de ser bueno, seco y bien curado y de buen gusto".

⁶¹ AHPO, *Deva*, L. 1945, s.f., 1581. La alcavala, por otra parte, se aplicaba así: "Qualquier pescado fresco que las mugeres traxieren a cuestras sea libre así sardinas frescas, besugos y merluza como todo lo demas. Iten que qualquiera persona que llevare pescado fresco en bestia o sardinas frescas puedan dar y bender en esta dicha villa y su juridición libremente y sin alcavala hasta seys merluzas o pescadas frescas e doze besugos e çient sardinas saladas que las mugeres traxieren a cuestras puedan bender hasta çient sardinas y que por ellas no paguen nada" (AHPO, *Placencia*, L. 3666, f. 7v y 8, 1560).

⁶² *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, 4 Vols., Bilbao 1971, I, p. 263. Vázquez de Prada señala la presencia de mulateros de la Península que compraban bacalao "como retorno del grano o del vino que conducían, y lo vendían por toda la meseta y parte del Valle del Ebro", *Historia General de España y América. La Epoca de plenitud, 1517-98*, T. VI, Madrid 1986, p. 222.

⁶³ Un documento de 1600 refiere el viaje hecho por la nao "La Concepción" diez años antes "desde el puerto del pasaje para el Andaluzia con escala que avia de hazer en Ferrol o en la Coruña con biscocho y bacallao y legumbres y petrechos y municiones y otras cosas de su magestad que los recibio en la dicha nao haviéndoselos entregado el proveedor Françisco de Arriola y otros ministros en nonbre de su magestad para que los entregase en la dicha Ferrol o Coruña" (AHPO, *Deva*, L. 1847, f. 11).

⁶⁴ El año 1580 el navío "Sant Esteban" partía de Fuenterrabía con hierro y bacalao rumbo a Cádiz, donde había de vender dichos productos como "mercaderías" (AHPO, *Fuenterrabía* L. 356, f. 257).

nes del Bidasoa. Los salmones eran encaminados rumbo a la Corte en invierno, realizando grandes jornadas de noche, para que el preciado pescado llegara en buenas condiciones⁶⁵.

Tratándose de poblaciones más cercanas, como Logroño, Pamplona, y sobre todo Vitoria, la fluidez del trato hacía que mercaderes y arrieros guipuzcoanos llevaran pescado a estas poblaciones, o bien que negociantes y mulateros de las zonas limítrofes hicieran notar su presencia en los mercados de la costa a donde acudían con sus mulos en busca de pescado⁶⁶.

En ocasiones la mala calidad del producto dificultaba su venta, y cuando el mercado interno guipuzcoano rechazaba cierto producto, éste era llevado a otros mercados limítrofes, al parecer menos exigentes. Disponemos por lo menos de dos casos en los que se intenta vender bacalao "reus" en Francia⁶⁷ y en Pamplona⁶⁸, con suerte desigual.

Con relación al trayecto San Sebastián-Vitoria a través del Valle del Deva, recorrido donde eran puntos importantes de contratación Alzola y Vergara, sólo mencionaré un ejemplo a modo de referencia que demuestra la continuidad de este comercio a través de este trayecto. Se trata del caso de una mercadera vecina de Elgóibar, Catalina de Olazárraga, que mantiene tratos comerciales con Vitoria. Se habla de que Catalina empleaba para el transporte a una criada suya, Mariana de Olalde, quien sirvió a su dueña durante dieciocho meses, encargándose de acercar cargas de grasa y bacalao hasta Vitoria⁶⁹. El corredor del Deva era el más frecuentemente utilizado para llevar el pescado a Vitoria, siendo los pueblos del recorrido testigos y protagonistas del constante trajinar de las recuas cargadas con fardos de bacalao rumbo a la Meseta.

⁶⁵ Estos temas están más desarrollados en mi libro anteriormente citado (*Sociedad y vida social vasca...*).

⁶⁶ En un pleito del Corregimiento de 1624 aparecen varios mercaderes de Logroño comprando bacalao en San Sebastián, tales como Pedro de Barrio, Diego de Paternina y "un mercader de Logroño llamado Padur", quien compró 97 cargas de curadillo (APT, *Corregimiento, Civiles de Uría*, Pto. 361).

⁶⁷ "Quarenta y quatro cargas de pescado que por mojado y echo pedaços que por no poderse bender aquí le llevaron a França y allí se bendieron a preço de 68 rs la carga" (AGG, *Corregimiento, Civiles de Uría*, Pto. 361, 1624).

⁶⁸ Una partida de bacalao que se intentó vender a más bajo precio dentro de la Provincia fue llevada posteriormente a Pamplona, donde finalmente las autoridades obligaron a tirar todo al río: "los dichos bacallaos fueron tan malos y tan podridos que mi parte no los a podido vender en esta villa (Tolosa) y le a sido forçoço enviarlos a la çiudad de Panplona, donde tanpoco los puede vender..." (APT, *Corregimiento, Civiles de Mandiola*, Pto. 350, 1598).

⁶⁹ AGG, *Corregimiento, Civiles de Elorza*, Pto. 549, 1584.

7. Apuntes sobre el precio del bacalao⁷⁰

Doc. N°.	Año	Precio	Peso
1	1557	20 rs.	Quintal ⁷¹
2	1557	20 rs.	Quintal
3	1558	40 rs.	Carga
4	1570	23 1/2 rs.	Quintal
5	1583	55 rs.	Carga
6	1586	12/13 mrs.	Libra ⁷²
7	1592	82 rs.	Carga
8	1595	48 rs.	Carga
9	1597	12 mrs.	Libra
10	1598	88 rs.	Carga
--	1598	61 rs.	Carga ⁷³
11	1604	40 rs.	Carga
12	1606	76 rs.	Carga
13	1607	84 rs.	Carga
14	1609	55 rs.	Carga
15	1624	103 rs.	Carga ⁷⁴
--	1624	80 rs.	Carga ⁷⁵
--	1624	66 rs.	Carga ⁷⁶

⁷⁰ No voy a dar sino una serie de datos sobre el precio del bacalao, siguiendo simplemente criterios de cronología. Puesto que la práctica totalidad de estas noticias provienen de los documentos utilizados a lo largo de este trabajo, voy a evitar repetir de nuevo las citas completas.

⁷¹ Quintal centenal= 100 libras; carga= 300 libras.

⁷² El hecho de vender la libra de bacalao a 12/13 maravedís (1 real es equivalente a 34 maravedís), suponía que la carga alcanzaba un precio aproximado a los 110 rs.

⁷³ "No quiso darlo antes por nueve ducados (99 rs) la carga y despues lo bendio al dicho preçio de çinco ducados y medio la carga por aber sobrebenido a esta dicha villa (San Sebastián) la enfermedad contagiosa de peste".

⁷⁴ Se dice que la mayor parte de las 517 cargas se vendieron a 103 reales la carga.

⁷⁵ Se trata de pescado "reus", en no buenas condiciones.

⁷⁶ "Pescado que por mojado y echo pedaços que por no poderse bender aqui le llevaron a Francia y allí se bendieron a preçio de 68 rs. la carga".

V. Comerciantes y pesca del bacalao. Asencio de Alzola

La pesca del bacalao no está forzosamente ligada a un grupo o sector, determinado que se identifica con la misma. Para entendernos, no existió un grupo ligado al mar que se dedicó a esa pesca como si se tratara de su "oficio". La situación de los que intervinieron en esta actividad estaba condicionada por múltiples factores que diversificaban sus intereses. Es obvio que el pescador, el marino, tenía pocas alternativas: podía enrolarse en expediciones a Terranova, Andalucía o América, cuando no lo hacía en la Armada. El empresario, por denominar de algún modo al mercader vasco del siglo XVI, se movía en terrenos más flexibles, de modo que podía destinar esfuerzos e inversiones a diversas actividades. Su campo de acción era muy amplio y rico, siendo el de la pesca una más, aunque importante, entre las alternativas que se ofrecían a sus inversiones.

Pienso que no es pretencioso defender la idea de que aquellos mercaderes guipuzcoanos eran una especie de "empresarios renacentistas", debido a su actitud abierta y positiva con respecto a la realidad del momento. Para ellos no era un obstáculo frecuentar terrenos apenas explorados, lanzándose a negocios arriesgados, y demostrando una innegable codicia para enriquecerse humana y culturalmente, y no sólo materialmente. Sus esfuerzos por mejorar el nivel de conocimientos propios y el de sus hijos fue una constante entre estos hombres de negocios.

Al hilo de esta reflexión basada en la realidad de muchos mercaderes de la época, he querido elegir a uno de ellos como prototipo de hombre que cultivó múltiples facetas de la vida pública de su tiempo, tales como la formación, los cargos municipales, y los múltiples aspectos económicos ligados con el mar.

1. Un comerciante polifacético

Asencio de Alzola⁷⁷ era vecino de Deva y murió el año 1573. Su relevancia económica y social fue importante, incluso fuera de la propia villa, y ocupó cargos concejiles en la misma. El hecho de vivir en Deva le pudo predisponer a participar en los negocios de la mar, pero el hecho de que su familia fuera propietaria de una de las casas-lonja más importantes de la zona⁷⁸ influyó sin lugar

⁷⁷ Existe otro mercader homónimo contemporáneo vecino de él al que dediqué un capítulo en mi libro antes citado.

⁷⁸ La casa-lonja de Maspe, o Mahaspe, como aparece en ocasiones, permanece en pie en la actualidad en la ría del Deva. Su privilegiada posición permite fácilmente imaginar la importancia que este enclave tuvo en épocas pasadas en asuntos relacionados, sobre todo, con el comercio.

a duda a la hora de decidir su vocación. Ser propietario de una lonja suponía ocupar un puesto clave en el movimiento mercantil de la zona. A estas casas-almacenes venían a parar las mercaderías provenientes del interior, principalmente el hierro de la zona y la lana castellana, a la vez que en ellas se albergaban los productos que, provenientes de las pesquerías o del comercio marítimo, se disponían a ser enviados hacia el interior, tales como fardeles de pescado, barricas de grasa o de vino, paños, etc.⁷⁹. En este sentido, Asencio de Alzola ocupaba una situación que por innegables razones podía ser considerada como estratégica y ventajosa⁸⁰.

Respecto a la categoría y calidades que conllevaba estar al frente de una lonja importante como la de Maspe, un documento de 1570 nos ofrece, en unas pocas pinceladas, preciosas noticias sobre sus funciones y significación: "En Maspe, jurisdicción de la villa de Deva... Manuel Fernández vezino de Pinel que es en el reyno de Portugal y por mí y en nonbre de Simón Fernández mi padre y Antonio Fernández mi hermano y de cada uno dellos como digo y pido y requiero a Asencio de Alçola vezino de la villa de Deba dueño y señor de la lonja que llaman Maaspe... se me está alzado con mi haçienda siendo hombre lonjero que tiene por cargo y oficio de recoger en su casa y lonja dibersas mercaderias..."⁸¹. El lonjero era por tanto un personaje de gran responsabilidad y respeto, aunque en esta ocasión la expectativas de los portugueses se vieran defraudadas, a tenor de la petición formulada.

Como era habitual en aquellos tiempos, el poder político estaba íntimamente asociado al rango social y al poder económico⁸². Asencio de Alzola fue alcalde de la villa⁸³, como en el futuro también lo sería su hijo Asencio, que

⁷⁹ En esta lonja se advierte la presencia de sacones de lana incluso en épocas bastante tardías, cuando se ocupaba de la misma su hijo, llamado también Asencio de Alzola (AHPO, *Deva*, L. 1953, f. 93, 1609), y también productos de la zona, como "azeros para los llebar a Asencio de Alçola lonjero" (AHPO, *Deba*, L. 1911, f. 31, 1568), o bien grasa de ballena: "Ocho barricas de grasas de ballena... las quales dichas barricas son de las que estaban en poder y lonja de Asencio de Alçola" (AHPO, *Deva*, L. 1910, f. 103, 1566).

⁸⁰ Esta sensación se puede apreciar incluso en la propia valoración del lugar por parte de los protagonistas: en un contrato que, significativamente, se suscribe en la propia casa, la escritura se introduce así: "En la casa de Asencio de Alçola çerca de la villa de Deba...", en clara alusión a su situación estratégica (AHPO, *Elgóibar*, L. 1185, f. 200, 1552).

⁸¹ AHPO, *Deva*, L. 1912, f. 52.

⁸² Ver mi artículo "Mercaderes y poder municipal en Oñate (Siglo XVI)", en *Primeras Jornadas de Historia Local*, Donostia 1988.

⁸³ AHPO, *Deva*, L. 1910, f. 109, 1566; también f. 131. En este último caso, su intervención como alcalde tiene un especial interés, puesto que formula unas quejas sobre los sistemas de votación de las Juntas Provinciales. según se puede leer: "Los años pasados a adquirido un grande abuso de que para la dicha determinación de lo que se trata abiendo derecho se regulen los botos por fuegos e no por personas de que la esperiencia a mostrado que an suçedido ynconbenientes por se usar desto".

heredó el cargo de lonjero, perpetuando en su persona la continuidad del poder familiar tanto en los negocios como en el municipio⁸⁴.

2. Los negocios de la mar

Las primeras noticias de que disponemos sobre Asencio de Alzola versan sobre fabricación de embarcaciones. Se trata de un galeón de treinta codos de quilla⁸⁵, que se construye "en la rivera e astillero llamado de Yruroguen que está en la jurisdicción de Motrico"⁸⁶. Hizo también fabricar el galeón "Sant Antón", del que tenemos referencias del momento en que estaba a punto de salir para Sevilla. Para su construcción había recibido ayuda financiera del piloto de navío Domingo de Azterrica, que era a su vez un rico mercader de Motrico que traficaba, entre otros productos, con escabeche de besugo⁸⁷. Asencio de Alzola se dedicó también a construir embarcaciones por encargo de otras personas, como es el caso de Sebastián de Carquizano, vecino de Elgóibar, quien le había encomendado la fabricación "de dos çabras o galeaças, conbiene a saber la una dellas de setenta toneles... y la otra de quarenta toneles"⁸⁸.

Las embarcaciones que Asencio empleaba eran en ocasiones suyas en exclusiva, en ocasiones compartidas con otros socios. Un ejemplo del primer caso se observa el acuerdo que mantenía con Miguel de Zabala, con quien compartía una embarcación con la que Zabala y sus hijos se dedicaban al cabotaje en la costa de Bizkaia y Gipuzkoa. Sobre este tipo de servicios se nos ofrece un caso en el que alcalde de Deva requiere la colaboración de la zabra de Zabala y Alzola para trasladar hasta Portugaleta 25 botas de vino de Ribadavia, diciendo que "en la qual zabra pueden yr bien las dichas botas de bino e no ay al presente otro baxel en que llebar las dichas botas de bino, nonbre maestre de la dicha zabra y la apreste de sus aparejos neçesarios y la amarinée como conbiene"⁸⁹.

⁸⁴ AHPO, *Deva*, L. 1953, f. 93, 1609.

⁸⁵ AHPO, *Elgóibar*, L. 1185, f. 200.

⁸⁶ Irurogüen, a unos tres kms. río arriba, quedaba en la margen izquierda, y hasta ese punto entraban los bajeles que venían cargados de vena desde Somorrostro. Estos datos nos corroboran la posición estratégica de la lonja de Maspe, un tanto alejada del mar y en medio del tramo fluvial navegable.

⁸⁷ Había recibido del mismo la cantidad de 155 ducados (AHPO, *Motrico*, L. 2577, f§ 2, 1558).

⁸⁸ Se trata de un encargo entre familias importantes. En este caso la escritura se formaliza "Dentro en la casa e solar de Carquiçano que es en jurisdicción de la villa de Elgoybar" (AHPO, *Elgóibar*, L. 1213, f. 127, 1560).

⁸⁹ Luego resulta que se acercan al agua y se aperciben "ocularmente en la ría y canal desta villa no ay barco ni pinaça ni baxel al presente", según se explica posteriormente, porque "el dicho Miguel de Çabala con sus hijos e gente fue esta mañana a la villa de Sant Sebastian con otra pinaça que asimismo tiene en compañía con el dicho Asencio e no se sabe quando bolver" (AHPO, *Deva*, L. 1911, f. 81, 1568).

Aparte de estas pequeñas embarcaciones de cabotaje disponía también de otras de mayor envergadura, como las antes mencionadas. Entre estas últimas tenemos a la nombrada "Santa Catalina", que en 1566 se apresta para un viaje a Lisboa⁹⁰. En ella va por maestre Tomás de Alzola, hijo de Asencio, siendo la carga de "fierro e herrajes y otras mercaderías", propiedad de los mercaderes burgaleses Gaspar de Burgos Polanco y Joan de Loyola.

3. Familia y pesquerías

Era práctica habitual en aquellos tiempos compartir con los familiares y allegados los riesgos en los negocios. Las compañías comerciales son particularmente ilustrativas al respecto. Asencio de Alzola contó con el apoyo de su familia en todo tipo de negocios mercantiles y pesqueros. Dentro de esta lógica entraba la previsión de que había de ser uno de los hijos quien asumiera la representatividad de ciertos negocios familiares, y fue precisamente su hijo Asencio quien se encargó de la casa-lonja, sin duda la parte más segura y sustanciosa del patrimonio. En 1578 le vemos ya asumiendo las funciones que había ejercido su padre, controlando las mercaderías que entraban en la lonja⁹¹. A finales de siglo Maspe es denominada como "lonja y cassa de Asencio de Alçola"⁹². Siguiendo la tradición familiar, Asencio el joven sigue con la construcción de barcos⁹³, aunque ya en esta época se notan los efectos del intervencionismo real en política de fabricación de barcos, con la pretensión de construir navíos de mayor tamaño, capaces para intervenir en un momento dado en empresas guerreras o viajes a Indias⁹⁴.

Miembros de la familia no directamente relacionados con los negocios vinculados a la mar, como es el caso de un cuñado clérigo de Asencio. Se trata del cura "Don Lucas de Holano, clérigo beneficiario en la yglesia matriz Santa María de Deba", cuñado de Asencio de Alzola padre, quien invirtió dinero en asuntos navieros, según se aprecia en una cláusula de su testamento⁹⁵.

⁹⁰ AHPO, *Deva*, L. 1910, f. 91. Asencio de Alzola empezó temprano a utilizar sus propios barcos para el transporte de mercaderías a Sevilla. En 1554 un galeón de su propiedad parte hacia Andalucía "en compañía de la flota de mercancía" que salía de Pasajes, y asegurado el viaje "conforme a los seguros que se hazen en la ciudad de Burgos" (AHPO, *Deva*, L. 1891, f. 126).

⁹¹ AHPO, *Deva*, L. 1911, f. 31, 1578. Es nombrado, igualmente, "Asencio de Alçola lonjero".

⁹² AHPO, *Deva*, L. 1945, f. 24, 1599. En 1609 se le nombra en Deva como "capitan Asencio de Alçola alcalde ordinario de la dicha villa" (AHPO, *Deva*, L. 1953, f. 93).

⁹³ En 1584 hace botar un nuevo galeón (AHPO, *Motrico*, L. 2588, f. 72).

⁹⁴ mismo año de 1584 se concertó con Cristóbal de Barros la construcción de una nao de cuatrocientos toneles (AHPO, *Deva*, L. 1906, f. 18).

⁹⁵ "Yten digo que al tiempo que Asencio de Alzola mi cuñado edificó el su galeón nonbrado Santa Catalina le dí çinquenta y seys ducados poco más o menos para el dicho edificio a ganancia y a pérdida de como el dicho galeón pagase o perdiere y me es en cargo (AHPO, *Deva*, L. 1899, f. 150, 1573).

Tomás de Alzola, uno de los hermanos de Asencio, se encargó de los asuntos de comercio marítimo y de las pesquerías de Terranova. De hecho, cualquiera de los hermanos, Asencio o Tomás, tenía poder para realizar cobros en negocios familiares, como en el caso de los negocios que mantenían con Ruan⁹⁶. En asuntos de transporte marítimo con intervención de barcos de la familia la participación de Tomás es también patente⁹⁷.

Terranova era, desde los años treinta del siglo XVI, uno de los más poderosos polos de atracción para los pescadores y hombres de negocios guipuzcoanos. Desde los puertos de la Provincia partían todos los años expediciones de varias decenas de barcos. La familia de Asencio de Alzola había prestado una particular atención a las nuevas que iban llegando desde más allá del Atlántico y decidió probar fortuna en las pesquerías de bacalao.

Las noticias de que disponemos sobre la participación de los Alzola de Deba en las pesquerías de bacalao se producen en vida del padre. El galeón Santa Catalina, propiedad de la familia, realiza en 1567 un viaje a Terranova, y para ello opta por pasar por La Rochela para aprovisionarse de sal. El contrato habla específicamente que se trata de ir "a la pesca de bacallaos"⁹⁸. Tres años más tarde, y utilizando un rumbo diferente, viaja de nuevo este mismo galeón "afleytado para la çiudad de Sebilla e dende para Terranoba a la pesca de bacallaos"⁹⁹. En esta ocasión se decide que la vuelta de Terranova haya de ser a "la canal" de Deba, lo que indica que tenían ya establecidos los canales de distribución, probablemente a través de la lonja de su propiedad. Las pesquerías transatlánticas fueron pues, también en el caso de Asencio de Alzola y su familia, una de las principales actividades económicas de la sociedad guipuzcoana de la época.

⁹⁶ AHPO, *Deva*, L. 1905, f. 60, 1582.

⁹⁷ AHPO, *Deva* L. 1912, f. 116-116v. El episodio de la muerte de un estibador es de gran interés por el ambiente que se nos relata del mundo del trabajo y vida portuaria. Es inusual encontrarse, en documentos netamente contractuales, noticias tan detalladas sobre la vida portuaria cotidiana como las que transcribo a continuación. En pocas líneas se nos describe el trabajo a pié de barco, en la carga de sacones de lana con destino al Norte, la cena y la tertulia en casa del amo, y la desgracia ocurrida a uno de los estibadores tras retirarse todos a descansar. La declaración de Tomás de Alzola es como sigue: "Dixo que un hombre... trabajando en la galeaça del dicho su padre a estibar sacas de lana e abiendo çenado esta noche en uno con otros compañeros y despues yendo a acostar a la cama despues de acostado el dicho pedro se desmayó estando en cama y del dicho desmayo era falleçido". Otro testimonio da nuevas noticias del suceso y de la velada tras la cena: "Trabajó en la dicha galeaça estibando sacas de lana en la ría y canal de la dicha villa... y después de ahoaçeçido çenaron juntos dentro en la dicha casa del dicho Asençio de Alçola e despues de çenar tomaron plazet e todos fueron luego a dormir a sus camas".

⁹⁸ AHPO, *Motrico*, L. 2580, f. 82.

⁹⁹ AHPO, *Motrico*, L. 2581, f. 34. el documento viene firmado por padre e hijo, Asencio y Tomás de Alzola.

Antes hemos mencionado el talante renacentista de muchos de los mercaderes guipuzcoanos, no sólo por su afán de abarcar distintos dominios del comercio, sino también por la evidente preocupación por el saber y la cultura. El mismo Asencio de Alzola padre debió ser hombre de indudable preparación cultural, pues a su condición de lonjero, comerciante y navegante, se añade el de "escribano público de sus magestades e del número de la dicha villa"¹⁰⁰. Al poco tiempo de su muerte, se nos ofrece una situación que habla muy favorablemente de la estrategia marcada por el moderno grupo de mercaderes del siglo XVI¹⁰¹. En un documento se nos presenta el siguiente cuadro familiar: Asencio se queda, como hemos señalado, con los bienes considerados troncales, aunque en el momento de la escritura se encuentra en Pamplona; Tomás se encuentra en Sevilla, encargándose de la venta de un galeón que su padre había fabricado a medias con un vecino de Elorrio, Juan Martínez de Marcoйда; Juan Ochoa "reside en la nueva España en la ciudad de México"; las dos hijas, Catalina y María Antonia, ambas casadas; finalmente, Juan Martínez se encuentra "en la billa de Alcalá de Henares estudiando".

En la introducción hemos asegurado que no existía un grupo preciso de gente dedicada "por oficio y vocación" a la pesca del bacalao. Como ocurre en el caso de la familia que hemos propuesto como ejemplo, la familia Alzola de Deva, las pesquerías de Terranova significaban para muchas familias de la costa una más entre sus múltiples actividades en que invertían sus esfuerzos y su dinero, aunque la pesca transatlántica no carecía de cierta relevancia. La pesca del bacalao era una faceta más de su quehacer, una pieza más del rico mosaico en que se conjugan las polifacéticas actividades y aspiraciones de los mercaderes guipuzcoanos del siglo XVI.

V. Conclusiones

El siglo XVI supuso para el desarrollo de la pesca, al igual que para otros muchos factores de la economía de la época, una explosión de dinamismo que implicó a múltiples sectores de la sociedad vasca. Los grandes recursos pesqueros descubiertos al otro lado del Atlántico, sobre todo, indujeron al conjunto de la comunidad a realizar una importante inversión en términos tanto económicos como humanos. La construcción de nuevos barcos, la dedicación a la pesca permaneciendo fuera de sus hogares gran parte del año, posibilitó a los pueblos ribereños vascos embarcarse en proyectos de vida novedosos y de

¹⁰⁰ AHPO, Deva, L. 1891, f. 160v, 1554.

¹⁰¹ AHPO, Deva, L. 1902, f. 2 y 2v, 1575.

insospechados horizontes. Los marineros alistados en los numerosos barcos balleneros y bacaladeros absorbían un importante porcentaje de la población masculina, cuya vida transcurría más en Terranova que en su tierra natal.

A nivel doméstico, estas actividades se traducían en una importante dedicación de otros sectores de la sociedad a las actividades complementarias requeridas por la llegada de grandes cantidades de pescado. Era necesario curar el bacalao no secado, almacenar las numerosas toneladas que llegaban a los puertos, lo que obligaba a convertir las playas o arenales en el escenario donde se preparaba, almacenaba, negociaba y encaminaba hacia el interior las cargas de bacalao. Este, en parte por factores religiosos, pero sobre todo por razones de la gran expansión económica del inicio de la Edad Moderna, había adquirido una gran relevancia en la alimentación popular.

Si los hombres estaban destacados en las pesquerías transatlánticas, las mujeres tomaban el relevo en las actividades portuarias. Ellas se encargaban de las cabañas, de la manipulación del pescado, de su conservación y comercialización. Los barcos que traían bacalao dejaban en sus manos todo lo relacionado con su introducción en el mercado interno, organizando las expediciones a Castilla a través de Vitoria, a Navarra y Aragón, o al mercado interior vasco, tráfico del que en ocasiones se responsabilizaban directamente las propias mujeres.

El camino más utilizado para la comercialización del bacalao seco en el interior tendía a utilizar los recorridos terrestres más cortos. Para ello, se trasladaba el bacalao a Deva en pinazas, y desde allí se utilizaban las gallupas o alas, barcas estrechas y largas que remontaban el curso del río Deva hasta el puerto fluvial de Alzola. Desde las lonjas de Alzola, donde se iniciaba el recorrido terrestre a lomos de mulas, unos 60 kms., les separaban de Vitoria, punto clave de la comercialización del bacalao.

Asencio de Alzola es un prototipo de mercader polifacético con grandes intereses en todas las facetas relacionadas con el bacalao. Invierte en barcos bacaladeros que viajan a Terranova, dispone de su propia lonja, a través de la que comercializa el bacalao, y consigue que prácticamente todos los miembros de su familia tomen parte en el negocio del bacalao, bien participando directamente en las pesquerías, o invirtiendo dinero en las armazones de los barcos destinados a Terranova. Se trata de un hombre de la época, con intereses en diferentes aspectos complementarios del mismo negocio, dotado de amplias miras y ricas relaciones sociales. Ciudadanos del mundo, los mercaderes como Asencio de Alzola ofrecen la imagen de una sociedad vasca moderna, audaz, capaz de mantener conexiones con diferentes puntos del mundo, de un mundo que se nos asemeja muy a la medida de los vascos de aquella época.

BARCOS DE AYER. LAS FRAGATAS

JOSÉ LUIS MARURI GREGORISCH



BARCOS DE AYER. LAS FRAGATAS

*Voila une frégate bien coupée,
bien alongée et d'un beau gabarit!*

DICTIONNAIRE DE MARINE, Amsterdam, 1736

Entre la tipología de los buques que se utilizan con fines militares, hacia la mitad del siglo XVII: naves, naos o navíos, galeones, carracas, urcas, pingues y filibotes, aparece uno nuevo que las operaciones navales reclamaban con urgencia. Era necesario un barco de mediano arqueo, rápido y por lo tanto buen velero; no necesitaba demasiada artillería, que podía dificultar su maniobrabilidad; características todas indispensables para las misiones que tendría que realizar.

En la Gran Bretaña se da por cierto, que el nuevo tipo de buque, que se denominará fragata¹, es creación propia, aserción que discute la ciudad francesa de Dunkerque, que reclama la primacía de la invención. Lo que es evidente es que el nombre no es nuevo, pues ya se utilizaba desde hacía mucho tiempo en el Mar Mediterráneo². Era una de las numerosas embarcaciones derivadas de la galera: galeotas, fustas, bergantines, etc.; entre ellas la fragata era una de las

¹. El primer buque, construido en Inglaterra con la intención de cumplir las condiciones que se solicitaban fue el "Constant Warwick", encargado por el conde de Warwick en el año 1646, que medía 379 toneladas y llevaba 26/30 cañones, más tarde fue cedido al Estado.

La primera referencia sobre este nuevo tipo de buque en España, se encuentra en el libro de José de VEITIA Y LINAGE, *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla 1672, que lo describe de este modo: "Fragatas... se llaman así las naos largas y fabricadas para la guerra al uso moderno".

². La utilización repetitiva de designaciones en la nomenclatura marítima -fenómeno que ha llegado hasta nuestros días- es descrito muy acertadamente por H. et P. CHAUNU, "l'imprecisión et flottement des termes", *Seville et l'Atlantique*, 1504-1650, Paris, 1955-59, 12 vols. VIII ts.

menores en tamaño. Con una eslora de alrededor de los diez metros, dos de manga y uno de puntal, llevaba de diez a doce remos por banda, manejados cada uno por un solo hombre, y arbolaba uno y, a veces, dos palos con velas latinas; descubierta y en algunas ocasiones con puente, su tripulación constaba aproximadamente de unos veinte hombres y el patrón y estaba destinada a procurar información y transmitir avisos y noticias³.

Los etimologistas de la nomenclatura marítima no han llegado a una solución satisfactoria sobre su origen, griego, germánico? etc., y atribuyen su divulgación generalizada a la forma italiana *fregate*, de donde pudo pasar a los distintos idiomas europeos⁴.

La nueva fragata atlántica, es sencillamente una reducción a escala de su contemporáneo el navío de línea de dos, tres o más puentes, del que se diferenciará por su menor arqueado o desplazamiento, su menor altura sobre el agua, al no llevar más que un sólo puente -inicialmente tuvo dos, pero el más bajo y próximo al agua tuvo que ser prontamente suprimido, ante la imposibilidad de abrir las portas sin que se inundase, por la inclinación del buque al navegar-, en el puente indicado monta, colocada a lo largo de toda su eslora, la batería artillera. Su construcción resultaba mucho más barata que la de los navíos, al necesitar menor cantidad de madera. Arboladura, jarcía y velamen eran igualmente análogos a los de los navíos.

Los arquitectos y constructores navales se esforzaron en conseguir que este nuevo tipo de buque alcanzase la mayor velocidad posible, afinando los cascos y buscando la mejor disposición de los palos y las velas. Con ello, al ser de corte y delgados más finos que los del navío lograba una marcha superior, ceñía muy bien el viento, viraba con facilidad y aguantaba bien la vela sin embarcar los golpes de mar.

Inicialmente las fragatas padecen de algunos de los defectos inherentes a los modelos nuevos, que se fueron superando a lo largo de su progresivo desarrollo; ya he aludido a la supresión del segundo puente, otro inconveniente consistía en el pequeño calibre de la artillería que montaban, pues eran cañones de 9 a 10 libras, notoriamente insuficientes para combatir con naves mejor artilladas, lo que obligó a sustituirlos por piezas de a 12 libras -calibre ya aceptable-

³. Ver OLESA MUÑIDO, F., *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1968, t. I.

⁴. JAL, A., *Glossaire Nautique*, Paris, 1848; COROMINAS, J., *Diccionario Crítico Etimológico de la Lengua Castellana*, Madrid, 1954, Vol II.

que en años posteriores se fue elevando a las de 18, 24 y hasta 32 libras, al igual que los grandes navíos de línea.

Otra mejora importante en el camino de su perfeccionamiento, fue el aumento del grosor de los cascos, que sube de las usuales 3 pulgadas -76 mm.- a las 4 pulgadas -102 mm.- lo que les da mayor fortaleza para resistir el impacto de los proyectiles enemigos. Igualmente al forrar la obra viva con planchas de cobre no sólo aumentó su protección, sino que les permitió mayor velocidad y acrecentar la autonomía.

En el aspecto estético, su silueta mejoró notablemente al cerrar el beque y reducir la inclinación del bauprés -demasiado levantado hasta entonces- que bajó de los aproximadamente 30° que tenía a unos 17°, en relación con la línea de flotación, quedando mucho más afinada la proa, así como el retraso en la colocación del palo trinquete que iba excesivamente próximo a la roda, consiguiendo que el conjunto de la arboladura -palos de trinquete, mayor y mesana- resultara más armónico, perfeccionando por añadidura el centro vélico. Con el trinquete corrido pudo llevar dada la vela de su nombre e incluso el velacho con vientos bastante frescos sin que las trabazones de proa peligraran. Ya en el siglo XIX, al generalizarse la fragmentación del velamen, al adoptar las gavias y juanetes dobles en todos los veleros de cruzamen, se facilitan las maniobras favoreciendo la labor de los gavieros y juaneteros.

Al final de su evolución, al conseguir su potencia máxima aumentando el tamaño y desplazamiento, pierde algo de su inicial finura, pero conserva sus excelentes cualidades de barco airoso y sumamente marinero.

En consecuencia, puede afirmarse que las fragatas llenaron cumplidamente este vacío existente, creándose el tipo de buque que requerían las comisiones o encargos que de él se solicitaban y que eran primordialmente la descubierta y exploración próxima y lejana, funciones absolutamente indispensables en todas las marinas de guerra. Otros cometidos, que por sus peculiares características les correspondían a las fragatas, fueron la escolta y protección frente a los corsarios enemigos, así como, dentro de las formaciones de escuadra, la transmisión y repetición de las órdenes y señales de las naves capitanas y el auxilio e incluso remolque de los navíos de línea averiados en los combates navales.

Ejemplo patente de la necesidad exploratoria lo confirma una frase pronunciada por el insigne almirante inglés Horacio Nelson, quien dijo: "si yo muriera ahora, la palabra fragata se encontraría escrita en mi corazón". Respondía esta queja a la falta de estas naves en la escuadra que mandaba en aquel momento, -aproximadamente 1804-5- urgentemente necesarias para

conocer los movimientos de las naves adversarias, averiguando su situación para encontrarlas y poder combatir las.

La fragata llega, en los años 1820-1850, al auge de su utilización y desarrollo, convirtiéndose en el elemento básico de las armadas nacionales, siendo tan grande su preponderancia que llegó a suplantar a los navíos como eje de las escuadras que entonces se forman, siendo el número de las construidas en estos años sumamente elevado. La aparición del vapor no producirá su extinción, pues sobrevive durante bastante tiempo en los buques mixtos de vela y vapor que conservan su denominación: fragatas de hélice y fragatas-acorazadas.

Tampoco serán superadas estéticamente. El buque más bello que consiguió la arquitectura naval bélica fue sin ninguna duda el "Clipper", cuyos mejores modelos fueron aparejados de fragata de tres palos. No es necesario citar ejemplos, pues son de todos conocidos: Ariel, Cutty Sark, Flying Cloud, Lightning, Taeping, Thermopylae, etc.

Inicialmente he indicado la analogía de la fragata y el navío de línea, ya que su arboladura era idéntica, tres palos machos: trinquete, mayor y mesana, con sus correspondientes masteleros y mastelerillos, dotados de cofas y crucetas en todos ellos. En los lugares convenientes cruzaban transversalmente extensas vergas de grueso diámetro, en las que desplegaba grandes velas cuadradas o redondas, llevando en el mesana, por la parte posterior hacia popa, una gran vela de cuchillo, la cangreja mayor, que va envergada en un pico y una botavara⁵. Un largo y fuerte bauprés con su botalón permitía izar varios focos. Hasta los finales de la decimo octava centuria seguirá utilizando en este palo una vela, llamada cebadera, que iba colocada debajo del citado palo y también llevó más afuera, en el botalón, otra vela similar denominada sobrecebadera, ambas desaparecieron en los finales del siglo XVIII; la verga de este nombre se conservó en los buques más modernos como recuerdo de la existencia de tales velas. Fragmentado ya el resto del velamen, aparece así: Las vergas bajas, esto es las más próximas a la cubierta del barco, eran siempre fijas y se las consideraba como mayores: trinquete, mayor y seca, aseguradas al tamborete de cada palo macho por una troza y una boza que atraviesa la cofa; la verga de gavia es igual

⁵. Hasta los años finales del siglo XVIII, el palo de mesana continuaba aparejado en su mayor popel con la secular vela latina envergada en una gruesa y larga entena, la prolongación de la existencia de esta vela en los navíos y fragatas y su tardanza en sustituirla por la vela cangreja, -muy superior técnicamente considerada- se debió en gran parte al interés que comandantes o capitanes tuvieron en conservar la verga o entena en que iba colocada, que por su fortaleza y longitud era sumamente apta para suplir en caso de ruptura los palos de otras vergas y llevar mayor material de respeto o repuesto.

mente fija y se asegura del mismo modo; es móvil la tercera que se monta con una especie de collar llamado racamento que, puede deslizarse arriba y abajo; suele ser fija la del juanete y móvil la de sobrejuanete. Otra sujeción se produce por medio de unos cabos que iban amarrados al mastelero o al masteleroillo, que se denominaban amantillos, y que formaban una especie de ángulo.

En la parte inferior de las vergas iban colocados otros cabos, de tamaño proporcionado, amarrados a cada extremo, que se llamaban marchapiés ya que facilitaban y permitían las faenas de los gavieros y juaneteros.

Con el mismo objetivo de proteger y hacer más fáciles las ascensiones a los palos de las dotaciones o tripulaciones, se colocaban sobre los obenques otros trozos de cabo en forma de escalera, que se denominaban flechastes, subían hasta la cofa y, desde ésta, a las crucetas por otra escala montada sobre los obenquillos.

Es evidente que la superposición de palos machos, masteleros y masteleroillos, cruzados ya diagonal o perpendicularmente por las vergas y perchas que alcanzaban gran altura, sobre un casco bajo y alargado constituía un conjunto armónico de gran belleza. Y mucho más al desplegar la gran extensión de "trapo" del velamen de lona que sumaba muchos metros cuadrados. Indicaré las denominaciones de estas velas de proa a popa: entre el palo bauprés y el trinquete se izan el petifoque, foque, fofoque o foque de dentro y el contrafoque, con la cebadera en su momento, que antes cité; el trinquete lleva de abajo a arriba la vela de su nombre trinqueta, velacho o velachos bajo y alto, juanete o juanetes, y en alguna ocasión el sobrejuanete; en el palo mayor lleva la "mayor", gavia o gavia baja y alta, juanete o juanetes y el sobrejuanete; el mesana tiene además de la ya indicada cangreja, una verga llamada seca que no suele llevar vela, de ahí su nombre, la sobremesana, el perico y excepcionalmente el sobreperico. Para aprovechar las buenas empopadas o vientos favorables se podían largar varias velas supletorias, que se colocaban en las extremidades de las vergas, prolongando éstas en sus penoles con unas verguillas o botalones llamadas alas y rastreras, según su colocación y que adquirirían el nombre de la vela que suplementaban. Entre los palos trinquete y mayor y entre éste y el mesana se colocaban en el sentido longitudinal otras velas llamada estays⁶, cuatro en cada lugar y que toman igualmente el nombre de las velas cuadras entre las que van situadas.

⁶. Puede observarse como el nombre que se ha dado a las velas, es el mismo que tienen los cabos o cables de la jarcia fija sobre las que se las coloca; según parece la adaptación de estas velas a las grandes naves se produce a mediados del siglo XVII.

Para afirmar o asegurar lateralmente toda esta arboladura se utilizaban, unos fuertes y gruesos cabos de cáñamo, más modernamente cables metálicos que forman la jarcia firme, fundamentalmente está compuesta por los obenques, seis o más, por lo general, y las burdas para el mastelero y mastelerillo, que también se afirma en la cofa con dos obenquillos. Obenques y burdas se aseguran por medio de las vigotas en la parte inferior en la llamada mesa de guarnición que va colocada por fuera de los costados de la nave.

La sujección longitudinal de la arboladura es de análoga importancia, para el perfecto equilibrio de la nave y se realiza por medio de unos fortísimos cabos de mayor grosor que los citados obenques, que como ya he dicho, se denominan estays, van colocados desde la encapilladura de cada palo a los restantes, en la forma siguiente: desde el bauprés al trinquete van cuatro, otros cuatro entre el trinquete y el palo mayor, y sólo tres entre éste y el de mesana; las respectivas denominaciones son de abajo a arriba: estay del macho del trinquete, idem del mastelero, idem del mastelerillo e idem del galope; de forma análoga los del mayor, estay del macho, del mastelero de gavia, del mastelerillos de juanete y el del sobrejuanete; los del mesana, estay de mesana, de mastelero y en caso de llevarlo de mastelerillo. El más fuerte de ellos, el situado en la parte más alta del macho mayor y que termina en el bauprés, es frecuentemente doble. Al ser el bauprés uno de los elementos básicos de la arboladura considerándolo como la llave del barco, para neutralizar la fuerte tensión a que está sometido, con alguna natural tendencia a levantarse, va asegurado al casco de la nave por dos pequeños estays denominados "barbiquejos" y que a veces están constituidos por cadenas de hierro; igual misión tienen otros dos llamados mostachos.

Para el laboreo o maniobra de todo este numeroso conjunto de palos, vergas, botalones, botavara, etc. destinados todos a la perfecta colocación de las velas en las posiciones más favorables para el aprovechamiento de los vientos, se utiliza una extensa cantidad de cabullería que recibe el nombre de jarcia de labor o de maniobra. Su nomenclatura de no fácil comprensión para la opinión alejada de la mar, tiene que ser forzosamente de una gran precisión para ser utilizada en cada caso concreto, y mucho más cuando está en juego la existencia del barco al capear los grandes temporales, de los que son tan pródigos los mares y océanos, momento en que no es admisible el más mínimo error.

De forma sintética daré algunos de los nombres con que se laborean o maniobran las velas de los diversos palos de estos buques comenzando por la proa, como en otras ocasiones, y diré que los foques del bauprés se laboran con las amuras, cargaderas, escotas y frenillos; las del trinquete con las brazas, escotas, escotines, chafaldetes, cargaderas, palanquines y brioles. Idénticas denomi-

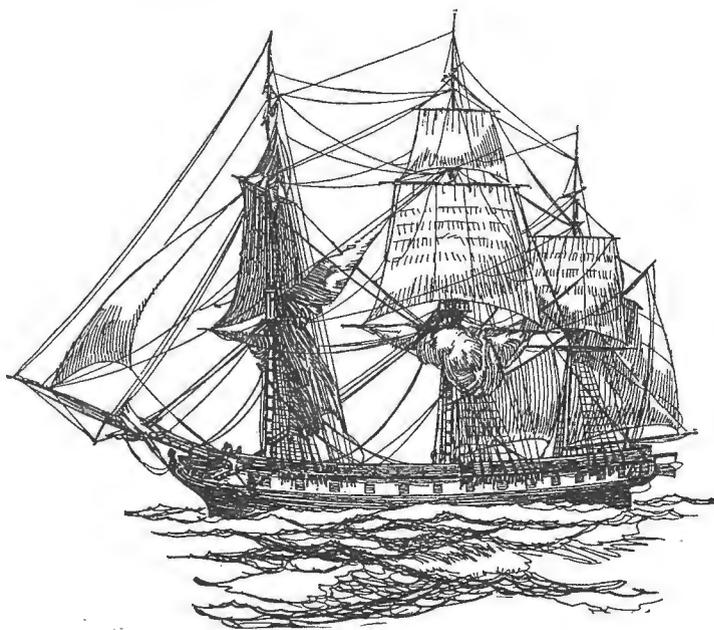
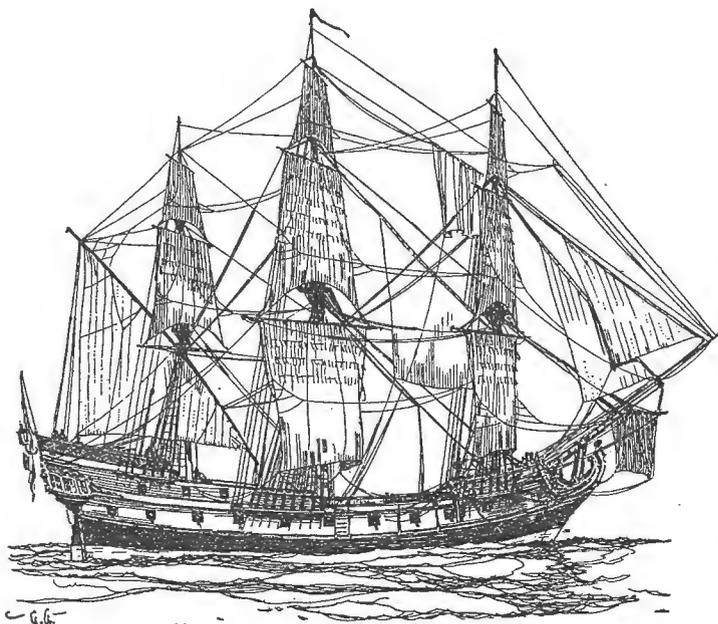
naciones corresponden a la jarcia del palo mayor y del de mesana que tiene además para el manejo de la vela cangreja sus drizas, ostas y cargaderas. Para facilitar el trabajo de las tripulaciones todos estos cabos van apoyados en los imprescindibles aparejos o poleas, motones y cuadernales que forman las telaras, palanquines y lantiones etc.

También es necesario facilitar el manejo de las velas para recogerlas cuando hay demasiado viento, reduciendo su extensión, para lo que llevan unos pequeños trocitos de cabo llamado rizos, colocados horizontalmente en lo que se denominaban fajas de rizos.

Entre el espacio comprendido entre el castillo de proa y el palo mayor y de borda a borda, se abre un extenso espacio descubierto que se denomina combés, en el mismo nivel del puente de la batería —de la que es continuación— y en donde van montados los cañones correspondientes; sobre él y por medio de unos largueros longitudinales van colocadas encima de la escotilla de enjaretado para la ventilación del puente inferior, las embarcaciones de servicio, lancha, botes, etc.; sirven también para desahogo y lugar de reunión de las dotaciones. A los costados y a la altura de la cubierta superior van suspendidos dos corredores estrechos denominados pasamanos⁷, contruidos por lo general de enjaretado; sobre ellos se situaban, durante el zafarrancho de combate, los fusileros protegidos por la batayola; se designa con este nombre a una extensa red doble que va colocada desde la serviola hasta el coronamiento de la popa y sostenida por candeleros de hierro, en su interior se colocan enrollados verticalmente los coys o hamacas en que duerme la marinería, y que también protege a los hombres que laboran en los distintos espacios de la cubierta defendiéndoles de los astillazos y de la metralla. Esta doble red, que en ocasiones se cubría con tela encerada, fue sustituida, años más tarde, por una especie de barandilla de madera también doble, firme o levadiza, que iba encajada en los candeleros metálicos, corriendo a lo largo de las bordas y guardando en su paralelismo la distancia y el espesor del costado del barco y cuyo hueco se colocaban los petates y coys de la marinería y tropa embarcada formando una especie de parapeto; algunas veces se colocaban en la cara de proa las toldillas y en la popa de las cofas. Se la llamaba también enpalletado.

En el castillo de proa que termina en el beque, va colocada en su parte inferior la cocina del buque y en sus extremidades laterales existen dos robu-

⁷. Probable corrupción fonética de *passe-avant* o *passavant*, denominación de esta parte de los buques en la Marina Francesa.



Fragatas del siglo XVIII. Arriba hacia 1750, abajo a final de la centuria

tos y fuertes pescantes denominados serviolas, que sobresalen de las bandas por los dos costados del barco, babor y estribor; van provistos de roldanas y cajeras de bronce, y una gran pasteca, para suspender las anclas desde su arganeo para colocarlas en su sitio cuando se da a la vela el barco o para tenerlas preparadas para dejarlas caer al agua al ir a dar fondo, ayudado por el cabrestante de proa.

Desde el palo mayor hasta el coronamiento de popa vuelve a cerrarse el puente de la batería y a esta cubierta se le denomina toldilla o alcázar, en ella están situados el cabrestante mayor, la bitácora y la rueda del timón, éstos por la parte trasera del palo de mesana. En el lugar que ocupan los mandos de la nave -comandante y oficiales- y desde donde se dirige o gobierna el buque, ordenando la colocación del velamen en la posición conveniente y todas las necesarias maniobras que la navegación o el combate exigen.

En esta cubierta se acostumbraba a colocar una segunda batería de piezas de artillería más ligeras de calibre de 6/8 libras, en número variable según el tipo de fragata; de ocho hasta doce generalmente y que también aumentaron su calibre al agrandarse las fragatas en el siglo XIX. En el castillo de proa anteriormente citado, se situaban a veces piezas artilleras análogas, pero en menor número de dos a cuatro por banda. Las indicadas fragatas más modernas, llegan a montar una auténtica segunda batería en este puente alto. Adquiriendo entonces el aspecto de nave muy poderosa, y quizá menos grácil que anteriormente, al parecerse más al navío.

Desde el punto de vista de la potencia artillera, ya he destacado la importancia de su batería principal establecida a lo largo de toda la eslora del buque, en donde montadas sobre las típicas cureñas de madera, llevaba sus cañones más poderosos, el calibre más usual fue el de 12 y luego 18 libras y hasta 24 al final del siglo XVIII, cuyas bocas asomaban por las 12 a 14 portas que se abrían por cada banda -babor y estribor- durante las maniobras o los combates. En algún momento esta circunstancia dió lugar a que fueran designadas además de por el número de piezas por el calibre de las mismas así "fragatas de a doce o de a dieciocho". El alcance se aproximaba a los 450 metros, disparando con bala.

El perfeccionamiento de la artillería permite aumentar los calibres, y así llegaron a montar cañones largos de 32 y 36 libras, complementados luego con los obuses, carronadas y gonadas de calibres equivalentes.

Desde su creación la fragata padece lo que podría denominarse "indeterminación de su tipo ideal", coexistiendo simultáneamente barcos que llevaban de 24 a 30 cañones con otros que tenían 40, llegando alguno a los 50, que era el límite establecido para ser clasificado como navío, en algún caso sucedió así

pasando más tarde a su correcta categoría⁸. En los años 1750-1760 se va imponiendo una más estricta reglamentación y se dispone que para ser calificada de fragata tiene que montar desde 26/30 cañones. El tipo preferido por todas las naciones marítimas fue el de 32 o 34 cañones, construido en cantidades muy elevadas, al ser el más apropiado por sus cualidades para las misiones que debía realizar.

La correlación lógica del tonelaje o desplazamiento con el número de piezas de artillería, se observa al comprobar que sólo las fragatas-ligeras de Dunkerque y Brest y sus similares británicas construidas a finales del siglo XVII, tuvieron desplazamientos reducido a unas 200 toneladas las primeras hasta las 400/600 de las segundas. Conviviendo en la primera mitad del siglo XVIII las fragatas grandes y las pequeñas hasta el momento de su regulación, en que quedan estabilizadas entre las 560 a las 650 toneladas y que luego pasarán a las 700 a 850 toneladas en los años finales del siglo en que alcanzarán las 950 y las 1.000 toneladas, iniciación de los grandes desplazamientos ya entrando el siglo XIX en que las fragatas llegarán a las 1.700 y hasta 2.300 toneladas.

Las otras medidas seguían lógicamente la pauta de relación con los tamaños: la eslora varió entre los 37 hasta los 44 metros; la manga de 9'75 hasta 10'53 metros; y el puntal entre 4'17 a 5'57 metros. Alcanzando, en la siguiente centuria, los 50/55 metros entre perpendiculares, que llegaron en algún caso a rebasar los 60 metros de eslora total⁹.

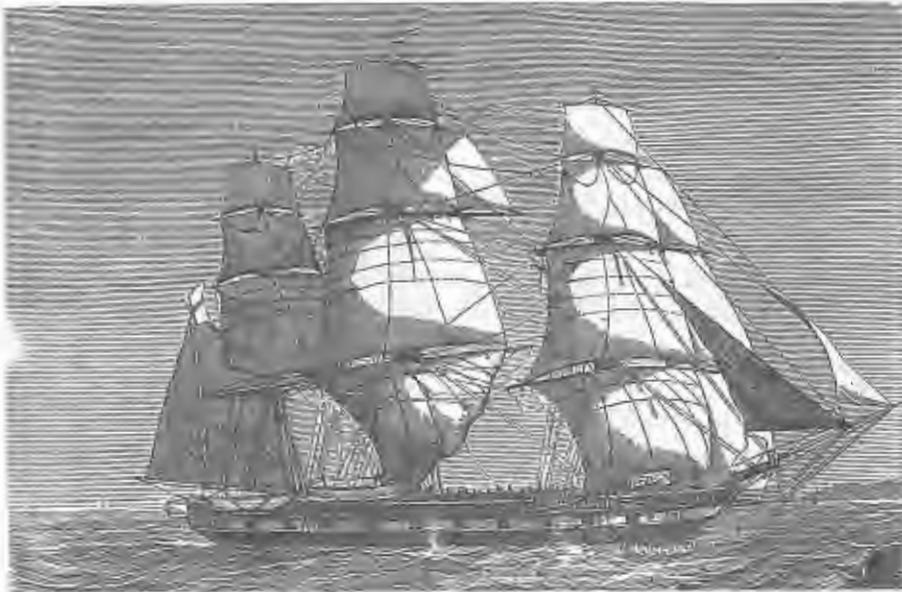
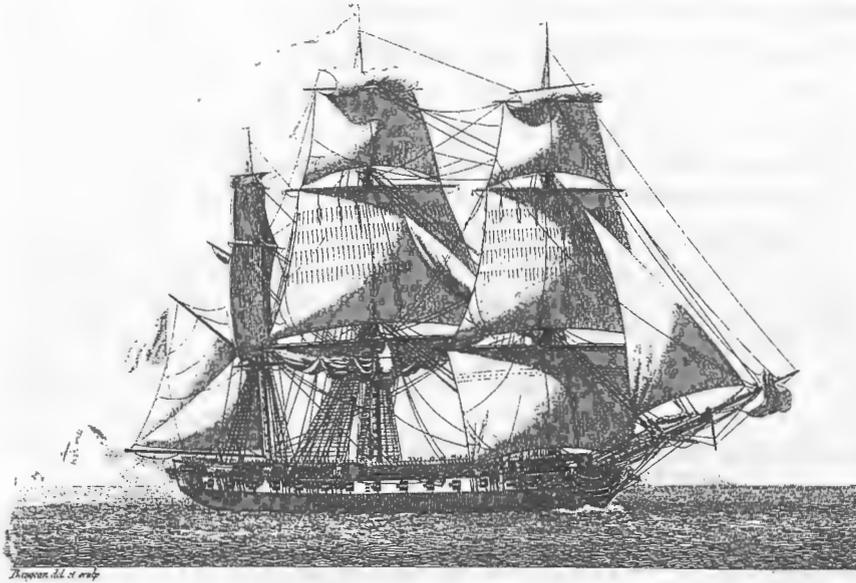
La velocidad obtenida por estos buques -siempre en relación con el estado de limpieza de los fondos o carenas- quedó establecida entre los once a los catorce nudos de máxima, ésta con vientos favorables y fuertes.

Las dotaciones o número de tripulantes de las fragatas tuvo que ser obligatoriamente elevado, ya he descrito la complejidad de la arboladura y velamen que requerían gran cantidad de hombres especializados para su maniobra, los artilleros se correspondían con el número de piezas que montaban, contabilizando el resto con la infantería de marina embarcada que formaba las guarniciones, sumando después los marineros, grumetes y pajes¹⁰. En términos generales podía calcularse que oscilaba entre los 220 a los 300 hombres, hasta llegado el siglo XIX en que la elevación del tamaño requiere igualmente un

⁸. En algunas ocasiones se clasificaron como fragatas **navíos rebajados**, que terminaron con esta calificación su servicio en la Armada.

⁹. Pueden verse diversas medidas en los Apéndices I y II.

¹⁰. Ver Apéndice IV, Reglamento General de las Guarniciones y Tripulaciones año 1787.



Fragatas de siglo XIX. Arriba de las primeras décadas, abajo de mediada la centuria

aumento progresivo de tripulantes, así podemos ver que una gran fragata francesa de los años 1840 llevó 453 hombres de dotación.

El número de oficiales se mantuvo en cantidades constantes sin grandes variaciones, 7 a 10 oficiales del cuerpo general, auxiliados por los pertenecientes al cuerpo de Pilotos, que colaboraban con ellos en el gobierno y manobra del buque y los de la administración y los de cirugía o medicina, y capellán que sumaban aproximadamente 20 o 25 hombres en total.

El comandante y el segundo iban alojados a popa debajo de la toldilla del alcázar, en camarotes formados por mamparos fijos o provisionales y algunos oficiales y pilotos ocupaban los otros camarotes donde también se situaba la cámara. El resto de la oficialidad, graduados y marinería, tenían su alojamiento en el segundo puente o sollado, en el que estaban colocados los pañoles o depósitos de víveres y demás efectos de la nave, cabullería para la jarcia, la "Santa Bárbara" para la pólvora, municiones, respetos o repuestos, etc.

Otro intento para conseguir mayor agilidad y rapidez en las tareas exploratorias, —al haber llegado las fragatas a los máximos de velocidad previsibles— fue la utilización de un nuevo tipo de buque aparecido en los inicios del siglo XVIII la Corbeta y el Sloop of war en los países anglosajones, de menor tamaño y carente de superestructuras al no llevar castillos y que montaba toda su artillería en la cubierta corrida, con calibres menores que no pasaron al principio de las 6/8 libras. Esta ligereza le concedió ventajosas calificaciones y su empleo se extendió en las diversas Armadas. Pero la presencia de ese fenómeno ineluctable del crecimiento de todos los tipos de barcos, —que ha continuado hasta la presente actualidad— logra que la corbeta aumente su desplazamiento, se le añada un pequeño castillo o toldilla a popa y crezca el número y calibre de los cañones, consiguiendo convertirse en un doble a escala reducida de la fragata. Ambas llevan la misma arboladura: tres palos, trinquete, mayor y mesana con análogas velas, las medidas también se van aproximando: eslora, manga y puntal, lo que le hace perder esas cualidades positivas que había conseguido. Criticado severamente en textos importantes¹¹, por lo que al final de su historia ya en el siglo XIX, la diferencia entre ambos tipos, fragatas y corbetas se establece sólo en el número de las piezas que montan no debiendo rebasar la corbeta las 24/26 y evidentemente tener un arqueo más pequeño. Lo que aproxima y hace equiparables sus condiciones náuticas.

¹¹. Ver Bibliografía. En el *Dictionnaire Encyclopédique de Marine*, tomo I, pag. 629. París, 1783.

En un resumen esquemático doy ahora, algunos datos sobre el desarrollo y expansión de la fragata en las distintas potencias marítimas, Francia, Estados Unidos de América del Norte, Gran Bretaña y también en España.

FRANCIA

Inicialmente señalé la disputa por la primacía de la construcción de la primera fragata entre la Gran Bretaña y Francia –concretamente el puerto de Dunkerque– por lo que consecuentemente durante los años 1659 a 1670 se construyen en la costa noroeste francesa un elevado número de barcos denominados fragatas ligeras, por su reducido tamaño y su limitado arqueo, que variaba entre las 120, 150 y las 200 toneladas, sus medidas oscilaban entre las 27 a 30 metros de eslora por 7 de manga y montando solamente de 12 a 20 piezas de artillería¹².

Pero cuando las construcciones navales francesas alcanzan elevadas cotas es durante el mandato del gran ministro Colbert, que con sus reglamentaciones iniciadas en el año 1671 logra que los astilleros de esta nación consigan emular incluso superar a los de su rival la Gran Bretaña, y así sucederá a lo largo del siglo XVIII.

Refiriéndonos exclusivamente al tema de las fragatas, veremos que el ingeniero naval Blaise d'Ollivier diseña en el año 1740 el prototipo de las fragatas de un sólo puente la MEDEE, en la que coloca la batería a 1'62 metros sobre la línea de flotación, consiguiendo que la artillería pueda ser utilizada con cualquier tiempo. Lo repite en las SIRENE, PHANTHERE, Y HENOMMEE en 1744, que medían 37'30 de eslora por 5'20 de puntal.

Este notable perfeccionamiento que es imitado por las distintas potencias marítimas, permite que Francia consiga algunos notable éxitos en distintos combates navales y así sucede en el año 1756 en que la fragata L'ATALANTE de 32 cañones vence al navío inglés de 60 WARWICK. Durante la guerra de la Independencia de las colonias Norteamericanas se repite la victoriosa acción al apoderarse las JUNON Y GENTILLE del navío inglés de 64 cañones ARDENT. En esta misma época se construyen tanto en Rochefort como en Tolón excelentes fragatas que llevaron los nombres de CONCORDE, COURAGEUSE, LA FEE, HERMIONE Y CHARMANTE, MAGICIENNE de 26 cañones, dirigidas por los hermanos Chevillard de los años 1776 a 1789; las medidas de estos bar-

¹². Pueden citarse entre las más distinguidas de estas fragatas-ligeras: **Coq, Fortune, Grand-Louis, Palme y St. Michel.**

cos variaban de los 43/44 metros de eslora por 11'15 m. de manga y 5'48 m. de puntal en las grandes, y de 41/41'59 m. por 10'40/10'56 m. y 4'22/4'37 m. respectivamente en las pequeñas.

Añadiremos algunas otras fragatas que se distinguieron por motivos diversos como la POMONE, de 44 cañones, L'ATALANTE de 38, ASTREE, ENGAGEANTE Y SEMILLANTE, de 36, BELLONE, INCONSTANTE, LUTINE, MINERVE y SIBYLLE de 32, PURSUIVANTE de 34, FLORE de 30, con las mismas medidas que las anteriores, con excepción de las más grandes que alcanzaron los 48'32 metros de eslora por 12'90 m. de manga.

En estos últimos años de la monarquía borbónica florece una pléyade de tratadistas navales de elevada categoría como son Gouguer, Bourdè de Villehuet, Duhamel de Monceau, Euler, Vial de Clairbois etc.¹³, autores de numerosos libros sobre Arquitectura naval y maniobra, que contribuyen al perfeccionamiento de las construcciones de buques.

La Revolución del año 1789 paraliza y retrasa este proceso constructor que se restablece con el establecimiento del Directorio y el Consulado al nombrar al notable ingeniero naval Sané, Inspector general de las construcciones marítimas. En estos años y luego durante el Imperio Napoleónico se siguen fabricando numerosos buques, entre los que citaré las fragatas COMETE, DIANE, FELICITE, HORTENSE, LIBRE y PENELOPE, SULTANE, VALE REUSE, VENUES Y VOLONTAIRE de 40, TOPAZE y PSYCHE de 36, años 1795 a 1815¹⁴.

Durante la Restauración, Francia sigue la tendencia generalizada de los tipos poderosos lanzando al agua entre otras, la SYRENE, ARMIDE de 1821, de 52 cañones en 1823, DIDON, de 50 en 1838, BELLE POULLE de 60 en 1834, finalizando con una serie ANDROMAQUE, FORTE, RENOMMEE, SEMILLANTE, etc, de 60 también y las últimas con exclusiva propulsión velica de los años 1834 a 1847 y que medían 54 m. de eslora por 15 de manga, desplazando alrededor de las 1.500 toneladas.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA DEL NORTE

Al iniciarse la sublevación de las colonias norteamericanas, los astilleros allí existentes estaban a un nivel semejante al de las otras naciones marítimas, siendo admirable que en tan corto espacio de tiempo, pudieran construir y orga-

¹³. Ver la Bibliografía al final.

¹⁴. Dirigidas por distintos Ingenieros como Coulomb, Forfait, Guignace y el mismo Sané antes citado, entre otros.

nizar una marina de guerra capaz de enfrentarse con una potencia naval tan poderosa como era en este momento histórico su metrópoli la Gran Bretaña.

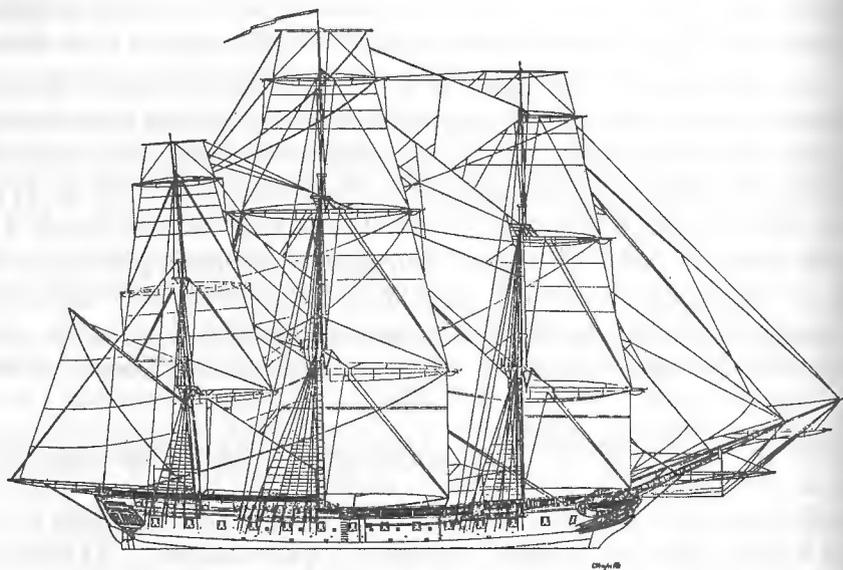
Así, en el año 1775 el Congreso de la nueva nación, acuerda la construcción de una serie de buques de diversos tipos, entre los que figuran trece fragatas de tres clases distintas; son las siguientes: HANCOCK, RALEIGH, RANDOLPH, WARREN y WASHINGTON de 32 cañones; CONGRESS, EFFINGHAM, PROVIDENCE, TRUMBULL y VIRGINIA de 28 y BOSTON, DELAWARE, y MONTGOMERY de 24; construidas y preparadas para entrar en servicio en el siguiente año de 1776. La primera citada HANCOCK fue uno de los más perfectos ejemplares de estos barcos. Las medidas fueron de unos 40 metros de eslora por 9'50 m. de manga y desplazando alrededor de las 700 toneladas.

En los conflictivos años de la Revolución francesa es imprescindible reactivar la construcción de nuevos barcos de guerra, un tanto abandonada en el período siguiente a la independencia y así se acuerda poner la quilla de numerosos buques, entre las fragatas citaremos la CONGRESS 3ª, CONSTELLATION, CHESEPEAKE, NEW YORK de 36 cañones; la ESSEX de 32 una de las más veloces de su tiempo; BOSTON 2ª y JOHN ADAMS de 38 con medidas aproximadas a los 44 metros de eslora por 10'15 de manga y desplazando de 850 a 1.000 toneladas que entre los años 1797 a 1799, estuvieron prestas para navegar.

También se construyen en estos mismos años, otro grupo de grandes fragatas que van a convertirse en modélicas al ser uno de los más poderosos y eficaces tipos de esta clase de buques, llevarán los nombres de CONSTITUTION, PRESIDENT y UNITED STATES¹⁵, medían alrededor de 60 m. de eslora -53'34 entre perpendiculares- por 15 m. de manga y con una artillería sumamente potente al llevar 32 cañones largos de 32 libras y 32 carronadas del mismo calibre, con un desplazamiento de 1.500 toneladas y una dotación de 32 oficiales y 380 hombres; combatieron con sus homólogas británicas en la guerra del año 1812, resultando vencedoras en algunos de los combates navales sostenidos.

El modelo se repite en otras tres similares del año 1813, COLUMBIA, GUERRIERE y JAVA, también con 44/50 cañones.

15. Después de varias restauraciones, la fragata **constitution** se conserva como monumento nacional en el puerto de Boston.



Fragata norteamericana Essex, 1799



Fragata inglesa Pomone, 1805

Este proceso constructor del período de la vela culmina en los años 1817 a 1826 con la serie de las BRANDYWINE, COLUMBIA 3ª, CUMBERLAND, POTOMAC, RARITAN, SABINE, ST. LAWRENCE, SANTEE, Y SAVANAH; igualmente de 44 y con una eslora y manga análogas a las anteriores y desplazando 1.726 toneladas y dotación de 480 hombres.

GRAN BRETAÑA

En la nota inicial indiqué que el CHRISTIAN WARWICK, botado al agua en 1646, está considerado como la primera fragata construida; en los siguientes años prosigue en la Gran Bretaña, la fabricación de buques de características semejantes, citaremos entre ellos al DRAGON, de 1647 y a continuación los FAULCON, FORESIGHT, HAMPSHIRE, HAPPY RETURN, JERSEY, KINGFISHER, MARY ROSE, MORDAUNT, TIGER, etc, un poco mayores que los primeros y con unas medias de aproximadamente 28/33 m. de eslora por 9 de manga y unos arqueos de 400 a 600 toneladas alcanzando un número de 35 barcos en los cincuenta años restantes del siglo XVII.

Al comenzar el XVIII la construcción naval de Gran Bretaña pasa por un período de estancamiento al estar sometida a un conjunto de rígidas reglas que coartan la iniciativa, produciéndose un cierto adelanto en los buques de sus antagonistas: Francia, España y Holanda, que les hace perder confianza en sus métodos. En consecuencia estudian detenidamente las características de los buques que apresan, consiguiendo informaciones poco satisfactorias. Así sucede en el año 1757, con la fragata BRILLIANT de 36 cañones, comparada con la francesa AURORE de la misma fuerza, el resultado es netamente favorable a la apresada, que alcanza mayores medidas en la eslora, manga y puntal y en el desplazamiento. Repitiéndose en otras ocasiones, otro ejemplo similar se produce en 1794 con la también francesa POMONE de 44 y con brillante historial.

No es obstáculo lo anteriormente dicho, para que a lo largo de todos estos años el número de fragatas de la Royal Navy alcance cifras muy elevadas y así vemos que en 1750 posee 78 buques de este tipo, subiendo a 115 en 1760, llegando a finales del siglo con 150 fragatas en servicio, entre un conjunto total de 517 naves de las distintas clases y categorías.

Todas estas fragatas, perfeccionadas sus características, cumplen eficazmente todas las tareas que se les encomiendan, combatiendo en las numerosas guerras que la Gran Bretaña sostiene a lo largo de este período histórico con las potencias marítimas anteriormente citadas¹⁶.

¹⁶. Ver Bibliografía, P. KEMP, *The History of Ships*".

Destacaré entre este elevado número de fragatas algunas de las más distinguidas, con un cierto orden cronológico y de tipos: PALLAS y VENUS de 36 cañones con la DIANA, JUNO, SOUTHAMPTON, THAMES y VESTAL DE 32 en 1757. AURORA, GLORY, EMERALD, LOWESTOFF Y PEARL igualmente de 32 en 1759-63. MINERVA, ARTHUSA y LATONA de 38 con las ACTIVE, CERBERUS, CLEOPATRA, ORPHEUS Y DIAMOND de 32 en 1765-81. Siguen EXPERIMENT, GUARDIAN, RAINBOW, REGULUS y SEVERN de 44; ACASTA, CAMBRIAN y ENDYMION de 40; ARETHUSA, HEBE, LATONA, PHAETON y THETIS de 38; AMETHYST, APOLLO, INCONSTANT MERMAID, PENELOPE, PERSEVERANCE y THALIA de 36; AMPHION BLANCHE, BLONDE, GALATEA, LIVELY y PIQUE de 32 de los años 1782 a 1801. POMONE de 38 y THAMES de 32 de 1805. BACCHANTE, BARROSA, MAIDSTONE, ORLANDO Y SURPRISE de 36/38 en 1811-12.

La necesidad de contrarrestar la actividad de las grandes fragatas norteamericanas en la guerra de 1812, obliga a construir barcos iguales o superiores y se botan entre otras las LEANDER y NEWCASTLE de 50 cañones en 1813 y entre otras varias citaremos ya en las postrimerías del período vélico las VERNON, ARETHUSA 5ª y OCTAVIA, también de 60, de los años 1832 a 1849.

Las medidas de esta serie de fragatas se puede calcular que oscilaba entre los 38 metros de eslora en las más antiguas a los 55 m. en las más modernas y la manga fue de forma similar de unos 9'14 m. a los 12'20 m; con unos desplazamientos de 700 a 1.000 toneladas. Llegando en las últimamente construidas a las 2.200 toneladas.

En un análisis sucinto de la extensa cantidad de fragatas que sirvieron en la Royal Navy durante el siglo XVIII e inicios del XIX, se llega a la conclusión, que el tipo predominante fue el de 32 cañones del que aparecen cien ejemplares aproximadamente, siguiéndole la de 36 con unos sesenta, después vienen las de 38, 40 y 44 cañones, con bastantes buques que llevaron este poderoso armamento.

ESPAÑA

No podía ser ajena la Marina española a la urgente necesidad de disponer de un buque que realizase con facilidad las misiones de exploración y descubierta imprescindibles en las operaciones navales y así se puede observar, en los años finales del siglo XVII la presencia de fragatas en diversos escenarios marítimos. Probablemente adquiridas en el extranjero por los informes que se poseen, pues existe constancia de la adquisición de seis grandes fragatas en Holanda en el año 1685. Vemos intervenir en las Antillas a las MAGDALENA, SAN LUIS y MAR-

QUESA de 38,26 y 24 cañones respectivamente, SAN JERONIMO, SAN FRANCISCO DE ASIS de 50 y SACRAMENTO de 34 y la pérdida de la también fragata BEGOÑA en 1695. Demostración que aún en este momento poco favorable de nuestra historia, el problema planteado había sido comprendido y tratado de darle una solución satisfactoria¹⁷.

En la reorganización de la administración del Estado que realiza la nueva dinastía, se encargan de la dirección de la marina, personalidades tan competentes como Patiño, Ensenada o Valdés, que en sus respectivos mandatos van aumentando el número de buques que se integran en la Real Armada, en principio adquiriéndolos en los astilleros extrajeros, hasta llegar al momento en que los nacionales lleguen a construirlos con la necesaria perfección, sobre todo las fragatas que por sus características de ser un nuevo tipo, requerían conocimientos de arquitectura naval muy extensos y especializados.

En los años 1710 a 1715 se adquieren en Holanda un número de fragatas aproximado a los 10 o 12, con alguna francesa AGUILA DE NANTES de 24, en el intermedio. Es luego la Gran Bretaña de los años 1716 a 1719 la encargada de suministrarlas llegando a una cifra -siempre aproximativa, pues no existe documentación completa- de 15 barcos, con la excepción de la PEREGRINA de 36 cañones adquirida en Francia. Entre los años 1723 y 1726 se construyen en el Real Astillero de Guarnizo cuatro fragatas -probablemente las primeras salidas de gradas nacionales- son ATOCHA y CONCEPCION de 30 y SAN ESTEBA Y NTRA. SEÑORA DEL ROSARIO de 40. De los años 1720 a 1734 continúa la adquisición en Holanda y la Gran Bretaña indistintamente, exceptuando una francesa y otras dos de Guarnizo: VICTORIA 2ª de 40 y FLORA de 34, años 1729 y 1734. En el 1735 se alcanza por fin el tan esperado momento de la autosuficiencia constructiva, que inician con carácter de continuidad los astilleros de La Habana y la Graña, seguidos por los de Cádiz y Cartagena, tampoco cesa Guarnizo sus tareas hasta ser sustituido años más tarde por el del Ferrol, acompañado en algunas ocasiones por el de Mahón. Y así sucede que de las doscientas fragatas que izaron la enseña nacional de la Armada Española, unas ciento veinte se botaron en los citados astilleros; hay que añadir las apresadas, alrededor de treinta, y las adquiridas o compradas, aproximadamente cincuenta, que completan la cifra antes citada. Son por supuesto todos buques de exclusiva propulsión vélica que cubren el período comprendido entre los años 1710 a 1850¹⁸.

17. Ver FERNANDEZ DURO, C., *Armada Española ...*, Madrid, 1974, Tomo V.

18. Id. Apéndice III, Relación Aproximativa de las Fragatas de la Real Armada...

Es interesante observar las dos tendencias principales a que estuvo sometida la construcción naval española en el transcurso del siglo XVIII, y que se reflejó en las fragatas al igual que en los otros tipos de buques; la fuerte personalidad de los hombres encargados de la dirección fueron los responsables de ello, el insigne científico Jorge Juan¹⁹, decidido partidario del sistema británico impuso su criterio durante el mandato de Ensenada; pasando después a la influencia francesa que representa el notable ingenio naval de esta nación, Gautier; en los últimos años son ya los ingenieros nacionales como Romero Landa, que consiguió –entre las varias que dirigió– una de las más logradas NTRA. SEÑORA DE LA SOLEDAD 2ª de 34 cañones, año 1788, le continuó Retamosa y finalmente Casado de Torres dirigió las construcciones de las grandes fragatas IBERIA y LEALTAD, de 50 en el año 1825, relación que concluye con la BAILEN de 40 construida en el Ferrol en 1854.

El modelo de fragata preferido por la Armada española –superada la etapa de imprecisión inicial– al llegar a los años 1755/60, fue el de 34 cañones, llegando a contarse cerca de setenta buques de este tipo. Ya al final del siglo XVIII al aumentar los tamaños se pasa a las de 40/44 piezas de artillería.

Las medidas de las fragatas españolas siguieron lógicamente las mismas pautas evolutivas que las de las otras naciones, por lo que las más antiguas medían de 39/45 metros de eslora por 9'10/10'50 de manga y algo más en las modernas, con unos desplazamientos de 560 a 750 toneladas y de 800 a 1.000 después. Y por fin en las últimamente citadas, alcanzaron los 49'80/51'35 m. de eslora por 12'80/13'90 m. de manga, con unos desplazamientos de 1.620 y 2.270 toneladas respectivamente²⁰.

Afortunadamente la denominación de Fragata no ha desaparecido en la nomenclatura naval, atravesó un largo eclipse de los años finales del siglo XIX hasta casi mediado el XX, en los que el heredero directo de todas las misiones que le habían correspondido –el Crucero– ejercía su absoluto predominio. Sólo se conservaba en la designación de uno de los empleos o graduaciones de los miembros pertenecientes a las distintas Armadas, el equivalente a Teniente-Coronel del Ejército, ya con el nombre de Commander entre los anglosajones, Fregatten-kapitän en Alemania y países de su entorno, o con el de Capitán de

19. En el Museo Naval de Madrid existen dos Atlas con proyectos de buques atribuidos a Jorge Juan, que comprenden entre otros, cinco fragatas, se ignora si llegaron a construirse.

20. Para las medidas y demás datos sobre desplazamientos, hay que conformarse con la reducida documentación existente, solamente los "Estados de fuerza y vida" de unas sesenta fragatas, conservadas en el Archivo.

Fragata en Francia, Italia, España y naciones ibero-americanas en donde tradicionalmente se había utilizado.

Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial en 1939, sin una explicación suficientemente lógica, reaparecen las denominaciones de Corbeta y Fragata, en orden inverso de lo sucedido en el siglo XVIII en que la segunda precedió a la primera. Se atribuyó este nombre a un buque concebido especialmente para la escolta de los convoyes de barcos mercantes que atravesaban los mares y necesitaban protección próxima y se encargó de esto a la Corbeta –buque inspirado u originario en los balleneros del Antártico– pero por su reducido tamaño resultó insuficiente, haciéndose necesario uno algo mayor y mejor armado, y reapareció la Fragata, ambas cumplieron con eficacia y brillantez las tareas que se les habían encomendado.

Actualmente, provistas las modernas fragatas de todos los adelantos que la tecnología aplica a las necesidades bélicas: lanzadores de misiles, artillería automática, dirigidos desde el C.I.C –Centro de Información y Combate– al que llegan los informes que captan los sensores, radares y sonares, etc., y apoyadas por los helicópteros que embarcan, continúan prestando inapreciables servicios en todas las armadas, en que existen numerosos ejemplares de variados desplazamientos.

APENDICE I

Relación de las medidas de las Fragatas en 1720

Por D. Antonio de Gastañeta en *Proporciones de las medidas mas essem-
ciales para la Fábrica de ...* Madrid, 1720.

**PROPORCIONES DE LAS MEDI-
das, con que se debe construir vna Fragata,
capaz de montar quarenta Cañones de Ar-
tilleria, à saber, de à doce libras de vala la
primera bateria, de à ocho la segunda, y de
à quatro sobre el Alcazar, son como se si-
guen:**

E lora lo mas largo del Baxèl, sobre la pri- mera cubierta, cinquenta y seis codos...	56.—
Quilla rigurosa, quarenta y seis codos, y diez y seis pulgadas.....	46.—16.
Lo mas ancho de la Manga, quinze codos, y catorce pulgadas.....	15.—14.
Alto del Puntal riguroso, sobre el plano de la Quilla, siete codos y veinte pulgadas.....	7.—20.
Puntal con que se debera arquear, para jus- tificar sus toneladas, siete codos y seis pulgadas.	7.— 6.
Lançamiento de la Roda de Proa, siete co- dos y once pulgadas.....	7.—11.
Lançamiento del Codaste, vn codo, y vein- te y vna pulgadas.....	1.—21.
Alto de la Roda de Proa, desde el plano de la	

II

la Quilla , hasta su extremo , once codos , y diez y ocho pulgadas.....	11.—18.
Alto del Codaste de Popa , sobre el plano de la Quilla , doce codos, y doce pulgadas.....	12.—12.
Lo mas ancho del Yugo , diez codos y diez pulgadas.....	10.—10.
Astilla muerta en la Varenga maestra , ocho pulgadas.....	00.— 8.
Rafel de Popa , sobre el plano de la Quilla en linea perpendicular , y medido en el mismo Codaste , cinco codos y ocho pulgadas.....	5.— 8.
Rafel de Proa, afsimifmo sobre el plano de la Quilla , y medido en linea perpendicular en la Roda , dos codos y diez y feis pulgadas.....	2.—16.
Quadra , ò Amura de Proa lo mas ancho de ella , quinze codos y veinte pulgadas.....	15.—20.
Quadra , ò Redel de Popa , y lo mas ancho de ella , catorce codos y veinte pulgadas.....	14.—20.
Recogimiento del Portalò , ò extremos de los Bordos en la Plaza de Armas , por àmbas vandas , tres codos veinte y vna pulgadas y media.....	13.—21. ⁵ / ₂
Lo mas ancho del extremo de la Popa, en el coronamiento donde se afsienta el farol , feis codos y veinte y tres pulgadas.....	6.—23.
Alto de la linea del agua , esto es , desde el plano de la Quilla , hasta el mayor ancho de la Varenga maestra, feis codos y veinte y dos pulgadas.....	6.—22.
El agua que necesita este Baxel para estàr en flote , ocho codos y dos pulgadas ; advirtiendo , que serà mas , ò menos esta cantidad , segun el peralto que se le diere à la Quilla.....	8.— 2.
Siendo esta Fragata construida , con las medidas arriba expreffadas , tendrà de	
F	bu-

buque quatrocientas y diez toneladas y
media, salvo yerro de quenta..... 410. $\frac{1}{2}$

Primera bateria. . . de à 12...18.—	
Segunda..... de à 8...18.—	
Alcazar..... de à 4... 4.—	<i>Gaſtañeta.</i>
—————	
——40.—	
—————	

PROPORCIONES DE LAS MEDIDAS, con que ſe debe conſtruir vna Fragata, capàz de montar treinta Cañones de Artilleria, à ſaber, de à diez libras de vala la primera bateria, y de à quatro libras en el Alcazar, ſon como ſe figuen:

E Slora lo mas largo del Baxèl, ſobre la primera cubierta, cinquenta y vn codos... 51.—	
Quilla riguroſa, quarenta y dos codos, y doce pulgadas..... 42.—12.	
Lo mas ancho de la Manga, catorce codos y quatro pulgadas..... 14.— 4.	
Alto del Puntal riguroſo, ſobre el plano de la Quilla, ſiete codos, y dos pulgadas..... 7.— 2.	
Puntal, con qué ſe deberà arquear para juſtificar ſus toneladas, ſeis codos, y doce pulgadas.. 6.—12.	
Lançamiento de la Roda de Proa, ſeis codos y diez y ocho pulgadas..... 6.—18.	
Lançamiento del Codafte de Popa, vn codo y diez y ocho pulgadas..... 1.—18.	
Lo alto de la Roda de Proa, deſde el plano de la Quilla, diez codos y quinze pulgadas..... 10.—15.	
Lo alto del Codafte de Popa, ſobre el plano de	

12

de la Quilla, onze codos y ocho pulgadas....	11.— 8.
Lo mas ancho del Yugo, nueve codos y doce pulgadas.....	9.—12.
Astilla muerta en la Varenga maestra, ocho pulgadas.....	00.— 8.
Rafel de Popa sobre el plano de la Quilla, en linea perpendicular, y medido en el mismo Codaſte, quatro codos y veinte y vna pulgadas....	4.—21.
Rafel de Proa, afsimifmo sobre el plano de la Quilla, y medido en linea perpendicular en la Roda, dos codos y diez pulgadas.....	2.—10.
Quadra, ò Amura de Proa lo mas ancho de ella, catorce codos y diez pulgadas.....	14.—10.
Quadra, ò Redel de Popa, y lo mas ancho de ella, trece codos y diez y feis pulgadas....	13.—16.
Recogimiento del Portalò, ò extremos de los Bordos en la Plaza de Armas por ambas vandas, tres codos y doce pulgadas.....	3.—12.
Lo mas ancho del extremo de la Popa, en el coronamiento donde ſe aſienta el Farol, feis codos y ocho pulgadas.....	6.— 8.
Alto de la linea del agua, eſto es, desde el plano de la Quilla, haſta el mayor ancho de la Varenga maestra, feis codos y dos pulgadas...	6.— 2.
El agua que neceſſita eſta Fragata para eſtår en floje, ſiete codos y feis pulgadas; advirtiendo, que ſerà mas, ò menos eſta cantidad, ſegun el peralto que ſe le diere à la Quilla.....	7.— 6.
Siendo eſta Fragata conſtruida, con las medidas arriba expreſſadas, tendrà de buque trecientas y tres toneladas, y vn octavo de otra, ſalvo yerro de quenta...	303. $\frac{1}{4}$

Primera bateria de à 10....22.—

Akazar..... de a : 4.... 8.—

Gaſtañeta.

30.—

PRO-

APENDICE II

Cuadro de las medidas de las Fragatas y Corbetas
Francesas en el año 1758.

TABLE de la force des Frégates & Corvettes d'après la quantité & le calibre de leurs Canons, avec leur disposition à bord: ainfi que de leurs principales dimenfions.

	En Batterie.		Sur les Gaillards		LONGUEUR.	LARGEUR.	CREUX.	Tirant d'Eau, moyen.
	Nombre de Canons.	Calibre	Nombre de Canons	Calibre				
FRÉGATES	..26..	..18..	..8..	..8..	143 à 144 à	36 á 37 à	18 à 19 pi.	15 pi 1/2 à 16 pi 1/2
	..26..	..12..	..6..	..6..	135 à 136 pi.	34 à 35 pi.	17 à 17 pi 1/2	14 à 15 pi.
	..26..	..8..	..4..	..4..	127 à 128 pi.	32 pi. 1/2 32 pi. 1/2	15 pi. à 1/2 16 pi. 1/2	13 pi. 14 pi.
	..20..	..8..	..4..	..4..	100 à 102 pi.	26 à 27 pi.	13 à 14 pi.	11 à 12 pi.
CORVETTES	..20..	..6..	..4..	..4..	95 à 96 pi.	25 à 26 pi.	13 à 13 pi. 1/2	11 à 11 pi. 1/2
	..16..	..6..	..4..	..4..	80 à 81 pi.	24 à 25 pi.	12 à 13 pi.	10 à 11 pi.
	..16..	..4..	..4..	..4..	79 à 80 pi.	20 à 21 pi.	10 à 11 pi.	9 à 10 pi.

VIAL DE CLAIRBOIS, H.S. *Traité élémentaire de la Construction des Vaisseaux*, Paris, 1787.

APENDICE III

RELACION APROXIMATIVA DE LAS FRAGATAS DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA ENTRE LOS AÑOS 1713-1854.

Nombre	Cañones	Años	Astilleros
AFRICA, NUESTRA SRA. DE	?	1726	?
AGUILA	28	1737	Cádiz, Carr.
AGUILA 2ª	26	1753	Cádiz, Carr.
AGUILA DE NANTES	24	1713	Compr. Fr ?.
AGUILA VOLANTE	24	1718	Apres. Hol.
ANDALUCIA BAJA	22	1718	Comp. en Cádiz
ANFITRITE	40	1797	Habana
ARETUSA	40	1819	Burdeos Fr.
ASTREA	24/30	1737	Habana
ASTREA 2ª	34	1756	Cartagena
ASTROLABIO	44	1818	Compr. Rusia
AURORA	30	1738	Cádiz Carr.
BAILEN	40	1854	Ferrol, Est.
BIZARRA	34	1739	Habana
BURLANDO	40	1726	Compr. en Cádiz
CASTILLA	30	1716	Apres. Ingl.
CERES	40	1791	Habana
COLON	30	1782	Apr. Ingl.
CONCEPCION	30	1726	Guarnizo
CONCEPCION 2ª	20	1734	Compr. Veracruz
CONCEPCION 3ª	?	1738	Compr.
CONDE DE TOLOSA	40	1718	Compr.
CORNELIA	42	1808	Apr. Francia
CORTES, LAS	44	1836	Ferrol, Est.

DIANA	34	1792	Mahón
DORADA	30	1753	Cartagena
ESMERALDA	30	1753	Cartagena
ESMERALDA 2 ^a	34	1791	Mahón.
ESPERANZA	18	1718	Apres. Ing.
ESPERANZA 3 ^a	50	1834	Cavite
ESPERANZA 2 ^a	40	1737	Habana
FAMA	34	1795	Cartagena
FENIX (a) Ntra. Sra. Guadalupe	22	1761	Habana
FIDELA	24	1719	Apres.
FLECHA	22	1753	Cádiz, Carr.
FLORA	34	1739	Guarnizo
FLORA 2 ^a	24	1747	Habana
FLORA 3 ^a	44	1795	Ferrol, Est.
FORTUNA ?	26	177?	?
GALERA DE ESPAÑA	30	1717	Compr.
GALERA DE NEPTUNO	30	1719	Apr. Ingl.
GALERA VICTORIA	40	1729	Compr. ?Guarn.
GALGA	30	1752	Ferrol
GALGO DE ANDALUCIA	24	1718	Apr. Ingl.
GLORIA	40	1793	Habana
GRAÑA (a) Ntra. Sra. de la Paz	28	1767	Ferrol
HERMIONE 2 ^a	30	1730	Compr.
HERMIONE 3 ^a	36	1735	La Graña, Ferrol
HERMIONE 4 ^a	34/44	1753	Cádiz, Carr.
HERMIONE 5 ^a	26	1797	Entl. dot. Ingl.
HEROE	26	1780	Apr. Ingl.
IBERIA	50	1825	Ferrol. Est.
IFIGENIA Ex Iphigènie	34	1793	Apres. Lorient
INDUSTRIA	40	1755	Cádiz, Carr.

IRIS	26	1718	Compr.
ISABEL II	44	1836	Ferrol, Est.
INFANTE Ex Príncipe de Asturias	40	1714	?
GARZOTA Ex Jabeque	30	1756	Cartagena
JARDIN DE TRITON	30	1725	Aprés. Hol.
JUNO	30	1714	Compr.
JUNO 2 ^a	34	1755	Cartagena
JUNO 3 ^a	34	1789	Ferrol, Est.
JUPITER	20	1718	Compr. Cádiz
JUPITER 2 ^a	20	1723	Compr. Cádiz
JUPITER 3 ^a	20	1753	Cádiz
LEALTAD	50	1825	Ferrol, Esp.
LEON, EL	24	1718	?
LIEBRE	36	1754	Cádiz
LIGERA	40	1817	Compr. Rusia
MAHONESA	34	1789	Mahón
MARIA ISABEL Ex Patricio	44	1817	Compr. Rusia
MEDEA	40	1797	Ferrol, Est.
MERCURIO Ex Mercury	44	1817	Compr. Rusia
MINERVA	40	1781	Habana
NEPTUNO	24	1719	Aprés. Hol.
NEPTUNO 2 ^a	26	1727	Apr. Hol.
NINFA	34	1795	Mahón
NUESTRA SEÑORA DE ARANZAZU	30	1726	Compr.
“ “ LA ASUNCION	34	1772	Ferrol, Est.
“ “ ATOCHA	30	1726	Guarnizo
“ “ ATOCHA 2 ^a	34/40	1789	Habana
“ “ DEL CARMEN	34	1770	Ferrol, Est.
“ “ DE GRACIA	40	1710	Compr.
“ “ DE GUADALUPE	36	1786	Habana

“	“	DE LORETO	40	1771	Ferrol, Est.
“	“	DE LAS MERCEDES	40	1789	Habana
“	“	DE LA O	34	1778	Habana
“	“	DE LA PAZ 2 ^a	34	1785	Ferrol, Est.
“	“	DEL PILAR	34	1782	Ferrol, Est.
“	“	DEL ROSARIO	40	1726	Guarnizo
“	“	DEL ROSARIO 2 ^a	34	1770	Ferrol, Est.
“	“	DE LA SOLEDAD	34	1761	Guarnizo
“	“	DE LA SOLEDAD 2 ^a	34	1788	Cartagena
PALAS			36	1755	Cartagena
PALAS 2 ^a			34	1789	Ferrol, Est.
PENA			26	1726	Cádiz, Carr.
PEREGRINA			36	1718	Comp. Fran.
PERLA			22	1752	Cartagena
PERLA 2 ^a			34	1789	Cartagena
PERLA DE ESPAÑA			40	1716	Apres. Hol.
PINGUE VOLANTE			34	1719	Apres. Ingl.
POMONA			40	1794	Ferrol, Est.
PRECIOSA			34	1791	Cádiz, Carr.
PRINCIPE DE ASTURIAS			40	1714	Compr.
PRONTA			34	1817	Compr. Rusia
PROSERPINA			34	1797	Mahón
PROVIDENCIA			24	1718	Compr.
PRUEBA			40	1800	Ferrol, Est.
REAL JORGE			30	1718	Compr.
REAL JORGE 2 ^a	Ex Royal George		40	1780	Apres. Ingl.
REBECA			20	1718	Compr.
REINA MARIA CRISTINA	Desp. Ferrolana	55	1837	Ferrol, Est.	
REINA SANTA ISABEL		22	1714	Apres. Hol.	
RESTAURACION	Después Villa de Bilbao	50	1826	Ferrol, Est.	

SALAZAR Ex Express	34	1781	Apres?
SAN ANDRES	30	1719	Compr.
SAN ANDRES 2º	34	1786	Cavite
SAN CAYETANO	24	1734	Apr. Alemania
SAN ESTEBAN APEDREADO	40	1723	Guarnizo
SAN FELIPE	30	1715	Compr. Hol.
SAN FERNANDO EL CHICO	24	1714	Apr. Hol.
SAN FRANCISCO JAVIER	30	1724?	Compr. Guarnizo?
SAN FRANCISCO Y SAN ANTONIO	22	1716	Compr. en Cádiz
SAN JORGE	30	1718	Compr.
SAN JUAN EL CHICO San Juanico	22	1715	Compr. ?
SAN MARCOS	24	1716	Apr. Ingl.
SAN MIGUEL	24	1712	Compr.
SANTA AGUEDA	34	1776	Habana
SANTA BALBINA Ex Helbrech	34	1780	Apres. Ingl.
SANTA BARBARA	22	1727	Habana
SANTA BARBARA 2ª	24	1737	Habana
SANTA BARBARA 3ª	34	1768	Guarnizo
SANTA BIBIANA Ex Monstraut	34	1780	Apres. Ingl.
SANTA BRIGIDA	34	1785	Cartagena
SANTA CASILDA	34	1784	Cartagena
SANTA CATALINA	24	1724	Apres. Hol.
SANTA CATALINA 2ª	30	1767	Guarnizo
SANTA CATALINA 3ª	34	1787	Habana
SANTA CECILIA	34	1778	Habana
SANTA CLARA	30	1772	Cartagena
SANTA CLARA 2ª	38	1776	Ferrol, Est.
SANTA CLARA 3ª	34	1784	Ferrol, Est.
SANTA DOROTEA	34	1771	Cartagena.
SANTA DOROTEA 2ª	34	1775	Ferrol, Est.

SANTA CLOTILDE Transporte	26	1784	?
SANTA ELENA	34	1783	Ferrol, Est.
SANTA ESCOLASTICA	34	1778	Ferrol, Est.
SANTA FLORENTINA	34	1786	Cartagena
SANTA GERTRUDIS	34	1768	Guarnizo
SANTA LEOCADIA	34	1777	Ferrol, Est.
SANTA LEOCADIA 2 ^a	34	1787	Ferrol, Est.
SANTA LUCIA	34	1770	Habana
SANTA MARGARITA	34	1774	Ferrol, Est.
SANTA MARIA	34	1785	Ferrol, Est.
SANTA MARIA DE LA CABEZA	34	1773	Ferrol, Est.
SANTA MARIA DE LA CABEZA 2 ^a	34	1780	Habana
SANTA MARIA MAGDALENA	34	1773	Ferrol, Est.
SANTA MARTA	34	1774	Ferrol, Est.
SANTA MATILDE	34	1778	Habana
SANTA MONICA	34	1777	Cartagena
SANTA PAULA	34	1780	Apres. Ingl.
SANTA PERPETUA	34	1772	Ferrol, Est.
SANTA ROSA	22	1747	Apres. Ingl.
SANTA ROSA 2 ^a	34	1782	Ferrol, Est.
SANTA ROSALIA	34	1767	Guarnizo
SANTA RUFINA	34	1777	Cartagena
SANTA SABINA CONSTITUCION (1821-23)	42	1781	Ferrol, Est.
SANTA SUSANA	24	1715	Apres. Ingl.
SANTA SUSANA 2 ^a	26	1726	Apres. Fran.
SANTA TECLA	34/40	1784	Ferrol, Est.
SANTA TERESA	20	1719	Adq. P. Rico
SANTA TERESA 2 ^a	34	1768	Guarnizo
SANTA TERESA 3 ^a	34/40	1787	Ferrol, Est.
LA SEÑORA SARA	22	1729	Apres. Ingl.

SIRENA Ex Helène	34	1793	Apr. Rochefort
SELERAIS, EL	30	1718	Compr.
SORPRESA	36	1714	Compr.
TETIS	34	1755	Habana
TETIS 2º	40	1793	Ferrol, Est.
TIGRE	30	1714	Apr. Hol.
TOLOSILLA	30	1718	Compr.
TRIUNFO, NUESTRA SEÑORA DEL	30	1735	Habana.
UNICORNIO	24	1718	Compr. Cádiz
VENGANZA	?	1730	?
VENGANZA 2ª	26	1753	Cádiz
VENGANZA 3ª	34	1793	Mahón
VENUS	30	1755	Cádiz
VICTORIA	40	1718	Après.
VICTORIA 2ª	40	1729	Guarnizo
VICTORIA 3ª	26	1755	Cádiz
VICTORIA 4ª (Sin concluir)	44	1806	Ferrol, Est.
VILLA DE BILBAO Ex Cristina	30	1843	Londres
VIVA	34	1818	Compr. Rusia
VOLANTE	24	1716	Après.
VOLANTE 2ª	20	1754	Habana
VENTURA	34	1758	Cádiz, Carr.
WINCHCOMB	34	1779	Après. Ingl.

 Abreviaturas

Apr., après = apresada

Carr. = Carraca

Compr. = comprada

Est. = Estero

Fr., Fran. = Francia

Hol. = Holanda

Ingl. = Inglaterra

BIBLIOGRAFIA

- BOURDE DE VILLEHUET, J., *Manuel des Marins*, Lorient, 1773.
- BOUDRIOT, J. *Le vaisseau de 74 canons*, Grenoble, 1975-77, 4 vols.
- BOUDRIOT, J. Y BERTI, H. *Frégate de 18 La Vénus*, de l'ingénieur Sané, 1782, París, s/d.
- BOUDRIOT, J., *Frégate La Belle-Poule*, 1765, de l'ingénieur Guignace, París, s/d.
- CHARNOCK, J., *An History of Marine Architecture*, London, 1800-02, 3 vols.
- CISCAR, F., *Reflexiones sobre las máquinas y maniobras del uso de a bordo*, Madrid, 1791.
- DUHAMEL DE MONCEAU, H.L., *Elements de l'architecture Navale*, París 1752
- FALCONER, W. Y BURNEY, W., *A New Universal Dictionary of the Marine*, London, 1815.
- FINCHAM, J., *A Histoye of Naval Architecture*, London, 1851.
- GASTAÑETA, A., *Proporciones de las Medidas más esenciales.. para la construcción de Navíos y Fragatas*, Madrid, 1720.
- JUAN, J., *Examen Marítimo Teórico y Práctico*, Madrid 1751. Dos Atlas de Proyectos de Buques s/l., s/d.
- KEMP, P., *The History of ships*, London, 1978.
- LESCALLIER, D., *Traité Practique du Gréement des Vaisseaux*, París, 1791, 2 vols. Vocabulaire des Termes de Marine, Londres, 1783.
- NAVARRO, J.J., Marqués de la Victoria. *Diccionario de Arquitectura Naval*, 1719-1756. Manuscrito inédito del Museo Naval de Madrid.
- O'SCANLAN, T., *Cartilla práctica de construcción naval*, Madrid, 1829. Diccionario Marítimo Español, Madrid 1831, Ed. facsimil, 1974.
- ROLDAN, M., *Cartilla marítima para la instrucción de los Caballeros Guardias Marinas*, Madrid, 1848.
- ROMME, C., *L'Art de la Marine*. La Rochelle, 1787.
- ROME, C., *L'Art de la Mâture*. París, 1778.
- ROME, C., *L'Art de la Voilure*. París, 1781.
- VALLARINO, B., *El ancla de leva*, Madrid, 1888.
- VIAL DE CLAIRBOIS, H.S., *Traité élémentaire de la Construction des Vaisseaux*, París, 1778.
- WILLAUMEZ, J.B.P., *Dictionnaire de Marine*, París, 1820.

Dictionnaire Encyclopedique de Marine, París, 1783-1797, 3 vols. y Atlas.
*Dictionnaire de Marine. Contenant les termes de la Navigation et de
l'Architecture Navale*, Amsterdam, 1736.



DOS PIPAS Y DOS CAÑONES PROCEDENTES DE LA MAR

PEDRO M. SARABIA ROGINA



A. DOS PIPAS DE FUMAR PROCEDENTES DE LA BAHIA DE SANTANDER

I. Origen y Descripción

Estas pipas para consumo de tabaco proceden de hallazgos casuales realizados dentro de los límites de la bahía de Santander. En la actualidad, se encuentran depositadas en el Museo Marítimo del Cantábrico de Santander¹.

Pipa nº 1:

Fue localizada por D. Francisco Ramos, en la playa de Somo, en la zona conocida como "Las Quebrantas" durante la bajamar de una marea via que tuvo lugar en el año 1983. Según nos indicó su descubridor, en las proximidades de la zona del hallazgo eran visibles restos de otras pipas completamente deterioradas. Está fabricada con arcilla blanca y se encuentra en un estado de conservación aceptable, aunque en su superficie se observan las huellas de erosión marina. No se aprecian, a simple vista, restos de organismos marinos, lo que supone una procedencia de un medio anaerobio como el que se produce durante un largo enterramiento en arena.

Su vástago o tallo mide 5,8 cm. de longitud por 0,8 de diámetro. La cazoleta, de forma pseudoval tiene un diámetro máximo de 2 cm. y con boca circular (FIG.1,a Lám. I,1).

Pipa nº 2:

Procede de unas obras de dragado efectuadas en la zona de "Raos" a finales de la década de los 70. Fue donada al Museo Marítimo del Cantábrico por D. Rafael González Echegaray. Su estado de conservación puede calificarse de excelente. Al igual que la descrita en primer lugar, se elaboró en arcilla blanca de notable calidad. En algunas zonas se dejan ver con claridad las uniones resul-

¹. Agradezco las facilidades dadas por el Director del Museo Marítimo del Cantábrico, don José Luis Casado Soto, para el estudio de estos materiales.



tantes de la fabricación de la pieza a doble molde. El tallo es de escasa longitud, no superando los 2 cm. La cazoleta, por su lado, tiene un diámetro máximo de 2 cm. y su boca es circular ligeramente apuntada en los extremos. En la parte inferior se observa un abultamiento o pié de sección subcuadrangular notablemente desarrollado. El perímetro de la cazoleta se encuentra decorado con un motivo de costillas en relieve o moldúras, mientras que para las partes anterior y posterior se elige un tema de espiga. (FIG.1,b, Lám. 2).

II. Contexto y Paralelos

Estos instrumentos para fumar han sido muy bien estudiados y clasificados por numerosos historiadores y coleccionistas de diferentes épocas (DUNHILL, A: 1924, ARMERO, C.1989). Las primeras menciones de fabricación de pipas de arcilla en el mundo occidental datan de la primera mitad del siglo XVI en Inglaterra. Esta artesanía conoció un relativo esplendor y se extendió durante el siglo XVII a otros países europeos como Suiza y especialmente a Holanda, llegando incluso sus fabricantes a formalizarse en gremios.

En algunos países los artesanos dedicados a la elaboración de pipas se contabilizaron por millares, prueba del auge y especialización que tuvo este oficio en determinados países de la Europa occidental, durante buena parte de las edades moderna y contemporánea.

Las pipas objeto de esta pequeña nota no parecen ser de origen inglés, puesto que las realizadas en este reino se caracterizan por llevar inscrito el nombre del artesano. Su procedencia pudiera ser más bien holandesa. A la primera puede adscribirse una cronología comprometida entre los años 1680 y 1730, mientras que la segunda sería posterior, de los años 1780-1820, con una forma más cuidada y decoración, lo que confirma una datación posterior. Corresponderían a los n^os 22 y 32 respectivamente de la clasificación realizada por R.F. Marx (1975, p. 189). Este autor realizó un completo estudio sobre estos características materiales basándose en las docenas de objetos de este tipo localizados en yacimientos subacuáticos y terrestres de Europa, Oceanía y América, en especial los extraídos del poblado sumergido de Port Royal (Jamaica) (MARX, R.F., 1972, pp. 139-145).

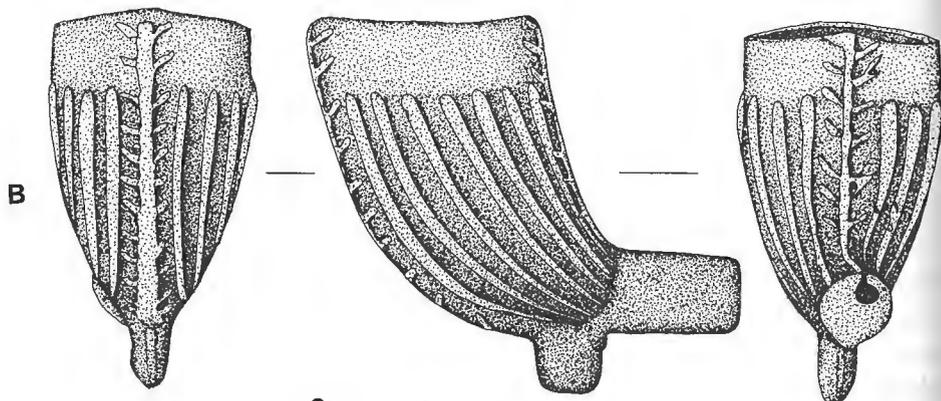
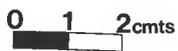
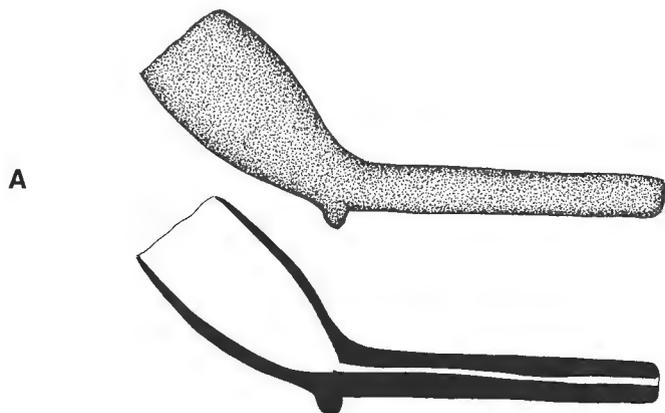
Como es lógico estas pipas son muy frecuentes en yacimientos holandeses. Destaca su presencia en pecios, como el del Vegulde Draeck, nave naufragada en 1656 en la costa australiana (GREEN, J.N. 1973, pp. 267-289). Durante su excavación en 1972 se comprobó que las pipas eran parte importante del cargamento. En cuanto a los asentamientos terrestre, destaca por su interés el campamento de balleneros holandeses de Spitzberg (HACQUEBORD, L. 1988, pp.

177-188), donde se localizaron un buen número de pipas de variada morfología. Esto ejemplos junto a otros muchos muestran el gran poderío naval y comercial que adquirió Holanda durante una buena parte de la Edad Moderna, presencia que casi sistemáticamente va acompañada de estos peculiares útiles. No se debe olvidar, sin embargo, que la dispersión de éstos es mucho más amplia que la del propio control de las compañías comerciales holandesas. Su alta consideración los hacía fácilmente exportables, encontrándose prácticamente en todos los pecios de Edad Moderna localizados en el Norte de Europa, como es el caso del conocidísimo *Wasa* (MATZ, E. 1990, p. 38). Algo similar ocurre en las colonias y dominios de los europeos en América, África y Oceanía.

Curiosamente, las pipas fueron relativamente poco populares en los países católicos como España. En estos últimos, por razones religiosas de un lado, con continuas prohibiciones sobre el hábito de fumar y de otro por la tradicional predilección por los puros y cigarrillos (ARMEDO ALCANTARA, A:1987,pp.177-188). Ambos hechos tienen como resultado que sean poco frecuentes los restos de pipas en nuestro país, al contrario de lo que ocurre en otras zonas de Europa occidental.

No es posible, con la documentación disponible, identificar una hipotética procedencia de estas piezas, entre los muchos naufragios ocurridos en los límites de la bahía santanderina entre el siglo XVII y comienzos de XIX (GONZALEZ ECHEGARAY,R.1963). Sin embargo en la zona de Somo -"las quebrantas, lugar de procedencia de la primera de las pipas estudiadas, se han documentado varios naufragios. Incluso se ha constatado el hundimiento de un barco holandés, con una cronología próxima a la de la pieza descrita. (ALONSO DEL VAL, FR.J. 1977, pp. 156-162). Si bien es muy arriesgada una asignación precisa. Mucho más difícil aún resulta buscar un origen determinado para la segunda de las pipas, por disponer de menor número de datos. Además, no puede soslayarse el cúmulo de circunstancias que puedan dar a estos objetos el carácter de hallazgos aislados, sin necesidad de pensar en un origen determinado en un pecio. Si queda de relieve el papel que juega la potencia comercial holandesa tanto directamente como en el campo de las costumbres y modas.

Esto hallazgos vienen a sumarse a una buena cantidad de datos sobre naufragios en la bahía de Santander (MARTIN BUENO, M y CASADO SOTO, J.L. 1985, pp 42-45) y se revalorizan, si cabe, aún más, la importancia del puerto de Santander durante un buen número de siglos y por ende la potencial riqueza arqueológica de sus aguas.



BIBLIOGRAFIA

- ALONSO DEL VAL, A.J. (1977): "Tragedias en las villas marineras de Cantabria anteriores al siglo XIX, I *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa* vol. I, pp. 147-164. Santander.
- ARMERO, A. (1987) "Cuando el tabaco llegó a Europa" en *Culturas y Drogas*. Catálogo de la exposición pp. 27-32. Madrid.
- ARMERO, C (1989) *Pipas antiguas: Viaje alrededor de un mundo*, Tabapress. Madrid.
- DUNHILL, A. (1924) *The pipe book*. New York
- GONZALEZ ECHEGARAY, R. (1963) *Nafragios en la costa de Cantabria (1834-1960)*. Santander.
- HACQUEBORD, L. (1988) "A seventeenth-Century whaling settlement on the west coast of Spitsbergein 790 North latitude" en *Archaeology in Solution Proceedings of the Seventeenth annual conference on underwater archaeology*. pp 177-188. Sacramento, California.
- GREEN, J.N. (1973) "The wreck of the dutch east indianam the Vergeulde Draeck 1656" *International Journal of Nautical Archaeology and underwater Exploration*, nº, 2.2, pp 267-289. Londres.
- MARTIN BUENO, M. y J. L. CASADO SOTO (1985) "La arqueología subacuática en las costas del Norte y Noroeste peninsular: Estado de la cuestión", *VI Congreso Internacional de Arqueología submarina, Cartagena 1982*, pp 42-45 Madrid.
- MARX R.F. (1972) "The submerged remains of Port-Royal (Jamaica)" en *Underwater archaeology: a nascent discipline*, pp. 139-145. Unesco, París.
- MARX, R.F. (1975) *The underwater dig: An introduction to marine archaeology*. New York.
- MATZ, E. (1990), *Vasa*. Estocolmo.

B. CONSERVACIÓN DE DOS CAÑONES PROCEDENTES DE SAN VICENTE DE LA BARQUERA

I. Introducción

En el mes de Agosto de 1989 se recibieron en los talleres de Conservación de la Escuela Taller "Naos" (Santander), dos cañones procedentes de San Vicente de la Barquera para su estudio y conservación. En el puerto de dicha localidad había prestado el servicio como "norays", utilizando las mitades anteriores de ambos para esta labor, mientras que las posteriores respectivas permanecieron enterradas en el muelle. El L.I.A.S. (Laboratorio para Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas) detectó, durante la campaña de Arqueología submarina llevada a cabo en la ría de la villa en 1986, el interés de tales piezas, iniciando las gestiones para su recuperación. Debido a unas recientes obras realizadas en el puerto, las piezas cayeron al agua. En vista de lo cual la corporación municipal decidió trasladar los cañones a la escuela taller con vista a su proceso de conservación; la gestión fue realizada a través del Museo Marítimo del Cantábrico.

II. Descripción

Para describir estas piezas hemos utilizado fichas elaboradas ex-profeso basadas en los estudios de R. Roth (ROTH, R., 1989, Págs. 191-202) así como las utilizadas por la "Archaeological research section" del Bureau of Archaeological research de Tallahassee (Florida, U.S.A.).

Cañón pequeño (Fig. 1). De hierro colado. Tiene una longitud máxima de 2,39 m y una anchura máxima en la zona de la culata de 30 cm.

El cascabel, de forma troncocónica mide 13 cm de largo, con un diámetro medio de 11 cm., éste se encuentra reforzado en su mitad por un inicio de anillo. La zona trasera de la culata, es del tipo conocido como "fondo de lámpara", conformada por tres molduras concéntricas que terminan en una banda plana, en cuya parte central se sitúa el oído. Esta banda se encuentra limitada por dos astrágalos, que posiblemente se reforzarán por filetes, tanto anteriores, como posteriores y que, debido a la fuerte corrosión, son difícilmente apreciables.

El primer refuerzo o cuerpo tiene una longitud de 48 cm. y un diámetro medio de 23, se separa del segundo cuerpo por una faja o banda comprendida entre dos astrágalos de sección semicircular. El segundo refuerzo mide 30 cm. y tiene un diámetro medio de 22. En su parte baja se desarrollan dos muñones de forma troncocónica, con una longitud de 7 cm. mientras que su diámetro es de 9 cm. A su vez este cuerpo se encuentra separado de la caña por una faja o cinto

limitado por dos astrágalos. El más próximo a la faja se enmarca en su parte posterior por 2 filetes separados por cavetos. La caña mide 109 cm. y tiene un diámetro medio de 15 cm. terminando en una tulipa de forma acampanada. La separación entre el cuello y la cabeza se realiza mediante un anillo poco señalado. La cara frontal de la boca, tiene forma circular, pero excéntrica. La boca tiene un calibre de 9 cm.

El peso aproximado de la pieza estaría comprendido entre los 500 y 600 kg.

Cañón grande (Fig.2): Fabricado en hierro colado. Tiene una longitud máxima de 3,03 m. El cascabel, de forma globular, mide 20 cm. de largo y su diámetro en la zona del anillo que lo divide de su parte central es de 13 cm. Se separa del fondo de la culata, también del tipo "Cul de Lampe" por su estrecho cuello de forma troncocónica. El fondo de la culata se compone de tres molduras concéntricas que terminan en un cuerpo de moldura formado por un surco intercalado entre dos cinturones, a los que siguen dos filetes separados por cavetos. El diámetro máximo de la culata es de 51 cm. La banda del oído de 21 cm. de ancho, se encuentra decorada mediante un añadido postfundición de 105 cm. de longitud y 14 cm. de ancho que contornea la banda hasta la parte inferior, dejando un estrecho espacio sin ocupar. Sobre este añadido se desarrolla un motivo decorativo compuesto por corazones afrontados por sus picos y unidos por perlitas de sección cuadrangular. Sobre uno de estos corazones se aprecia la perforación del oído, cuyo diámetro está cercano al centímetro. El astrágalo de la culata se limita tanto en su parte anterior como posterior por al menos un filete en cada zona. El primer cuerpo o refuerzo tiene una longitud de 39 cm. y un diámetro de 41, se separa del 2º cuerpo por un astrágalo y dos filetes anteriores. El segundo refuerzo mide 40 cm. de longitud por 37 cm. de diámetro, sobre él y en la parte baja se sitúan los dos muñones, de forma troncocónica y sección circular, siendo su diámetro medio 11 cm. Se compartimenta de la caña por un astrágalo con un añadido en la parte anterior, consistente en dos filetes separados por cavetos. El bocal es del tipo conocido como "cabeza coronada". Se inicia con un astrágalo claramente añadido, ya que el contorno se superpone a modo de "brazana". Consta de un filete en la parte anterior y otro en la parte posterior. El cuello del bocal mide 15 cm. de longitud. Sobre él hay un añadido semajante al de la banda de la culata de 90 cm. de longitud por 13 de ancho sobre el que se desarrolla un motivo decorativo similar al anteriormente descrito, si bien, a diferencia de él, ocupa todo el perímetro del cuello. A esta zona sigue un esquema formado por otro filete, un óvalo y un cinturón continuado por un surco y un astrágalo que se une mediante un filete con la cara del cañón, que tiene un diámetro de 31 cm., mientras que la boca tiene un calibre de 13,5 cm. Al igual que en el cañón pequeño no hemos podido delimitar

con precisión la forma de la cámara, si bien por los sondeos realizados a través del alma de las piezas, pensamos en que es ligeramente cóncava y el conducto del oído cae perpendicularmente sobre ella. El peso aproximado de la pieza, estaría comprendido entre los 1.600 y 1.800 kg.

Es difícil asignar a ambas piezas una adscripción tipológica con certeza, debido a la falta de unidad en los criterios descriptivos utilizados tanto en los diferentes países, como por los diversos investigadores. El cañón grande por calibre y peso podría asimilarse a los conocidos como 1/2 de cañón (CASADO SOTO, J.L., 1988, pag. 73) o bien 1/3 de cañón, e incluso alguna variedad de Culebrina (L' HOUR, M. LONG, L. RIETH, E., 1989, 128). Una bala encontrada en el interior de alma durante la fase de limpieza, de unos 7 kg. de peso y 13 cm. de calibre, pese a no tener la certeza de corresponder al mismo, coincidiría por su diámetro con las propias de la pieza. (ROTH, R., 1989, pag. 193).

Un detalle para situar cronológicamente, aunque con reservas, la mayor de las piezas artilleras es la decoración. Aunque no hemos encontrado paralelos idénticos, sí hay motivos semejantes, sobre todo en cuanto a la técnica, en uno de los escasos testimonios de cañones de hierro decorados, en concreto uno de los hallados en la excavación del pecio del "Mauritius", naufragado en las costas del Gabón, que se decora con una rosa muy semejante en factura a nuestros motivos en forma de corazón. Se trata de una producción de los talleres del fundidor inglés Jhon Philipps con una datación en el año 1587 (L' HOUR, M. LONG, L. RIETH, E., 1989, pag. 119-120 y L' HOUR, M. LONG, L. y RIETH, E., 1990, pag. 72).

En cuanto al cañón pequeño, tanto por su calibre, como por su peso, conduce a pensar que puede tratarse de un 1/2 sacre, datable también a finales del siglo XVI.

III. *Estado de Conservación*

A la llegada a nuestro taller ambos cañones presentaban un lamentable estado de conservación, sucios, concrecionados y muy corroídos, si bien los productos de corrosión se hacían notar con más intensidad en aquellas zonas de los cañones que permanecieron enterradas, en un medio muy húmedo, mientras que las que se habían mantenido expuestas al aire conservaban un mejor aspecto. En el cañón grande se destacaba en su mitad interior una fuerte concreción formada por los productos de corrosión del hierro cementadas con piedras, tierra y arena. La boca se encontraba bloqueada con una capa de cemento, y la parte expuesta al aire sólo presentaba una capa de 5 cm. de mineral de hierro que deformaba la forma original. A través de ella en sentido longitudinal, se

abrían profundas grietas. Sobre esta zona además eran apreciables varias manchas de pintura. Sin embargo el más pequeño, no presentaba en la zona que permaneció enterrada concreciones calcáreas, aunque era evidente una fuerte corrosión, al mismo tiempo que parte de la superficie estaba cubierta por exudaciones de cloruros. En la zona expuesta al aire, al igual que en el anterior se apreciaban manchas de pintura, mientras que la boca estaba cegada por cemento, presentaba en toda la zona de la caña huellas de perforaciones realizadas con taladros y al menos tres soldaduras en la zona próxima al bocal, lo que hace suponer que sobre el cañón se realizaron anteriormente trabajos de limpieza. Esto implica que se eliminaron concreciones fuertes, posiblemente del tipo característico que se forma en el medio submarino. Por esto no es descabellado pensar en que se rescatara de algún yacimiento submarino. Esta diversidad de alteraciones es fácilmente explicable. Sabemos que el hierro se corroe con facilidad, fundamentalmente en presencia de humedad y oxígeno. A diferencia de otros metales el hierro no se corroe en capas, sino formando una costra irregular de productos de corrosión metálica a los que se añaden piedras, arena, etc. Al corroerse, éstos se expanden en volumen, lo que se apreciaba con claridad en el cañón grande, deformando su superficie, produciendo las comentadas grietas. Por otro lado el hierro en contacto con el agua de mar se somete a un fuerte proceso de grafitación. El grafito se encuentra presente en el hierro colado en un 30%, por eso durante el proceso de corrosión el metal férrico se destruye, permaneciendo el grafito. Así los materiales corroídos del hierro envuelven este mineral, manteniéndose la forma original pero perdiendo consistencia. Al extraerse del medio marino el cloruro de hierro sube a la superficie del objeto formando unas gotas amarillento-anaranjadas que al contacto con la atmósfera se oxidan transformándose en cloruro férrico y óxido férrico (LÓPEZ MARCOS, M.A., 1987, pag. 30-37), fenómeno apreciable en ambos cañones, si bien era más patente en el pequeño. Esto tiene como consecuencia que debido a la diferencia entre las diversas fases de corrosión del hierro, la división entre el material corroído y el no alterado no es clara, por lo que se forman las características "minas" o "escarabajos" (NORTH, N.A. 1987, pag. 212-213), que en nuestro caso comenzaron a ser visibles durante el proceso de limpieza de las concreciones. Pese a formarse una capa tridimensional de producto de corrosión que preserva la forma original del objeto incluso hasta los mínimos detalles, marcas, decoración, etc. Hemos de insistir en el hecho de que con el incremento de volumen el objeto sufre nuevas y grandes presiones que provocan fracturas, gran aumento de cloruros y por último la pérdida definitiva del objeto, si no se emprende el tratamiento a tiempo (LAWSON, E., 1987, pag. 81-85).

IV. *Tratamiento de conservación*

En principio nos propusimos tres fases a la hora de afrontar el proceso de conservación:

- 1.- Limpieza y eliminación de concreciones.
- 2.- Eliminación de cloruros.
- 3.- Estabilización de las piezas.

1.- En ambos cañones se inició el tratamiento levantando con sumo cuidado las concreciones. En el caso del pequeño estas eran débiles, si bien muy irregulares. Durante su extracción se observaron ciertas grietas en las capas de corrosión, por ello decidimos levantarlas con vistas a que las fracturas no se desarrollaran y pudiéramos mantener en un porcentaje apreciable las características morfológicas del cañón. Esta eliminación de las concreciones dejó al descubierto una superficie rugosa con gran número de minas, al mismo tiempo que el número de gotas de cloruros se multiplicaba. Esta labor se llevó a cabo fundamentalmente en la zona de la pieza que había permanecido enterrada en el muelle. La zona anterior apenas presentaba síntomas graves de corrosión, por lo cual el trabajo se limitó a levantar gran número de capas de suciedad y pintura para lo cual se empleó un gel decapante comercial.

El caso del cañón grande era mucho más complicado. Como hemos señalado presentaba dos zonas claramente diferenciadas. La anterior, que no había permanecido enterrada mostraba una capa de unos 5 cm. de espesor de concreción mineral, mientras que en la zona posterior, además de la propia concreción mineral se observaba una gruesa masa calcárea formada por piedras y tierra. Ambas zonas se rebajaron en su mayor parte a base de trabajo mecánico, utilizando martillos, escoplos y cepillos de puas de metal, siempre percutiendo con un ángulo cercano a los 30°, como corrientemente se recomienda en trabajos de conservación (NORTH, N.A., 1987, pag. 209), una vez eliminadas las capas más gruesas se decidió cambiar a un instrumental más preciso, ya que sospechábamos que en la zona de la culata podría darse una decoración semejante a la del cuello del bocal, hecho que se corroboró inmediatamente. Para rebajar estos últimos niveles de concreción, lo más cuidadosamente posible se utilizaron unos minitaladros con cabeza abrasiva de carborundo.

En ambos cañones se presentaba un problema añadido ya que, como hemos señalado, las bocas se encontraban cegadas por una capa de cemento que era necesario eliminar para tratar las piezas íntegramente. Para ello se utilizó un taladro. Una vez rebajados los niveles de obstrucción que alcanzaban un espesor de unos 15 cm en ambos casos, recurrimos al vaciado del relleno acumulado en el alma. Esta se encontraba prácticamente colmatada de piezas, cas-

cajo, barro y costras de concreción mineral, que fueron retiradas con cuñas metálicas fabricadas ex-profeso. Tras la capa de cemento que obturaba la boca del cañón grande se encontró una bala de 13 cm. de calibre y un peso cercano a los 7 Kg., así como varios fragmentos cerámicos: Un fragmento de asa, un gollote de "botija", de edad moderna (GOGGIN, J.M., 1960) y una pesa de red en arcilla (FIG.3).

2.-Tratamiento de cloruros: Comenzó una vez levantadas las concrecciones y expuestas de nuevo al aire las partes metálicas de las piezas. Ha resultado el proceso más largo de los llevados a cabo durante las tareas de conservación. Se realizó mediante la aplicación diaria durante un período de nueve meses de una disolución de hidróxido de sodio en agua destilada el 3%, tanto en las zonas internas como externas, siguiendo la metodología más aceptada para estos casos (ROBINSON, W.S., 1981, pag. 5). Para las primeras se utilizaron unas baquetas de madera forradas de "cotón", con las cuales se aplicaba la disolución que se vertía al interior a través del "oído". El resultado fue una práctica desaparición de cloruros, si bien algunos, residuales, ha seguido tratándose puntualmente.

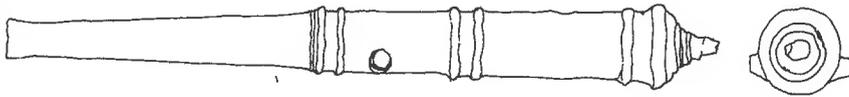
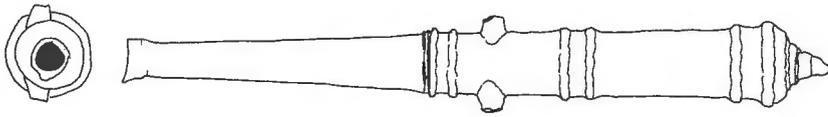
3.-Para la estabilización de las piezas, era importante seleccionar entre el gran espectro de posibilidades que deparan las técnicas de conservación. Si bien los tratamientos electrolíticos han sido ampliamente estudiados y desarrollados (HAMILTON, D.L., 1976). No creímos conveniente su aplicación en nuestro caso, sobre todo para el cañón grande, debido a que la decoración, que es un hecho extraordinario entre los cañones de hierro, no eran más capas de óxido que muy posiblemente hubieran desaparecido durante el proceso. Otros métodos empleados en la actualidad como la reducción en horno de hidrógeno (NORTH, N.A. y OWENS, M., 1981, pag. 95-100), se desecharon por no poseer la tecnología necesaria para llevarlos a cabo. Por ello optamos por un tratamiento de tipo químico. Después de experimentar sobre metales corroídos sin interés histórico-arqueológico, nos decidimos por uno de los descritos por Willian Mourey (MOUREY, W. 1987, pag. 103). Consistente en la aplicación mediante brocha de una disolución de agua destilada de ácido ortofosfórico, ácido isobutírico, trietanolamina y nitrito de sodio, que se aplicó varias veces al día durante un período de tres meses tanto interna como externamente. Los resultados han sido bastante satisfactorios, ya que la estabilización de los objetos ha sido prácticamente completa.

Por último queda el trabajo final del recubrimiento de los cañones para su mantenimiento y exposición. Para el recubrimiento y preservación del interior de los cañones hemos pensado en un procedimiento utilizado desde hace años en el

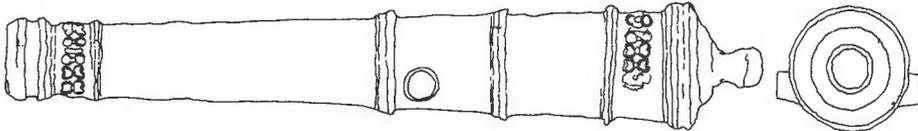
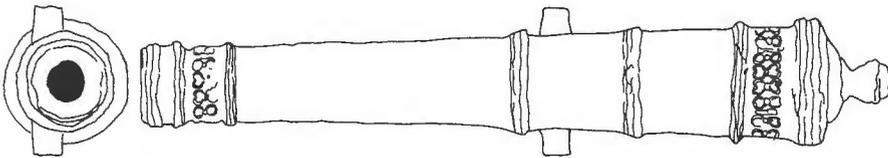
mundo de la reparación de buques (SHIPPING & DEVELOPMENT, 1988, pag. 148) que consiste en rellenar el interior, una vez imprimado con una protección electrolítica con poliuretano expandido, polímero termoplástico formado por dos componentes líquidos, un polioliol y un isocianato, que al juntarse, produce una espuma que endurece dando lugar a una masa en la cual el oxígeno es sustituido por gas freón, lo que evita que la humedad y el oxígeno sigan corroyendo el interior. Para proteger la zona exterior existen varias posibilidades. La primera es conocida en el mundo de la conservación de objetos sumergidos como el "Método simbólico del ancla" (NORTH, N. 1987, pag. 219-222) y ha sido desechada por nosotros ya que conlleva la pintura de las superficies. Existen otras técnicas en especial centradas en dos tipos básicos de recubrimiento (SINGLEY, K., 1988, pag. 55). Una conocida como "Caliente" que consiste en la inmersión de los objetos en cera microcristalina fundida, a la que sigue un recubrimiento de pasta de polietileno, con cera y neftalina aplicados con brocha y un chorro de aire caliente. Las otras conocidas como técnicas "frías" se basan en una aplicación sobre la superficie, previo tratamiento con un inhibidor como es el EDTA, de una capa de acetato de polivinilo o metacrilato diluidos en tolueno a la que se puede añadir un discreto porcentaje de aceite. Este último es por el que nos hemos decidido por la protección final de las piezas.

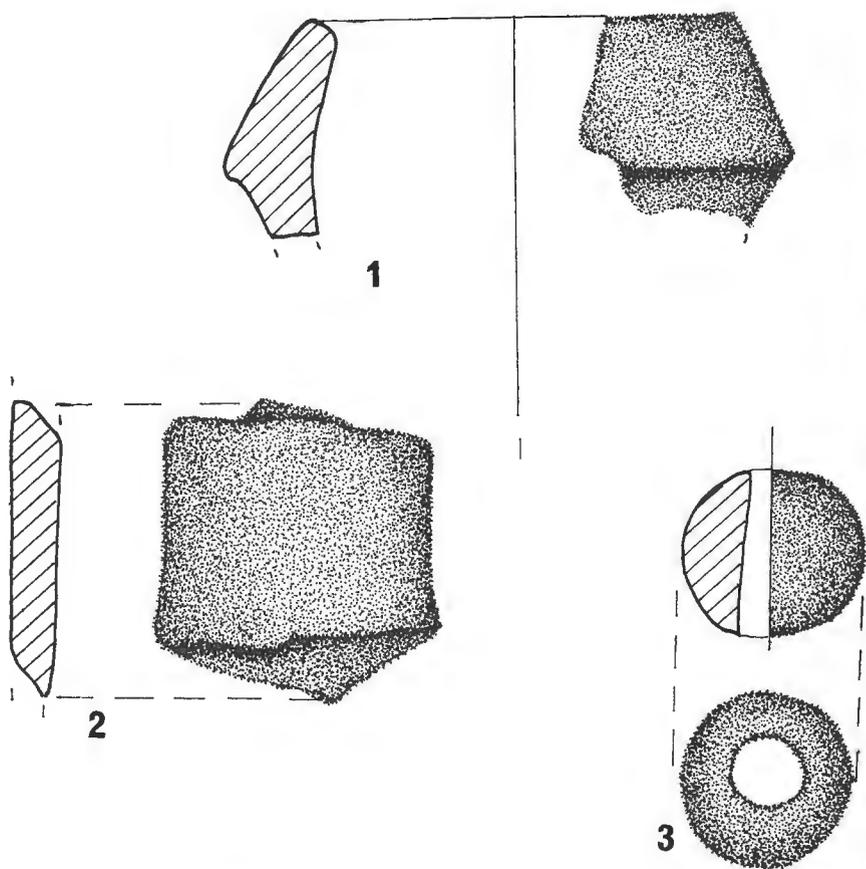
Paralelamente a estos trabajos de conservación, se han llevado a cabo otras actividades, como son la elaboración de moldes sobre la decoración tanto en escayola como en poliéster, el dibujo de los mismos, la construcción de un modelo a escala 1:10 y un proyecto para la fabricación de una cureña para el cañón grande de cara a su exposición.

SAN VICENTE de la BARQUERA, CAÑÓN PEQUEÑO



SAN VICENTE de la BARQUERA, CAÑÓN GRANDE





BIBLIOGRAFIA

- CASADO Soto, J.L., (1988), *Barcos y cañones de la Gran Armada*. Historia 16, nº 148, pags. 62-74.
- GOGGIN, J.M. (1960), *The spanish olive jar: An introductory study*. Yale University Publications in Anthropology, nº 16.
- HAMILTON, D.L. (1976), *Conservation of metal Objects from Underwater Sites: A study in Methods*. Texas Memorial Museum Miscellaneous Papers nº 4. Austin.
- LAWSON, E. (1987), "In Between: The ware of artifacts from the Seabed to the conservation laboratory and some reasons why it is necessary" en *Beneath The Waters of Time: The proceedings of the ninth conference on underwater Archaeology*, pag. 69-92. Austin.
- L'HOURL, M., LONG, L., RIETH, E. (1989), *Le Mauritius: la mémoire engloutie*, Edit. Casterman. Grenoble.
- L'HOURL, M., LONG, L., RIETH, E. (1990), "The wreck of an 'experimental' ship of the 'Oost-Indische Companie: The Mauritius" (1609). *International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 19, Nº 1, pag. 63-74. Londres.
- LOPEZ MARCOS, M.A. (1987), "Los condicionantes de la corrosión en los metales sumergidos". *Pátina*, nº 2, pag. 30-37. Madrid.
- MOUREY, W. (1987), "La Conservation des antiquités métalliques: De la fouille au musée". *I.C.R.R.A. Draguignan*.
- NORTH, N.A. y OWENS, M. (1981) "Design and operation of a furnace for the H2 reduction of marine iron". *International Journal of Nautical Archaeology* nº 10, pag. 95-100. Londres.
- NORTH, N.A. (1987), "Conservation of metals" en *Conservation of marine Archaeological Objects*. Edit. C. Pearson, pag. 207-252. Butterwoths. Londres.
- ROTH, R. (1989), "A proposed standard in the reporting of historic artillery". *International Journal of Nautical Archaeology*, Nº18, pag. 191-202, Londres.
- ROBINSON, W.S. (1981), "First aid for marine finds". *Handbooks in Maritime Archaeology*, nº2 National Maritime Museum. Greenwich.
- SHIPPING & DEVELOPMENT COMP. (1988) *Specifications for the conversion of a Geard Bulk carrier to a refined sugar carries*. Sidney, Australia.

SINGLEY, K. (1988), *The conservation of Archaeological Artifacts From freshwater Environments*, edit. Lake Michigan Maritime Museum.

UNDERWATER ARCHAEOLOGICAL RESEARCH SECTION (1978), *Canon Data Sheet*. Florida Department of State. Division of Historical resources. Tallahassee.

LA "GLORIOSA" EN CANTABRIA Y EN EL CANTABRICO

AGUSTÍN R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



LA "GLORIOSA" EN CANTABRIA Y EN EL CANTABRICO

En 1868, como es bien sabido, se desarrollaron una serie de acontecimientos que desembocaron en la abdicación y exilio de Dña. Isabel II.

Desde entonces, la historiografía ha dedicado su principal interés a los escenarios de Cádiz, con el pronunciamiento de la escuadra al mando del brigadier Topete, o de Alcolea, combate decisivo para la suerte de régimen. Se han relegado así otros escenarios, que si posteriormente han parecido secundarios, en la momento de producirse tuvieron un marcado relieve.

Entre ellos ocupan un lugar relevante los hechos que se sucedieron en la provincia de Santander y, por extensión, en el Cantábrico, temas ambos, objeto de nuestro trabajo. Cabe recordar que Santander fue con Béjar y Alcoy, una de las escasas ciudades españolas en la que la revolución tomó la forma de una insurrección popular que no dudó en enfrentarse con las armas a las fuerzas adictas al régimen. Por otro lado, la sublevación de la Armada tuvo un papel, si secundario con respecto a Cádiz, no desdeñable en el conjunto del alzamiento santanderino.

Los hechos, aunque conocidos en ocasiones, creemos que no han sido objeto hasta ahora ni de una nueva investigación ni siquiera de una divulgación adecuada. Nuestro intento se centra, por tanto, en arrojar una nueva luz e interés sobre ellos.

Las causas de una revolución

Aunque someramente, dados los estrechos límites que nos vienen marcados, debemos sintetizar los problemas que llevaron al descontento primero y a la ruptura después.

1. Cantabria

Dos series de cuestiones coinciden para explicar el porqué se dió aquí tal malestar; una general de España y otra específica de Cantabria, al menos en su

zona más propiamente urbana: su capital. Dicho así parecerían ajenas las unas a las otras, pero en realidad se hallaban estrechamente entrelazadas.

En primer lugar se debe recordar el progresivo aislamiento político e ideológico que tuvo que soportar la monarquía en los últimos años del reinado de Isabel II.

Tras haber concitado en torno suyo a toda la opinión liberal del país, la Corona se había enajenado progresivamente no sólo el apoyo del Partido Progresista o del Demócrata (este en el futuro republicano), sino incluso una opción tan tibia y proclive al régimen anteriormente como la Unión Liberal. Contando con la natural repulsa del carlismo, no quedaban como sostén del régimen más que los moderados y una parte del neocatolicismo.

A esta crisis política se añadió la económica, con las crisis de subsistencia y financiera que anunciaron el fin del reinado.

A nada de esto eran ajenas ni la propia Santander, ni, de un modo u otro, amplios sectores de Cantabria: el fracaso ferroviario relacionado con el "crack" financiero, unido a desgracias naturales como la epidemia de cólera de 1865, produjeron una honda preocupación y un profundo malestar que serían motores de la revuelta. Y los ocasionales y prematuros chispazos revolucionarios tampoco sirvieron para que el régimen buscara nuevas soluciones.

En lo social, una revolución liberal basada hasta entonces en la alianza entre la alta burguesía y la aristocracia, se vió enfrentada al anhelo de las clases medias y de un incipiente proletariado por ampliar el estrecho marco en que se desarrollaba la vida del país. Y ese marco, lejos de ampliar se reducía cada vez más, como ya se ha dicho.

Y en Santander esta problemática tenía una crudeza especial: una ciudad fundamentalmente portuaria, comercial y naviera, con un gran sector artesanal, anhelaba una serie de cambios que el régimen difícilmente podía ofrecerle. Y era el caso que aproximadamente la mitad de la población activa de Santander estaba empleada en oficios artesanales, pequeños talleres y comercios, por no hablar de los referidos especialmente al mar, con escasos porcentajes para funcionarios, administración, grandes empresarios y profesiones liberales por un lado, y proletariado propiamente dicho, por otro¹.

¹. MERINO PACHECO, F.J. *El Sexenio Democrático en Cantabria 1868-1874*. Memoria de licenciatura presentada en la Universidad de Cantabria, cortesía del autor. Una visión más general en "La Era Isabelina y el Sexenio Democrático 1834-1874". Vol 34 de la *Historia de España dirigida por D. José María Jover Zamora*. Espasa Calpe, Madrid 1981.

Este predominio de la "mesocracia" explica el carácter liberal y progresivo del Santander del siglo XIX. Este grupo social formó la avanzada de todas las revoluciones burquesas de ese siglo. Todo ello explica que: "Los republicanos fueron el partido mayoritario en Santander durante todo el Sexenio". Se impusieron en la capital en todas las elecciones celebradas en estos años. La razón de este predominio debe buscarse en una estructura social dominada numéricamente por una amplia capa de clases medias, integrada por artesanos y trabajadores especializados, que encajaban bien en un programa radical y democrático².

En concreto, parece que la crisis golpeó especialmente a este grupo, abocándole a un descenso social, al paro o la proletarización. Así, al menos, parece deducirse de las constantes iniciativas caritativas y de "empleo comunitario" que se desarrollaron ampliamente en Santander desde meses antes del estallido. Mención aparte merece la creciente repulsa a las quintas, y a la Matrícula de Mar, lo que tuvo una no desdeñable incidencia en la Cantabria marinera.

Con todo, la propia dinámica de los hechos provocó una violencia que nadie deseaba en un principio, y los hechos muestran una actitud bastante moderada en toda Cantabria durante el "Sexenio Democrático" en relación con las convulsiones que sacudieron en esa época a buena parte del resto de España.

Y si, por último, amplios sectores de la intelectualidad y de las fuerzas armadas presentaban igualmente una general insatisfacción ante el régimen, no tiene nada de extraño que ante la actitud cerrilmente represiva de éste, se llegara a una solución revolucionaria y eventualmente violenta.

2. La Armada

Marcando una señalada diferencia con el Ejército de Tierra, la Marina española había permanecido al margen, al menos en buena medida, de las agitaciones sociopolíticas que habían sacudido a España hasta entonces. Raramente, si es que alguna vez se produjo, un oficial o jefe de la Armada se había pronunciado a semejanza de sus compañeros del Ejército o incluso definido por una opción partidista en contra de la proverbial disciplina de la Armada.

Por ello resulta más que sorprendente el que la Armada encabezase y siguiera casi unánimemente el levantamiento. A falta de un estudio más por-

². MERINO PACHECO. F.J. "La estructura social de Santander, entre 1865 y 1875". en *Historia General de Cantabria*, Vol. VII. Tantín. Santander 1987, pag. 223.

menorizado y profundo, que el tema requiere urgentemente, nos aventuramos a proponer las siguientes razones:

Una se corresponde con la general del país de repulsa contra la inepticia y desidia a la que habían llegado los gobiernos isabelinos, otra de índole más táctica, viene expresada por el propio Topete que creyó se debía garantizar y encauzar un hondo y amplio movimiento popular que sin ese respaldo y vigilancia amenazaba con desbordarse.

Pero había otras razones de descontento más propias de la Armada y que la afectaban más profundamente como institución. Una de ellas podría ser la "política de economías" que se había llevado en el Ministerio, lo que conducía tanto a la falta de nuevos encargos de buques, con el malestar consiguiente tanto de los marinos como de las maestranzas de arsenales y astilleros ante la falta de trabajo, como a la reducción de plantillas, sobre todo en la parte alta del escalafón, lo que originaba un colapso en los ascensos y el envejecimiento en puestos inferiores con todas sus repercusiones tanto en lo profesional como en el orden moral.

Además, la política de los gobiernos isabelinos había utilizado extensamente a la Armada en la llamada "Política de Expediciones" orientada a conseguir en el exterior prestigio militar y patriótico para el régimen. Tal política, poco considerada, sólo produjo los magros resultados que ofrecieron conflictos como la Guerra de Africa, Expediciones a Santo Domingo y México, la Guerra de Cochinchina o la Campaña del Pacífico.

Especialmente en esta última, y debido a una muy deficiente conducción política, se había comprometido a la Armada en una difícilísima campaña en el Pacífico, sin objetivos militares o diplomáticos precisos, y falta de sostén de toda clase, incluso logístico. La resolución del conflicto, que llegó a amenazar las propias costas españolas por los buques adquiridos en Gran Bretaña por nuestros amigos, fue diferida por la impericia del Gobierno, motivando que en Septiembre de 1868, D. Casto Méndez Núñez, el héroe de El Callao, siguiera en Ultramar dirigiendo una fuerza operativa en una extraña contienda que ya nadie recordaba porqué había comenzado ni por que causas aún no finalizaba.

Estas dos cuestiones, el resentimiento contra el régimen de amplios sectores sociales de Santander, de una buena parte del Ejército, y de la totalidad de la Armada confluirán en septiembre de 1868.

El pronunciamiento de la Armada

Como todos los veranos, la Corte se desplazaba a aguas norteñas para descansar. Concretamente se hallaba en Lequeitio desde el 12 de Agosto. Solía

acompañarla un destacamento numeroso de buques de la Armada que este año se componía de los siguientes unidades:

Fragata blindada "Zaragoza" al mando del Capitán de Navío D. José Malcampo, un hermoso buque recién terminado en La Carraca en Junio de ese mismo año. Iniciada como fragata de hélice con casco de madera, en 1861, se alteró el proyecto añadiéndole blindaje. Desplazaba 5.650 toneladas, sus dimensiones eran de 85,4x16,6x7,8 metros, sus máquinas de 800 cv nominales daban 12,5 nudos. Su protección oscilaba entre los 13 cm. en la línea de flotación y 11 en la batería, suponiendo un peso total de 1.105 toneladas. La armaban 21 cañones de calibres entre 280 y 200 mm. y componían su dotación 548 individuos.

Vapor de ruedas "Colón", al mando del Capitán de Fragata D. Antonio Maymó y Roig. Construido en 1848 en Londres por la Money Wigram de Londres. Desplazaba 1.060 toneladas y sus dimensiones eran 57,8x9,5x4,2 mts. Sus máquinas de 350 cv nominales le impulsaban a sólo unos 8 nudos efectivos. Su armamento se componía de 2 cañones de 68 libras y 4 de 32, componiendo su dotación 168 individuos. Pese a su modestia, los servicios del buque fueron muy señalados, recorriendo insistentemente aguas italianas y cubanas, figurando en la guerra de Marruecos, y expediciones a México, Santo Domingo y Puerto Rico. Pero el buque se hizo real aunque tristemente famoso por que en él, el 26.v.1875 murió el comandante de la Fuerzas Navales del Norte D. Victoriano Sánchez Barcaiztegui. Una decena de años después el ya ruinoso buque fue licenciado.

Transporte "San Francisco de Borja", al mando del Teniente de Navío D. Luis Gaminde, Buque botado en 1852 como "Alps" para la línea "Cunard" por Denny Dumbarton, reformado y alargado en 1858 por Harland and Wolff para cubrir la línea Liverpool-New York, hospital en la guerra de Crimea, fue adquirido en mayo de 1859 por la Armada española por 692.000 pts., siguiendo la costumbre de adquirir buques mercantes de segunda mano para habilitarlos como transportes. Decisión tan reiterada durante todo el siglo XIX en nuestra marina como dudosamente acertada, pese a su baratura. Un gemelo de este "Alps" fue el "Andes" también incorporado a la Armada con el nombre de "San Quintín", que jugó un papel destacado en 1885 en la crisis de las Carolinas tras ser modernizado en 1880; su hermano, sin estas mejoras causó baja por esas mismas fechas.

Hemos dejado para el final al buque protagonista de nuestra historia, la goleta "Caridad" al mando del Teniente de Navío D. Jerónimo García y Palacios. Se puso la quilla de este Barco el 18.IX. 1859 en el arsenal de El

Ferrol, botado el 15 de octubre del siguiente, quedando lista para prestar servicios el 18.VI.1861.

El pequeño buque desplazaba unas 370 toneladas, sus dimensiones eran 44.6x6,7x3,2 mts., y su casco era de madera, siendo la quilla, sobrequilla y ligazonas de roble español y francés, el forro exterior de álamo, la obra muerta de teca y pino, los baos de pino y roble y el asiento de la máquina de teca. Esta, de 80 cv nominales había sido construída en el propio arsenal. Aparejada de goleta de dos gavias con palos enterizos, con una superficie vélica de 1.058 m².³

Componían su dotación 99 individuos, aunque en el verano de 1868 no pasaban de 84 incluido el comandante. La artillaban dos piezas de bronce rayado de 12 cm, fabricadas en Sevilla con 50 granadas ordinarios y 20 de metralla cada una.

El buque había permanecido en la Colonia de Fernando Poo en 1862, pasando luego a prestar sus servicios en aguas peninsulares, desde 1867 aparecía encuadrada en el Apostadero de Santander.

Algunos de estos barcos tendrían una destacada participación en la "Gloriosa". La "Zaragoza" que abandonó pronto aguas guipuzcoanas, fue la insignia de Topete y desde ella él y Prim emitieron su proclama el 18 de septiembre. Junto a este buque se sublevaron en Cádiz, la también blindada "Tetuán" al mando de Sánchez Barcaíztegui, la de hélice "Villa de Madrid" al de D. Rafael Rodríguez Arias, la "Lealtad" al de D. Fernando Guerra y los vapores "Ferrol", "Vulcano", "Isabel II" y "Tornado" goletas "Santa Lucía", "Edetana", "Ligera", "Concordia", urca "Santa María" y otras unidades menores.

Sublevada la escuadra, la siguió pronto el Arsenal y dependencias de la Armada en Cádiz y San Fernando. La duda se hallaba en la guarnición del ejército, consistente en el regimiento de "Cantabria", que a poco dejó traslucir sus intenciones al interpretar su banda el "Himno de Riego" al día siguiente.

Asegurando así el éxito del desembarco y con una cabeza de puente rápidamente consolidada por la sublevación de Andalucía, tomó el mando de las fuerzas revolucionarias el general Serrano, duque de la Torre, que no tardaría en enfrentarse con las del gobierno al mando del marqués de Novaliches en el decisivo combate de Alcolea el día 28.

³. SAINT-HUBERT. C. "Early Spanish Steam Warships". en *Warships International*. n° 4 de 1983 y n° 1 de 1984, para la "Caridad" Historial del buque. Archivo Alvaro de Bazán de la Marina de Guerra (A.A.B.)

Mientras tanto, el General Prim, con la "Zaragoza" y la "Villa de Madrid" aparte de otros buques, se dirigió a sublevar el litoral sudeste, consiguiéndolo en Málaga el día 25 y poco después en Cartagena.

Indudablemente, el apoyo casi unánime de la Armada a la revolución había dado a sus instigadores ventajas decisivas: en primer lugar el dominio del mar posibilitó el que los conspiradores pudieran llegar al territorio nacional desde su exilio en Londres, caso de Prim, que llegó a Cádiz en el vapor "Alegría", o desde su confinamiento en Canarias, a bordo del "Buenaventura", otros líderes del movimiento. Además, el dominio del mar ofrecía unas oportunidades estratégicas que los sublevados no desaprovecharían. Por último, el que un cuerpo como la Armada, que nunca se había visto envuelto en tales avatares políticos, y con un prestigio excepcional en todo el país tras la Campaña del Pacífico y bombardeo de El Callao, apoyara el intento, hacía de la revolución algo mucho más grave para el gobierno y sumamente alentador, para los alzados y para la enorme legión de indecisos o titubeantes.

Bueno es recordar que, a diferencia de la Armada, el Ejército se dividió en dos bloques, fuera por una u otra razón, posibilitando una última resistencia del régimen y el que se llegara al derramamiento de sangre, cosa que, justo es reconocer, intentaron evitar dentro de lo posible los alzados.

En el Cantábrico restaba la única fuerza naval adicta al gobierno: el vapor "Colón", el transporte "San Francisco" y la goleta "Caridad", aparte del arsenal de El Ferrol, pero un nuevo elemento vino a decidir la situación en favor de los sublevados.

Y este elemento era la fragata blindada "Vitoria", que al mando del capitán de Navío D. José María Beránger y Ruiz y Apodaca, acababa de ser entregada por el astillero británico que la construyó, tras ser orilladas las dificultades que por la "Guerra del Pacífico" y en estricta aplicación de la neutralidad por parte del gobierno inglés, lo habían impedido hasta el momento.

Se trataba de una fragata blindada de casco de hierro, diseñada por el ingeniero británico Reed, y construída por Thames Iron Works en Blackwall, terminada en 1865, hasta entonces, como hemos dicho, no se había podido disponer de ella.

El que era entonces uno de los buques de guerra más poderosos del mundo, desplazaba 7.250 toneladas, siendo sus dimensiones 96,8x17,3x8,9 metros. Con aparejo completo, sus máquinas de 4.500 cv la impulsaban a una velocidad de 14 nudos. Protegida por un blindaje de hierro de 14 cm en flotación y 13 en batería, se artillaba con 4 piezas de 23 cm, 3 de 200 y 14 de 160 mm, componiendo su dotación 561 hombres.

Si el precio de un buque de guerra nos dice algo sobre su potencia, cabe señalar que la Vitoria costó 8,2 millones de pesetas, contra las 692.000 del "Borja" o las 520.000 de la "Caridad".

El comandante del buque, Beránger, se hallaba comprometido en la conspiración, y pronto hizo notar la fuerza puesta a sus órdenes. El 23 de septiembre la fragata apresó al "Colón" en Cabo Prioriño, a bordo del cual iba el Capitán General del Departamento, D. Francisco de Paula y Pavía, al que desembarcó bajo palabra en Coruña. Aún en el caso de que el "Colón" hubiera querido resistir, dada la diferencia en todos los órdenes de los dos buques, el combate no hubiera sido de resultado dudoso.⁴

La Gaceta Oficial del 23 de Septiembre decía:

"Uno de los buques sublevados en Galicia, el más importante por sus condiciones militares y navales, la fragata blindada Victoria, ha demostrado en su primera empresa que no es la marina instrumento bastante poderoso para producir la conquista de una plaza defendida por soldados leales ni para decidir las cuestiones en que tengan que intervenir el espíritu del país y la fuerza del ejército. La Victoria se presentó ayer a las diez de la mañana en el puerto de La Coruña, y un parlamentario procedente de ella intimó la unión del ejército con los insurrectos; mensaje que recibió del Capitán General D. Joaquín Riquelme la notable contestación siguiente, que produjo en sus tropas el mayor entusiasmo: El deber y el honor militar me tienen trazada una senda de la que nunca sabré salir. Me dirijo a militares españoles, y esto basta para que comprendan que nada ni nunca haré contrario a tales principios, ni debilitan mi energía intimaciones, vengan de donde vinieren".

Aparte de la gallarda actitud de Riquelme, debe señalar el tono irreal de la nota oficial, desdeñando el valor de la Armada, probablemente porque no se disponía de ésta.

Como la Armada efectivamente era un poderoso factor en la contienda, empeñada, en Circular a los Capitanes Generales se decía:

"La conducta de una gran parte de nuestra Marina militar tiende hoy a imponerse, no sólo a las plazas, sino a las poblaciones de todo el litoral, obligándolas así a declararse en rebeldía contra el gobierno de S.M. En cualquier

⁴. GUARDIA, R. de. *Datos para un Cronicón de la Marina Militar de España*, Madrid 1921, pag. 419. Ambos marinos tuvieron una destacada trayectoria política poco después Vid. RODRIGUEZ GONZALEZ, A.R. *Política Naval de la Restauración*, San Martín, Madrid 1988.

punto en que alguno de sus buques se presente, se resistirá toda intimación, en la seguridad de que no se atrevieran a bombardear, y si lo hiciesen, recaería sobre los que tal ejecutasen una mancha indeleble y la indignación de todo corazón español. Las tropas no se intimidarán seguramente por eso; pero si, lo que no es de esperar tampoco, alguna autoridad militar cediese a cualquier intimación de aquella clase será juzgada por Consejo de Guerra; y si aún en los puertos donde no hubiese autoridad militar se les diese por dicha intimación cualquier clase de recursos sin haberlo exigido con fuerza desembarcada de ellos que no pudiera contrarrestarse, será juzgada así mismo militarmente".⁵

Con esto quedaba claro que el gobierno no estaba seguro de lo que podría conseguir la Armada ni de la voluntad de resistencia de los jefes militares supuestamente leales.

Sin ninguna clase de violencia se alzó poco después el arsenal de El Ferrol, el 27 de septiembre el ya pronunciado "San Francisco de Borja" salió de Pasajes rumbo a Ferrol, mientras la "Caridad" sublevada con anterioridad, entraba en el puerto de Santander el día 21. Pero antes de continuar con nuestra narración debemos volver atrás en el tiempo.

El alzamiento en Cantabria

Dos fueron los puntos principales de la conspiración en Cantabria, uno con predominio del estamento militar y de la ideología progresista en Santoña, y otro con una componente básica civil y republicana en Santander. Los mutuos recelos entre ambos sectores habían dificultado la precisa coordinación, pero ante las noticias de Cádiz y del resto de España, la decisión de actuar se impuso.

En Santoña servía de emisario con Prim, D. Salvador Damato, quien contactó entre otros con el coronel retirado por sus actividades políticas D. Juan Villegas y otros militares y paisanos. Santoña era entonces el único punto con guarnición militar de Cantabria, componiéndose ésta del regimiento de "Isabel II" y una compañía de artillería.

Creemos que la pluma de D. Antonio Pirala resumirá mejor que nosotros los hechos.

"El mejor núcleo de la revolución estaba en Santoña, donde dirigía los trabajos D. Miguel Ulzurrun y se contaba con el teniente coronel del

⁵. *La Epoca*. diario 23-IX-1868

Regimiento de Isabel II, señor Chinchilla, y de la mayor parte de la oficialidad, así como la guarnición y paisanaje de Laredo".

"Acordes los señores Villegas y Chinchilla y dada la señal, Villegas y Ulzurrun, al frente de sendos grupos de paisanos, se dirigieron a prender al gobernador de la plaza, señor Inza, y al coronel del regimiento señor Bertrán, en tanto que los militares se reunían en los puntos indicados. El gobernador fue preso sin dificultad, pero el coronel, después de decir que se daría preso, mandó hacer fuego a boca de jarro sobre el Sr. Ulzurrun, descolgándose a su huerta por el monte y el castillo de Napoleón. Cuando disparó su cañonazo, que era la señal de alarma, era ya tarde: la música recorría las calles aclamando la libertad".

"Con los artilleros no se contaba, y aunque se encerraron en la parque, tenían pocas fuerzas. Agotados los medios que creyeron prudentes para salvar su responsabilidad, no resistieron más, y salieron de la plaza al día siguiente a virtud de la autorización concedida a todos los que no se adhirieron al movimiento" ⁶.

Como vemos se utilizó a paisanos, tal vez para evitar el triste espectáculo de una sedición como la de los sargentos del cuartel de San Gil en Madrid, pocos años antes. En cualquier caso la violencia fue mínima.

También cabe recalcar que la población y los carabineros de Laredo se sumaron al movimiento, mientras que pocos de los artilleros, como tendremos ocasión de comprobar, dejaron de hacerlo.

Mientras tanto la tensión en Santander no dejaba de incrementarse, especialmente desde que el gobernador militar publicara el día 20 el estado de guerra:

"Espero con la mayor confianza que esta población sensata permanezca tranquila y obediente a la autoridad; estando seguro el vecindario de que vela sin descanso por el sosiego público, y que así como se halla dispuesto a proteger a las personas y las propiedades de los ciudadanos pacíficos, será riguroso e inflexible con los que se atreviesen a perturbar el orden; sometiéndoles desde luego a la jurisdicción del Consejo de Guerra" ⁷.

Pero aquello no aquietó los ánimos, y en la noche del día 20 hubo serios altercados entre la Guardia Civil y los manifestantes reunidos frente al

⁶. PIRALA, A. *Historia Contemporánea. Anales desde 1843 hasta la conclusión de la última Guerra Civil*, Tello. Madrid. 1876. pags. 202 y 203.

⁷. *La Correspondencia de España*. diario 22-IX-1868

Ayuntamiento y en la Plaza vieja, resultando heridos de bala un guardia y un ciudadano, apresándose además unas cuarenta personas.⁸

Pero el gobernador militar de Santander, D. Manuel Labana, en quien había delegado el civil, D. Francisco Pareja, conocía ya los sucesos de Santoña, y sólo podía disponer de un número reducido de Guardias Civiles y carabineros por lo que, en evitación de mayores males, concentró sus escasas fuerzas en el cuartel de San Francisco, antiguo convento, mientras el Ayuntamiento, las fuerzas del orden y los sublevados emitían una proclama jurando "como caballeros y como cristianos, no hostilizarse en lo más mínimo y sostener juntos el orden público, esperando tranquilos a que la Nación se constituya, en uso de sus derechos; y deploran las desgracias que hayan podido ocurrir de una y otra parte por una imprevisión y ceguedad en el arrebato de los primeros momentos y en la oscuridad de la noche"⁹.

Este "impasse" se rompió después de mediodía con la entrada en el puerto de la goleta "Caridad" que venía pronunciada, y a la que se esperaba. Su comandante D. Gerónimo García Palacios, Teniente de Navío, nacido en Murcia el 19 de noviembre de 1830, se puso en contacto con el Brigadier D. Francisco Chacón y Michelena, comandante de marina y futuro presidente de la Junta Revolucionaria.

García Palacios conferenció con la fuerza del gobierno, logrando que desalojaran la ciudad sin ofrecer resistencia para evitar males mayores, contando con que toda resistencia sería inútil frente a los dos cañones gruesos del buque.

Así, y con un mínimo de violencia quedó triunfante la Revolución en Santander.

Durante algún tiempo se pensó que el Gobierno no prestaría excesiva atención a lo ocurrido en Cantabria y se centraría en derrotar la principal fuerza rebelde en Andalucía, al mando de Serrano.

Pero poco a poco, se pudo observar que ésta no era la decisión que en Madrid se tomaba.

Por un lado, las fuerzas de orden público de la provincia se fueron concentrando en Torrelavega, llegando a contarse más de 600 individuos entre

⁸.- PIRALA, *op. cit.*, pag. 203

⁹. Cit. por SIMON CABARGA, J. *Santander en el siglo de los Pronunciamientos y las Guerras Civiles*, I.C.C. Santander 1972. pags. 274 y 275.

Guardia Civil, Carabineros y Guarda Rural.¹⁰ Esta concentración amenazaba, claramente a Santander. La Gaceta Oficial consignaba que "Los carabineros de Ramales han dado en Limpias una muestra honrosa de su lealtad rechazando el pronunciamiento que se intentaba realizar, apoyado en el de la vecina plaza de Laredo"¹¹.

Pero otra amenaza peor se cernía sobre la ciudad, el Teniente General D. Eusebio Calonge y Ferrollet era nombrado capitán General de Castilla la Vieja, Galicia, Vascongadas y Navarra por decreto del día 21, y tenía órdenes terminantes de acabar con la sublevación.

Poco después publicaba la misma fuente: "El General Calonge salió ayer de Valladolid y ha pernoctado en Bárcena de Pié de Concha, de donde recompueta la vía férrea o por la carretera, penetrará esta tarde o mañana en Santander, con 3 batallones, algunas piezas de artillería y las fuerzas de Guardia Civil y carabineros que se le van incorporando en el camino"¹².

Como vemos, se intentó impedir la llegada de la columna sabotando el tendido del ferrocarril, pero Calonge tenía sobradas energías para vencer tales obstáculos.

En cuanto a la composición de la columna, no hemos podido encontrar documentación que la detalle exactamente. Por la hallada, en ocasiones inédita, hemos llegado a la conclusión de que se formó con el Batallón de Cazadores de las Navas, dos batallones del Regimiento de Castilla y el segundo del de la Constitución, lo que haría un total de 2.000 soldados de infantería aproximadamente, a esta cantidad deben sumarse los individuos de las dos únicas piezas de artillería que al parecer figuraban en la columna, y personal diverso de Estado Mayor, otros cuerpos y servicio.

Por su composición se puede inferir que la columna sólo pretendía aplastar la revolución en Santander, pues carecía de los medios adecuados para sitiar y rendir una plaza regular como la de Santoña. Parece que el gobierno se conformaba con poder proclamar que había restablecido el orden en una capital de provincia, objetivo más político que militar, cuando la verdadera posición de los sublevados era, militarmente, Santoña.

10. Según estimación de uno de los sublevados y futuro comandante militar de Santander, coronel D. Manuel Santillán, en carta al diario *El Peninsular*, en el primer aniversario de los hechos.

11. *Boletín Oficial de la Provincia de Santander* (B.O.P.S.) del 29-IX-1868.

12. *Ibid.* del 28-IX-1868. Las noticias se publicaban con retraso en esos confusos días.

Y de allí vinieron tropas para reforzar a los revolucionarios santanderinos conducidas por la "Caridad" y los vapores "Nervi6n" y "Vizcaino Montañés", estos 6ltimos eran unos buques construidos en Glasgow por Wingate, el segundo era de casco de madera y proa de viol6n, de 143 toneladas con 135,5 pies de eslora y con propulsi6n de ruedas, el "Nervi6n" no pod6a ser muy distinto. Ambos vaporcitos aseguraron el tráfico de pasajeros por el Cantábrico, cubriendo la l6nea Santander-Bilbao normalmente. El "Vizcaino" dur6 hasta 1886, en que una explosi6n de su caldera lo dej6 casi in6til para la C6a Cantábrica de Navegaci6n de Santander a Bilbao, sin embargo sobrevivi6 hasta bien entrado el siglo XX navegando por la v6a como barco-grúa.¹³

EL COMBATE DEL 24 DE SEPTIEMBRE DE 1868

El escenario

As6 pues, las calles de Santander iban a convertirse en el escenario de un dur6simo combate. Para la compresi6n del hecho, conviene hacer una peque6a referencia a la geograf6a urbana de Santander en aquella 6poca.

En primer lugar cabe se6alar que el casco de la ciudad apenas se prolongaba por el Paseo de la Alameda, hoy calles Vargas y San Fernando, prosiguiendo por la Segunda Alameda y concluyendo en Cuatro Caminos, tras dejar a un lado el cementerio de San Fernando y algunas edificaciones aisladas.

De Cuatro Caminos part6a Calzadas Altas que desembocaba en la calle Alta, mientras que las Alamedas conduc6an a la calle de Burgos, continuando por Becedo y Atarazanas concluyendo en el Muelle.

Debemos recordar que el mar penetraba m6s en la ciudad que actualmente, llegando sus aguas casi a tocar el castillo de San Felipe contiguo a la Catedral. En el 6ngulo que formaba el muelle de Malia6o se encontraba la estaci6n de ferrocarril.

Es de se6alar que el Paseo del Alta se hallaba extramuros de la ciudad, desde el que se bajaba por la Cuesta de la Atalaya a la llamada Plaza Vieja.

Por 6ltimo insistir en que Santander, por entonces una ciudad de unos 30.000 habitantes, era una ciudad sin fortificaciones por tierra de alguna entidad, y dif6cilmente defendible con su casco urbano b6sicamente lineal y dominado por las alturas del Alta en casi toda su extensi6n.¹⁴

¹³. Sobre los vapores ver GONZALEZ ECHEGARAY, R. *Desde el Vapor* Vol. III de *la Marina Cántabra*. Santander, Diputaci6n Provincial 1968, pags. 28 y 29.

¹⁴. Debo mi conocimiento del Santander de la 6poca a la amable colaboraci6n de D. Jos6 Luis CASADO SOTO.

Las relaciones del combate

De forma sorprendente, y para tratarse de la lucha más intensa librada en las calles de la ciudad, las fuentes que nos informan del hecho son tan escasas como problemáticas.

En primer lugar, el general atacante, Calonge, no llegó a dar un parte detallado de la acción, lo único que hemos podido encontrar es un telegrama y parte de una proclama dirigida a sus tropas tras la acción.

En el primer texto, Calonge comunica al Gobierno:

"Santander, 24 de Septiembre de 1868 a las 8 y 35 de la noche. Después de seis horas de empeñado combate con muy sensibles pérdidas, me hallo hace una hora en esta ciudad, de la que han sido arrojadas las fuerzas rebeldes que la ocupaban. La mayor parte de los paisanos comprometidos se ha embarcado en los vapores mercantes que tenían embargados, haciéndose todos a la mar y llevándose los fondos del Estado. Las tropas de todas armas e institutos han cumplido leal y bravamente sus deberes. Haciendo uso de la autorización que S.M. me tiene concedido como general en jefe, y en su real nombre, he concedido varias gracias de jefes y oficiales que lo han merecido por su distinguido comportamiento. Daré a V.E. detalles tan pronto como me sea posible, pues comprenderá lo urgente de mis ocupaciones en este momento".¹⁵

Según Pirala, Calonge en la adición a la orden General de 25 de Septiembre, decía a sus subordinados:

"Que habían cumplido como bravos y leales arrojando de las numerosas fortificaciones y posiciones que ocupaban a los que sublevados y traidores, se creyeron a salvo de las bayonetas tras de las barricadas y edificios, figurando además querer rendirse para asesinaros impúneamente cuando se les concedió perdón en nombre de la reina; porque no resistieron al valor que la tropa mostró, aún cuando tuvo que correr abundante su sangre generosa".¹⁶

Mucho más completa es la relación del jefe de los sublevados, coronel Villegas, pero su extensión, al haber sido reproducida íntegramente por D. José del Río Sanz¹⁷ y utilizada básicamente para el relato que hace de los hechos D.

¹⁵ B.O.P.S. del 29-IX-1868.

¹⁶ Cit. por PIRALA, *Op. Cit.* pag. 204 vid. nota infra.

¹⁷ RIO SAINZ. J. del. *La Provincia de Santander considerada bajo todos sus aspectos*, Santander 1889, pags. 624 a 627.

José Simón Cabarga, nos aconseja no la reproducción por extenso que deseáramos, sino un apretado resumen:

Según Villegas contaba con 350 soldados del Regimiento de Isabel II, rebautizado de "La Libertad", unos 90 carabineros y 60 artilleros con 4 piezas de posición, complementados con unos "200 paisanos armados que pude reunir".

Aunque la posición era indefendible, Villegas afirma que atendió la petición de ayuda de los ciudadanos y afrontó el combate. Para ello se fortificaron las calles por medio de barricadas.

La primera, como avanzada de la defensa, se estableció en Cuatro Caminos, con una compañía y 54 carabineros, protegidos por 4 carretas cargadas de ladrillos y otros obstáculos, allí se oyeron los primeros disparos a las 12.30 de la mañana, sin que los atacantes se dignaran enviar un parlamentario ni contestar los vivas a la libertad de los defensores.

Como la posición era fácilmente flanqueable y permanecía muy expuesta, pronto comenzó la retirada sobre el casco urbano. A la entrada de la calle de Burgos se hallaba la siguiente barricada, guarnecida por otra compañía y apoyada por un cañón, así como por el fuego desde las casas de otra compañía y de la mitad de los paisanos citados.

Esta primera resistencia seria produjo graves pérdidas entre los atacantes, especialmente de la Guardia Civil que avanzaba en vanguardia. Pero al aumentar la presión de los atacantes y consumir las municiones los defensores se impuso de nuevo la retirada por escalones de éstos, ordenándose se efectuara hacia la Plaza Vieja y el Muelle para el embarque hacia Santoña.

Igualmente la lucha era intensísima en la calle del Hospital, en Ruamayor y menor, y en la barricada de la calle Alta, delante de la Catedral, posiciones defendidas por la restante compañía, los carabineros y paisanos.

Por último el ataque de Calonge se estrelló en la calle de Atarazanas, con la barricada situada bajo el puente, y apoyada por una pieza que ametralló a los asaltantes, así que Calonge "aunque tarde, reflexivo y prudente, o forzado por el desaliento de sus tropas, tocó llamada y se replegó, replegó sus fuerzas, suspendiendo el fuego y el ataque general".

Según Villegas no pudo aprovechar este éxito por la escasez de sus tropas y el faltarle municiones, así que ordenó el embarque, que con relativa tranquilidad, se efectuó sobre las 6 y media de la tarde, saliendo del puerto a las 7 "a la vista de los contrarios situados sobre las alturas que dominan la bahía" hacia Santoña.

Villegas estimó sus pérdidas en 8 muertos de tropa y 1 oficial y 14 de tropa heridos, así como 6 u ocho muertos entre los paisanos, "Cuyo paradero se ignoraba". En cuanto a las de Calonge calculaba 2 brigadieres heridos, 9 jefes y oficiales muertos, 24 heridos, 330 bajas de tropa y 95 de la Guardia Civil, contando tanto los que se enterraron, como los ingresados en el Hospital de San Rafael y atendidos en otros lugares.

Este parte, fechado en Santander el 5 de octubre, tras el triunfo de la Revolución, y pese a ser el más divulgado de los hechos, no dejó de levantar serias polémicas inmediatamente. Por un lado, el parte, escrito al calor del triunfo ofrece más una explicación de la conducta y planes del propio Villegas que una pomenorizada relación del combate, relación que se hace algo confusa en la culminación del mismo. Por otro, parece redactado con el fin de poner de relieve los méritos de algunas personas, pensando evidentemente en próximas recompensas. Pero lo que primero provocó acerbas críticas fue su valoración, sobre la participación en él de los habitantes de Santander. En efecto, el 6 de noviembre de 1868, un grupo de vecinos se dirigía con esta exposición al Ayuntamiento Popular de Santander:

"Que han leído con suma sorpresa el parte producido por el Sr. Coronel, Comandante General, D. Juan Villegas, dirigido al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros, Duque de la Torre, relativo a la acción de guerra de 24 de septiembre último en esta heroica ciudad".

"La sorpresa reconoce por móvil la falta de exactitud, falta en que se desvirtúa la acción colectiva de los paisanos, en beneficio, quizá milicioso, de la parte militar que en ella tomó parte activa y pasiva".

"Hoy los hechos son aún recientes, y creen los que suscriben que se produciría un bien para La historia de nuestro Pueblo se V.E. nombrase una comisión que dando al Cesar lo que es del Cesar haga una relación extensa, verídica y clara de lo ocurrido que, firmado por el mismo Sr. Villegas y otro de los jefes de la acción, después de hacerse pública, se pueda archivar en esa municipalidad y ser una prueba fiel y verdadera de lo ocurrido en tan memorable día". Siguen doce firmas.

El asunto fue tratado al día siguiente en el pleno municipal, aprobando lo solicitado y acordado "encomendar este asunto a la Comisión organizadora de la Fuerza Ciudadana".¹⁹

18. Archivo Municipal de Santander. (A.M.S.) *Correspondencia*. 1868-II.

19. A.M.S. *Libro de Actas*. Septiembre 1868.

Tan importante documento o no se realizó, o hemos sido incapaces de localizarlo, lo que es una gran pérdida, pues como dicen los solicitantes, en aquellos momentos hubiera sido en realidad muy difícil, en plena libertad de expresión y de prensa, que los hechos no se hubieran establecido con exactitud.

Otra relación, sin embargo, puede ayudarnos a cubrir, aunque sea de forma deficiente, esta carencia documental, la del periódico santanderino "La Abaja Montañesa", que desde 1857 cubría la información tanto general como económica de la provincia. Dada su escasa difusión, creemos oportuno reproducir su relato por extenso:

"Era la una y media de la tarde del 24 de septiembre, cuando se empezaron a oír algunos disparos de las avanzadas, los cuales causaron en los Cuatro Caminos tres bajas en el ejército de Calonge, corriéndose inmediatamente los pronunciados a unirse con los que esperaban al enemigo en las barricadas de la primera Alameda y calle Alta".

"Calonge destacó dos compañías de cazadores apoyadas por la Guardia Civil contra la primera. Un disparo de cañón colocado en esta barriá a aquellos hombres, y la Guardia Civil, apoyada a su vez por otros destacamentos de cazadores, atacó la barricada: mas las descargas del cañón y de fusilería que desde el parapeto y los balcones se le hacían, diezmaban aquella fuerza, que sin embargo avanzaba a paso de carga, dejando en pos de sí un reguero de sangre. Por el barrio de Reganche aparecieron nuevas fuerzas, cuando los artilleros de Santoña aplican la mecha y ¡Cosa horrible! la metralla partió, arrancando una nube de polvo y piedra del camino; lo que pasó entonces no es para explicado; pero al día siguiente se veía el camino real lleno de charcos de sangre, los portales convertidos en pozos de sangre también".

"Muchos perecieron ... el resto avanzaba sufriendo un fuego horrible de los portales, esquinas, tejados y balcones y de las barricadas, fuego que a cada paso les dejaba muchos hombres fuera de combate".

"Situado los denodados paisanos y valerosos soldados detrás de la barricada de la Alameda, se sostuvieron a pie firme, haciendo un fuego nutrido, con la mayor heroicidad, derribando a cuantos intentaban pasar su reducto, no sin recibir el fuego y los bayonetazos de sus enemigos".

"Al fin los sublevados se replegaron con muchos orden, obedeciendo las órdenes de concentración que tenían, conteniendo a las fuerzas de Calonge, tomando posiciones en cada esquina, y defendiéndolas hasta un extremo inaudito".

"Tan pequeñas ventajas alucinaron al incauto e imprudente Calonge, que creyendo decidida la derrota de este pueblo, hizo entrar a sus tropas en la calle de Atarazanas. En mal hora para sus infelices soldados; porque así que avanzaron hasta la vista del puente de Vargas, y atacando las barricadas del ala

izquierda de la plaza de armas por las ruas Mayor y Menor, una nube de balas las contuvo, desordenando sus filas tan nutrido fuego, hasta que los invasores, después de una lucha tenaz de una hora, cargadas a la bayoneta, tuvieron que retroceder en desorden. Sostienen los sublevados por algunos minutos las posiciones así recuperadas, y luego que consiguieran desmoralizar al enemigo y obligarlo a contenerse en sus primeras posiciones de Cuesta del Hospital, Calle Alta y Becedo, ordenó la retirada, que se verificó con el mayor orden, sin que el general Calonge se atreviese a hostilizarlos en ella".

"El fuego fue horroroso en toda la línea, las calles retumbaban al estrépito de las descargas cerradas: los edificios tamblaban y parecía que iban a derrumbarse: los gritos frenéticos, el fuego nutrido, incesante, contínuo, no dejaban apenas oír los entusiastas vítores de los paisanos que proclamaban la libertad y la caída de los Borbones, gritos que eran contestados por los severos vítores a la reina y a la libertad lanzados por las tropas invasoras que otra vez atacaban y otra vez eran rechazadas".

Por tres veces consecutivas quedó la disputada calle de Atarazanas por los liberales, y otras tantas cedieron los enemigos al ímpetu de los paisanos y soldados sublevados. En uno de estos ataques cayó entre otros el ayudante de Calonge, Sr. Osorio, que herido mortalmente fue cogido por victoriosos sublevados y socorrido por ellos hasta la muerte, acabó sus días en la botica de la Plaza Vieja".

"No era menos sangrienta la batalla empeñada en la calle Alta: la barricada construída junto a la iglesia de la Consolación fue la tumba de muchos infelices que fueron enviados a la muerte por la obcecación de un general palaciego. La resistencia fue heroica, y sólo al número se cedió la posición para ir defendiéndose de esquina en esquina hasta llegar a situarse tras la barricada que en la calle Ruamayor, tras la Catedral, se había levantado, y que nunca fue tomada".

"¿A qué relatar detalles de hechos de valentía, cuando en conjunto, todos cuantos tomaron parte en la defensa desplegaron una disciplina, un valor y decisión superiores a toda ponderación?. Santander enarbola hoy con fundadísimo orgullo el pendón de la libertad que ha sabido levantar del fango de la tiranía...".

"Prosigamos con calma en la relación de los sucesos hasta el fin. En tal situación las cosas, el general Calonge, que no debió esperar semajante resistencia, y que había empleado tres horas y media en hacer desalojar algunas barricadas, hizo sonar su corneta para reorganizarse y reconocer personalmente los últimos atrincheramientos".

"De este examen resultó el convencimiento pleno de que si proseguía el ataque perdería la mayor parte de su gente. Las gruesísimas y macizas barrica-

das en todas las calles afluentes a la plaza Vieja y Catedral, levantadas y defendidas cada una por un cañón rayado, y además por los soldados y paisanos que ocupaban los balcones, hacían intomable aquella posición. Los jefes de una y otra parte aprovecharon esa tregua, y decidieron a las cuatro y media los unos retirarse a la Alameda y los otros al ambarque".

"Cerca del anochecer entró Calonge. El recibimiento de la población fue frío y visiblemente repulsivo".²⁰

Como vemos en este relato, el papel de los paisanos se ve realzado, se relega la importancia de los primeros encuentros y se valora el papel de la última resistencia como causa de la retirada de Calonge. El parte de Villegas, recordemos, sobrevaloraba los primeros encuentros y pasaba rápidamente por las fases finales, que suponemos decisivas, del combate.

Otros periódicos comparaban la acción con la de Vargas del 3 de Noviembre de 1833, especificando que se habían levantado "16 barricadas, cinco en las boca calles que entran en la Plaza Vieja, una en la Alameda, y dos en la calle donde está el hospital". Se calculaba en unos 1.200 los defensores, siendo 500 los regulares venidos de Santoña, el número de los paisanos que apoyó la acción de Villegas debió duplicar al menos la cifra dada por éste, y que tras la dura repulsa en Atarazanas, Calonge sólo se libró del desastre total por la escasez de defensores.²¹

Las bajas

Un detenido análisis de este asunto, puede ayudarnos a formar un cuadro más completo del combate y su desarrollo.

Villegas en su parte habla de "seis u ocho" muertos entre los paisanos. Sin embargo la cifra es considerablemente más alta, y no resulta extraño que se levantara una fuerte polémica. José del Río Sainz da en su obra una relación completa de los paisanos muertos, que llega a la cifra de 16, relación concordante con la que el diario "El Cántabro" dió en el segundo aniversario de los hechos. El diario progresista "El Peninsular" abrió una suscripción para las víctimas que dejaban a sus familiares en comprometida situación económica, en

²⁰. En LARA, M.M. *El Cronista de la Revolución Española de 1868*, Barcelona 1869, el autor recoge con fidelidad comunicados y partes de ambos bandos. Otro relato en ASSAS, M. *Crónica General de España*, Santander. Madrid. 1869 pags. 120 y ss.

²¹. LARA *Op. cit.*, pag. 58 y 59.

ella figuraban once nombres, nueve de los cuales estaban casados, siete de ellos tenían hijos vivos.²²

El dato, así corroborado, nos revela que Villegas consideró como bajas de los paisanos la mitad al menos de los reales.

Pero, aparte de los alzados, un número impreciso de ciudadanos que no participasen en los combates debió de sufrir sus consecuencias. Del Río Sainz habla de una muchacha muerta y en la relación del Peninsular se afirma que una de las hijas de los fallecidos resultó herida. Por otro lado, insistentes tradiciones orales hablan del gran número de ciudadanos heridos, especialmente en las extremidades inferiores, por una u otra causa. Tomando una relación de cuatro heridos por cada fallecido, parece probable afirmar que la población de Santander padeció, al menos, la muerte de 17 personas y las heridas de unas setenta.

En cuanto a las tropas de Santoña, entre las cuales, sin duda, existían muchos hijos de Santander y de la provincia, el parte de Villegas da la cifra de 8 muertos y 15 heridos, al aprecer otros cinco heridos quedaron en el hospital de San Rafael por la gravedad de sus heridas o por haber sido hechos prisioneros lo que elevaría algo el total de unas pérdidas que apenas suponen la mitad de las ciudadanas.

En cuanto a las de las tropas de Calonge, el parte de Villegas puede parecer algo exagerado, pues informa de un total de una 460 entre todos los cuerpos y graduaciones. Del Río Sainz informa (lo que es ampliamente compartido por todas las fuentes), del hecho de que muchos heridos fueron atendidos en casas particulares, y da una estadística de los ingresados en el hospital de San Rafael que incluye 160 heridos, pues los 5 restantes, del Regimiento "Isabel II" formaban parte de los sublevados.

En esta estadística aparecen 2 heridos del Cuartel General, 60 del batallón de Cazadores de las Navas, 17 de regimiento "Castilla", dos de artillería, 75 de la Guardia Civil y 14 de carabineros, diez de ellos murieron hasta el 1 de octubre.

Tal relación, incompleta, parece corregir a la baja las estimaciones de Villegas, pero algunos datos parecen señalar que las cifras reales no debieron diferir mucho de las anotadas por éste. Aparte de los heridos, se debe contar con los fallecidos, y el total de bajas ofrecido por Villegas sobre el Guardia Civil, incluyendo a los finados, de 95, parece concordar con la cifra de 75 heri-

²². *El Peninsular*, diario, de 31-IX-1869.

dos ingresados en San Rafael. Evidentemente, en otros cuerpos, la concordancia no resulta tan manifiesta, pero cabe recordar el que la prensa local llegó a hablar de 700 bajas. En jefes y oficiales Villegas anota un total de 26 heridos, existiendo 21 ingresados en el Hospital, de nuevo es concordante.

Este análisis se hace más revelador al analizar las bajas de cada cuerpo, efectivamente, como concuerdan los relatos, la Guardia Civil sufrió una durísima prueba. Otro cuerpo presenta bajas muy dolorosas: el Batallón de Cazadores de las Navas, que ingresa en San Rafael a su teniente coronel, diez oficiales y 39 de tropa. Según reglamento este cuerpo debía de constar en pie de guerra, objetivo al que evidentemente no llegaba, con ocho compañías y un total de 500 hombres. Pues bien, si unimos a estas bajas las de los fallecidos y las de ingresados en casas particulares, por escasos que fueran, no cabe duda de que el batallón de cazadores, verdadera fuerza de élite en la época, con hombres seleccionados y mejor armamento que las tropas de línea y que encabezaba regularmente todos los asaltos, perdió a casi todos sus mandos y vió, al menos, diezmada su tropa.

Pocos meses después, en 1869, un oficial del Batallón reclamaba al Ayuntamiento de Santander las armas y equipos perdidos por éste en el combate.²³

De lo expuesto cabe suponer que, falto de sus oficiales, muertos o heridos, y con la tropa diezmada, el batallón debió desbandarse.

Si unimos a esto las abultadas bajas de la Guardia Civil, que también actuó en vanguardia, podemos suponer que las mejores tropas de Calonge no estaban en modo alguno en disposición de renovar el ataque.

El papel de la "Caridad"

Desgraciadamente no hemos podido hallar ni en la documentación del buque, en la de su comandante D. Gerónimo García Palación, en la de su segundo D. Joaquín Bustamante, ni en la referente a Asuntos Generales del año en el archivo Bazán de El Viso de El Marqués referencia alguna a un parte del combate del barco. Tal hecho no hace depender de la relación de Villegas que dice:

"...ordené la retirada simultánea a los vapores que al efecto se encontraban atracados a la inmediación de la machina, debidamente defendida. Esta

²³. A.M.S. *Correspondencia con Autoridades Militares*. 1869-I.

operación se ejecutó con el mayor orden y sin perder de vista las avenidas hacia el muelle, que se hallaban defendidas por la valerosa actitud y proximidad de la goleta de guerra Caridad, no obstante el fuerte viento Sur, que arreciando de una manera formidable sobre las dos de la tarce, hacía difícilísima la aproximación al muelle y mucho más el embarque de las tropas... La referida goleta de guerra, que apostada a las inmediaciones del muelle de Maliaño toda la mañana impidió a las tropas de Calonge dirigirse a la ciudad por la estación, contribuyó admirablemente al auxilio del reembarque con los vapores mercante "Nervión" y "Vizcaino Montañés", siendo su comportamiento digno de especial mención".

Juicio crítico

De lo expuesto, creemos hallarnos en situación de ofrecer una visión sintética del combate, al menos en forma de hipótesis hasta que el posible hallazgo de nueva documentación venga a corroborar o matizar nuestros asertos.

Parece que el general Calonge, con unos 3.000 hombres, se vió enfrentado a la misión de tomar una ciudad que defendían 500 individuos de tropas regulares y un número algo mayor de paisanos armados, apoyados por 4 piezas de artillería y parapetados tras barricadas, ventanas y esquinas.

Probablemente Calonge creyó no encontrarse con una resistencia muy decidida, y ordenó un ataque frontal contra la ciudad. Su artillería, escasa y de pequeño calibre, le imponía por su parte esta resolución.

Debió organizar su tropa en 4 columnas, la principal atacaría por las Alamedas, Becedo y Atarazanas, otra seguiría por el eje de la calle Alta. Por último, dos movimientos de flanco asegurarían el éxito, uno por la zona de Maliaño y el otro por el Paseo del Alta, aunque parece que este último sólo se efectuó tras el fracaso del ataque de las otras tres, probablemente con las reservas de Calonge.

Las columnas centrales sufrieron un considerable revés al afrontar la principal línea de resistencia, especialmente en Atarazanas donde fue herido mortalmente el jefe de E.M. de Calonge, comandante Osorio, y levemente el propio general y su hijo, allí probablemente se dió una desbandada del batallón de las Navas.

La columna que desde la Peña del Cuervo se dirigía por Maliaño a la estación de ferrocarril y retaguardia de estas posiciones, punto de embarque de los sublevados, fue frenada por acción de la "Caridad". En cuanto a la que descendía del Paseo del Alta, aunque retrasada en su movimiento, posiblemente, aún sin entrar decididamente en fuego, decidiera la acción al amenazar con envolver

a los defensores. Tal vez fuera ésta la fuerza que Villegas consigna divisó al salir del puerto.

A veces se ha especulado con la retirada de Calonge, queriendo explicarla como movimiento tendente a evitar mayores desgracias al permitir embarcarse a los obstinados defensores. Aún sin descartarla totalmente, no podemos por menos que insistir en la brutal repulsa que habían sufrido sus tropas, en el cansancio de éstas, y en un porcentaje de bajas que rondaba el 20% de la fuerza empleada, y mayor porcentaje en sus mejores elementos: oficialidad, guardia civil y cazadores.

Según Villegas, zarpó a las 7 de la tarde, tras casi dos horas y media de tregua, extraño caso de cortesía en el campo de batalla, y según el mismo Calonge, sus tropas entraron a las siete y media.

Pero desde luego, parece improbable que un general que había conducido un brutal ataque penetrando por varias horas en el mismo centro urbano, decidiera súbitamente respetar vidas y haciendas. Es curioso que ese pretendido humanismo de Calonge se manifestara después de ser rechazado duramente su asalto, muerto su jefe de estado mayor (que fue recogido y atendido por los defensores, otra prueba del retroceso de los atacantes) y sin embargo, debemos reiterar aquí que todavía existen puntos oscuros y lagunas en la documentación que impiden dar a estas conclusiones el carácter de definitivas.

Entre ellas, por no citar otras que se desprenden directamente de la lectura de este trabajo, figura la cuestión de la actividad del batallón del regimiento de "La Constitución", que al parecer, no sufrió bajas, tal vez por ser la reserva de Calonge, probablemente por formar la columna flanqueadora que subió al Paseo del Alta, o porque llegó a Santander en las horas siguientes. Igualmente cabe destacar el desconocimiento sobre el papel que jugó en todo el asunto la Guardia Rural, institución muy poco conocida, pero cuya disolución reclamaron rápidamente los revolucionarios tras su triunfo.

La ocupación

Nos podemos imaginar la situación de una ciudad aterrorizada por el combate, sembrada de cadáveres y con los centros médicos y domicilios particulares invadidos de una masa de heridos que sobrepasaban ampliamente las capacidades sanitarias disponibles.

El ayuntamiento se reunió en Sesión Extraordinaria al día siguiente, ordenándose trasladar los enfermos contagiosos a otros lugares, dejando espacio a los heridos en el ya atestado Hospital de San Rafael, por otro lado, se ordenó recoger y enterrar los cadáveres en el cementerio de San Fernando y, como

gesto hacia los ocupantes, regalar una sepultura para el digno entierro del señor Osorio.²⁴

En uno de los pocos documentos que Calonge ha dejado en los archivos de Santander, el general agradeció la donación.²⁵

Pero otros asuntos eran más urgentes:

"Considerando el Ayuntamiento que el objeto más elevado que puede cumplir, en uso de su representación local, es el de interceder por los desgraciados que han sido presos por las fuerzas militares con motivo de los tristes sucesos ocurridos, acordó invitar por medio de comisiones al Reverendo Obispo y a las demás autoridades y corporaciones para presentarse unidos al General de la División y pedirle el perdón de los infelices que están hoy bajo la acción de las Leyes Militares".²⁶

Según dice Simón Cabarga, el general Calonge dijo al obispo: "Vaya su Ilustrísima tranquilo, voy a dar orden para que dejen en libertad a todos."²⁷

El hecho pone de manifiesto que no todos los paisanos involucrados habían podido embarcarse para Santoña, lo que de nuevo arroja nuevas sombras sobre la versión oficial del combate, pues se supone en ella que tuvieron tiempo de sobra para huir.

En cuanto a la supuesta amnistía de Calonge, si es que se produjo, no llegó a ser efectiva: en efecto el día 26 Calonge regresó a Valladolid dejando al Brigadier D. José Inetal como comandante General de la Plaza y con funciones en lo civil. Pues bien, o Calonge faltó a la verdad o Inetal al compromiso de su jefe, a tenor del documento hallado:

"Capitán fiscal del Regimiento de Infantería de la Constitución D. José González y Pérez en el día de hoy me dice lo que sigue: Excmo. Sr. para la ampliación que V.E. se ha servido prevenirme en su respetable comunicación, fecha de ayer al expediente instruido contra los prisioneros y detenidos por consecuencia de la sublevación y resistencia armada del día 24 en esta ciudad, ruego a V.E. tenga a bien solicitar del Sr. Gobernador Civil se me presenten a la brevedad posible hoy y los días sucesivos hasta la terminación de la parte referente de paisanos en mi casa alojamiento Calle de la Concordia n° 2 prin-

24. A.M.S., *Libro de Actas*.

25. A.M.S., *Correspondencia con Autoridades Militares 1868-II*.

26. A.M.S., *Libro de Actas*.

27. SIMON CABARGA, *op. cit.* pag. 283

cial el Jefe de la Guardia Municipal y el Inspector y Subinspector de vigilancia pública. Lo que traslada a V.E. para que disponga tenga efecto lo que solicita el fiscal respecto al Jefe de la Guardia de ese Municipio. Santander 28 de septiembre 1868. General Gobernador. José Inestal".²⁸

Si varios días después de la respuesta de Calonge al obispo había detenidos y se les formaba causa, la anterior frase, si es que fue pronunciada, queda en sus justos términos.

A tales cuestiones, tan dolorosas, se unían otras de índole material, pero igualmente enojosa: la obligación de proporcionar raciones a las tropas de la columna el mismo pleno del Ayuntamiento citado acordó:

"...pagar de fondos municipales las raciones que se suministren a las tropas, entendiéndose sufragados por el Ayuntamiento la ración de guerra de carne y vino, que las de pan se reclamen en su día como suministros al Ejército".

Posteriormente las sucesivas reclamaciones de comerciantes fueron llegando a un endeudado ayuntamiento que, privado del arbitrio de los consumos y debiendo atender a tantas necesidades, se vió en una precaria situación económica.

Pero no sólo Santander pagó su tributo, Torrelavega consta que remitió 1.062 raciones de pan para las tropas el día 26.²⁹

No tiene pues nada de raro, a la vista de lo dicho, que del batallón de la "Constitución" que quedó vigilando Santander, la prensa afirmara que "los soldados permanecieron en las calles sobre las armas sin atreverse a abandonarlas un sólo instante, tal era el pánico de que se hallaban poseídos".³⁰

Algo sucedería cuando el 10 de octubre la Junta de Santander le comunicaba a la de Madrid:

"La conducta seguida en Santander por la columna expedicionaria ha indignado a esta Junta, que se ha apresurado a dar conocimiento de ella al Sr. Ministro de la Guerra, en la seguridad de que serán residienciados los que faltaron a las leyes de la humanidad y de la justicia".³¹

28. A.M.S., *Correspondencia con Autoridades Militares* 1868-II.

29. A.M.S. *Libro de Actas*.

30. LARA, *op. cit.* pag. 51 y 59.

31.- B.O.P.S. del 17-X-1868.

Podemos suponer, que en el calor del combate, y hostigadas desde los balcones las tropas de Calonge allanaron domicilios con todas sus desagradables consecuencias.

Otras noticias, de estos días nos dan una buena idea del material empleado en construir barricadas: un pago a D. Pedro Portilla por 1.126 adoquines, y la reclamación de varios toneleros pidiendo se les pagasen 112 pipas que se destinaron a tal fin.³²

El triunfo

Pero el resultado de Alcolea precipitó la resolución de la crisis en favor de los sublevados, y el régimen desapareció tras la marcha de la reina a Francia.

Calonge fue detenido en Dueñas, e Inestal, a su paso por Reinosa, fue recibido por la autoridades, una numerosa manifestación y una banda tocando el "Himno de Riego". La ciudad había constituido ya su Junta Revolucionaria.

Ese mismo día volvía a Santander en el pequeño convoy tan mencionado, la Junta, otras personalidades y refugiados, junto con una compañía de infantería.

Las felicitaciones llovieron de todo el país, la primera la de Palencia: "Llor y prez a los bravos santanderinos", Madrid comunicaba horas después: "Bien por esa población. Bien por sus heroicos defensores. La Junta Revolucionaria de Madrid envía a Santander y Santoña la expresión de su simpatía y su admiración".³³ Seguían Zamora, Astorga y muchas otras. A las felicitaciones se unieron las suscripciones por las víctimas, encabzada una de ellas por los Montañeses residentes en Madrid.

Poco después llegaba otra felicitación por un hecho aún más encomiable:

"San Sebastián 5 de octubre. 10,35 noche. Por los periódicos de Madrid se ha sabido aquí que puesto el general Calonge a disposición de esa Junta, le ha perdonado, manifestando que sólo desea no oír pronunciar su nombre. Esta corporación, eco fiel de los sentimientos de entusiasmo que sin duda alguna causará en todo pecho liberal guipuzcoano un rasgo de tan sublime abnegación, saluda alborozada a esa Junta ¡Llor eterno a la heroica y generosa ciudad de Santander! Un país que cuenta en su seno ciudadanos que saben observar conducta tan admirable, prueba que es digno de figurar entre los pueblos libres".³⁴

32. A.M.S. *Libro de Actas*.

33. B.O.P.S. 1-X-1868.

34. *Ibid.* 7-X-1868.

Aparte la retórica decimonónica, realmente Santander hizo honor ese día a sus títulos.

Agradecimiento

Era ya una inveterada costumbre en los pronunciamientos y contiendas civiles del siglo XIX, que los militares del bando vencedor se arrogasen rápidos ascensos y condecoraciones. Incluso Calonge concedió a todos los oficiales y suboficiales heridos de su división el ascenso al empleo inmediato y una Cruz de Isabel II pensionada con 30 reales mensuales a los heridos de tropa. Los finales vencedores no hicieron otra cosa, con la salvedad de la Armada, muy crítica con promociones que dejaban en duda los motivos del alzamiento; por decreto de dos de noviembre, el nuevo Ministro de la Marina, concedía ventajas en el tiempo de servicio a los reclutas y el ascenso a los empleos inferiores, pero dejando en su puesto a oficiales, jefes y generales. Confirmaba con esto lo expresado por él desde el primer momento, y concretado en su proclama de 28 de Septiembre. "No temais que recompensas personales sean aceptadas por ninguno de nuestros compañeros iniciadores del movimiento. La más insignificante empañaría el puro brillo de nuestra leal y noble conducta".³⁵

Pero en Santander no se veían las cosas así, y se pidió el ascenso para la dotación de la "Caridad", la respuesta del comandante de la goleta, D. Gerónimo García Palacios no pudo ser más clara:

"Excmo. Sr.: En el día a hoy he recibido los títulos que para el empleo inmediato se ha dignado V.E. remitirme y que la liberalidad de la Excm. Junta de Gobierno de esta Provincia ha tenido a bien expedirnos".

"Tanto los oficiales de este buque como el que suscribe, agradecemos en el alma la distinción con que la Excm. Junta se ha servido honrarnos, y tanto más por lo insignificante de nuestros sefvicios que no han sido más que unirnos al glorioso alzamiento que la Nación deseaba".

"Pero como quiera que anteriormente hayamos dirigido una protesta al Excmo. Sr. Brigadier de la Armada Nacional D. Juan B. Topete, iniciador en nuestra corporación de la Revolución, de habernos adherido al alzamiento espontáneamente, interpretando la voluntad nacional, sin ninguna clase de ambición personal, renunciando solemnemente a cualquier gracia que por este concepto pudiera tratarse de concedérsenos, nos vemos en la imprescindible

³⁵. Ibid. 6-XI-1868.

³⁶. Ibid. 7-X-1868.

necesidad de renunciar a las gracias que la Excma. Junta ha tenido a bien concedernos, y cuyos títulos tenemos la honra de conservar en nuestro poder, únicamente como recuerdo de la liberalidad y distinción con que nos ha honrado quedando eternamente reconocidos a estas gracias".

La contestación de la Junta fue dar a la publicidad el anterior oficio en el Boletín Oficial, incluso en la Gaceta de Madrid, "a fin de que España entera, sepa el noble y generoso comportamiento del jefe y oficiales de la goleta de guerra "Caridad" y añadía:

No concluirá esta Junta sin exponer aquí, que la goleta de guerra "Caridad" puede gloriarse de haber sido el primer elemento y la parte más integrante en el glorioso alzamiento y combate del día 24, que proporcionará eternamente a la ciudad de Santander un glorioso recuerdo, y la hará merecedora de un timbre calificativo en relación con la brillante jornada que ha hecho en la revolución". Santander, 14 de Octubre³⁷

No se piense que fueran alharacas, cuatro días antes, el flamante Ministro de la Guerra D. Juan Prim y Prats había otorgado el ascenso a todos los alzados del Ejército.

Entre los que tan dignamente rechazaban la recompensa se hallaba el segundo comandante de la goleta D. Joaquín Bustamante y Quevedo, entonces Alférez de Navío, quien no sería la última vez que renunciara a una recompensa otorgada por sus paisanos.³⁸

El único recompensado fue el Brigadier Chacón, nacido en Cádiz en 1807 pero con un matiz bien preciso: por orden de 21 de septiembre de 1869 se le concedió la Gran Cruz de Isabel la Católica en recompensa por los servicios prestados como Presidente que fue de la Junta Revolucionaria de Santander.

Epílogo

Ya en la Reseva, el veterano marino murió en Madrid el 5 de febrero de 1878. En cuanto a García Palacios, murió poco después de su ascenso a Capitán de Navío en Julio de 1883.³⁹

En cuanto a los buques, cabe señalar que siguieron los tristes avatares del "Sexenio Democrático", la "Caridad", al parecer, figuró en la escudra cantonal.

³⁷. *Ibid.* 16-X-1868.

³⁸. Los datos biográficos de ambas hojas se servicios. A.A.B. *Espedientes Personales*.

³⁹. FERNANDEZ GAYTAN, J. "La Marina Liberal en las Guerras Civiles del siglo XIX". *Revista de Historia Naval*, nº 19 de 1987, pag. 54.

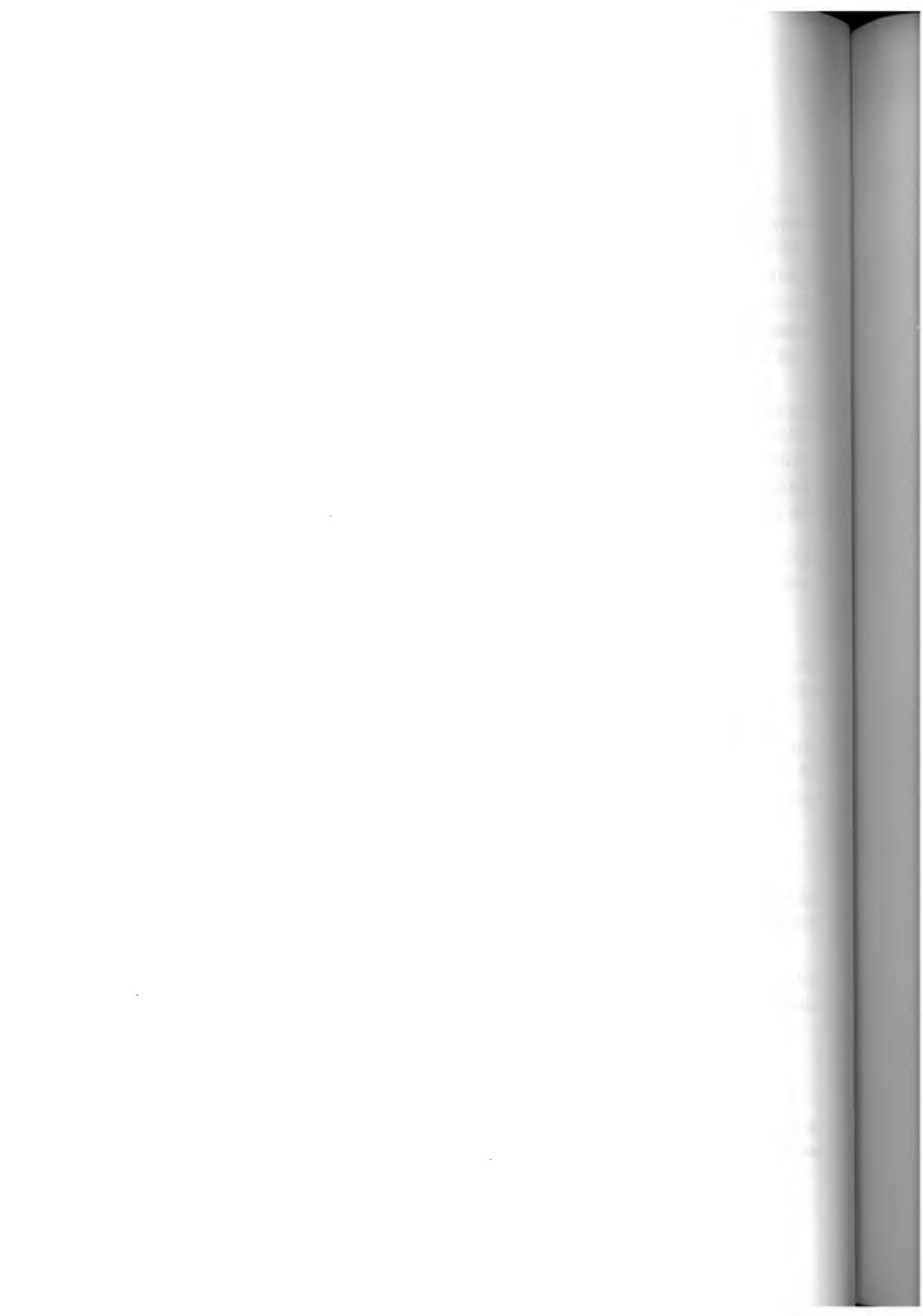
Poco después volvían a aguas norteñas, y especialmente de Santander y Santoña, muchos de los buques que operaron en el Cantábrico durante 1868. Así estuvieron encuadrados en las Fuerzas Navales del Norte con motivo de la guerra carlista, la fragata "Vitoria", el "Colón" y la "Caridad".

La historia tiene sus paradojas, y cuando tras la Restauración, la ya reina madre Isable II, pudo volver a España, el 29 de julio de 1876 uno de los buques que la rindió honores fue la mismísima goleta "Caridad".⁴⁰

El buque continuó prestando sus servicios por aguas españolas, figurando ya viejo en una aventura colonial, la adquisición por España de la colonia del Río de Oro en 1884 ⁴¹. Pocos años después el buque fue dado de baja y desguzado. Sólo le sobrevivió entre sus compañeros revolucionarios la "Vitoria" que modernizada en 1897 llegó al siglo XX, teniendo una destacada actuación en las primeras campañas de Marruecos.

⁴⁰. GONZALEZ ECHEGARAY, R. *op. cit.* pag. 409.

⁴¹. RODRIGUEZ GONZALEZ, A.R., *op. cit.* pag. 391. Pese a la opinión de algunos autores que creen que el buque fue retirado en 1883. En el Estado General de la Armada de 1885 aún figura en activo.



SUBMARINOS ITALIANOS EN SANTANDER, EN 1942,
DOS PROBLEMAS PARA LA ESPAÑA DE LA
"NO INTERVENCION"

EMILIO HERRERA ALONSO



SUBMARINOS ITALIANOS EN SANTANDER, EN 1942, DOS PROBLEMAS PARA LA ESPAÑA DE LA "NO INTERVENCION".

En el verano de 1942, cuando la Segunda Guerra Mundial se hallaba en su ecuador –aunque ésto no se podía prever entonces– se produjeron dos hechos bastante similares, y próximos entre sí en el tiempo, de los que la bahía y el puerto de Santander fueron pasivos protagonistas, y que pusieron en aprietos al Gobierno de España que a duras penas podía sostener su situación de "no beligerancia" y mantener a nuestra patria sin intervenir directamente en la más grande tragedia conocida por la Humanidad, cataclismo que causaría la muerte a más de cincuenta y cinco millones de seres humanos, cambiaría el mapa político del Mundo y, sobre todo, modificaría radicalmente el talante del hombre, terminando así la Edad Contemporánea –que apenas había durado un siglo y medio– y comenzando la Actual.

Era bastante delicada en aquellos meses la situación de España, que se mantenía en muy precario equilibrio, entre la amistad que el Gobierno deseaba mantener con Italia y Alemania, y la necesidad de evitar dar un pretexto a Gran Bretaña para complicar a nuestra patria en la contienda, ya que desde la entrevista de Franco y Hitler en Hendaya el 23 de octubre de 1940, las relaciones se habían enfriado entre España y Alemania al negarse aquel a las pretensiones de éste de atacar Gibraltar desde territorio español, propósito para el que los preparativos alemanes iban muy avanzados, y al que Hitler no había renunciado definitivamente, lo que ponía en peligro la "no beligerancia" española, ante la amenaza tácita de la invasión de las islas Canarias por los Aliados.

En esta incómoda posición se produjeron los incidentes que se relatan en este artículo.

El Atlantico y los Submarinos italianos

En 1940 disponía la Armada italiana de unos treinta submarinos oceánicos, y ya el 11 de junio, día en que Italia entro en guerra con Francia y Gran

Bretaña, uno de ellos, el **Finzi**, se hizo a la mar en La Spezia y, burlando la vigilancia británica en el estrecho de Gibraltar, cruzó éste navegando en superficie y se internó en el Océano. El segundo que realizara la travesía, el **Veniero**, la efectuó en inmersión, alcanzando el Atlántico con toda felicidad, pese a las poco conocidas corrientes cambiantes y de varios sentidos que, dependiendo de la profundidad, existen en el Estrecho. Tras el **Veniero**, y con intervalos de dos días entre uno y otro, fueron veinticinco los submarinos italianos que salieron al Atlántico, y siempre, tanto los que salían del Mediterráneo como los que regresaban a Italia al final de sus cruceros, lo harían en inmersión, sin que ni uno sólo se perdiera por esta causa.

Al término de cada misión se veían obligados a regresar a Italia para reposarse en sus bases, y así lo hicieron hasta que, derrotada Francia, fue su costa atlántica ocupada por Alemania a principios de julio de 1940, y a partir de estas fechas, y en apenas dos meses, la Regia Marina organizó una base de submarinos en Le Verdon, en Burdeos, con servicios, almacenes, defensas y guarnición completamente independientes de la Kriegsmarine, a la que se dió el nombre de **Betasom**.

La no muy moderna construcción de los submarinos italianos y la correspondiente lentitud de maniobra, los hacía poco aptos para ser empleados "en jauría" –como actuaban los alemanes– corriendo consecuentemente mayores riesgos y obteniendo resultados más pobres que los alcanzados por los "U-Boots" del almirante Doenitz.

Sus áreas de operaciones estuvieron situadas, principalmente, en el Atlántico Norte en su zona oriental, pero algunos de ellos, luego de entrar en la guerra los Estados Unidos y el Brasil, actuarían en aguas americanas, para lo que tendrían que realizar campañas de una duración media de cuarenta días los submarinos italianos que, aunque en un principio alcanzaron indudables éxitos, pronto sus resultados llegarían a ser notoriamente bajos al disminuir el tráfico en aquellas aguas.

El "Torelli" es atacado y alcanzado

Era el **Torelli** un submarino de la clase **Marconi**, botado en 1940; tenía una eslora de 76,5 m. y desplazaba 1.195 toneladas en superficie y 1.490 en inmersión. Tenía una tripulación de 57 hombres -siete de ellos, oficiales- y en la época del incidente que aquí se relata, estaba mandado por el teniente de navío, Augusto Migliorini.

La aventura que llevaría a este submarino al puerto de Santander se inició en la noche del 3 al 4 de junio de 1942, cuando habiendo salido de su base de Burdeos, navegaba por el Cantábrico dirigiéndose a desarrollar un crucero de caza por el Atlántico, y fue sorprendido en superficie y atacado por un avión británico que, aunque no logró impacto directo alguno con sus bombas, cayeron éstas a tan poca distancia del **Torelli** que resultó considerablemente dañado, sin posibilidad de sumergirse y en un primer momento, sin capacidad de maniobra, siendo ametrallado por el avión atacante que tan bruscamente como había comenzado el ataque lo daría por terminado, alejándose en la oscuridad.

Verificados los daños se comprobó que inexplicablemente nadie había resultado herido a bordo, y que las averías más importantes eran: la rotura del cierre de la escotilla y algunas planchas del casco rasgadas, con vías de agua a proa, fugas de cloro en las baterías y dos incendios: uno a popa que fue rápidamente dominado, y otro en la sección de proa, de bastante más consideración. A la vista la de situación, Migliorini decidió dirigirse a la costa española, haciéndolo el **Torelli** penosamente, algo escorado a estribor, mientras se trataba de contener el incendio que pudo ser finalmente extinguido inundando un pañol de municiones.

La niebla que cubría la costa hizo que el submarino embarrancara a la entrada del puerto de San Juan de Nieva, siendo allí zarandeado y maltratado su casco contra el bajo fondo por la resaca, hasta que en la pleamar, ayudado por dos remolcadores pudo ser reflotado y llevado hasta un muelle donde quedó atracado. Reconocidos los daños, se iniciaron inmediatamente los trabajos para remediarlos, pero dado el estado en que el buque se encontraba, en la mañana del 5 fue necesario remolcarlo a un bajo fondo y dejarlo sobre la arena para allí continuar las reparaciones.

Idas y Venidas para evitar el internamiento

Al conocerse en la Embajada italiana de Madrid, por la tarde del día 4, la situación en que el **Torelli** se encontraba en San Juan de Nieva, el agregado naval, capitán de navío Aristóteles Bona, luego de informarse de las condiciones en que el buque se hallaba y ponerlo en conocimiento del Ministerio de Marina en Roma, y del mando de **Betasom**, se trasladó el puerto asturiano donde recibió una triste impresión ante el submarino embarrancado.

Migliorini quería salir, a toda costa, y regresar a Burdeos para efectuar allí las necesarias reparaciones, ya que reconocido por un buzo el casco del submarino, se había visto que las averías estaban todas a proa y no comprometían la capacidad náutica de aquel cuyos motores térmicos y compresores funciona-

ban, por lo que Bona, ante el inminente riesgo de internamiento anunciado por el Comandante General del Departamento del Ferrol –si en cuarenta horas el **Torelli** con su tripulación completa "sin dejar en tierra un sólo hombre" y por sus propios medios, no abandonaba el territorio español– decidió de acuerdo con **Betasom** que, tras tapar con cemento las vías de agua, saliera el submarino del puerto y navegando en superficie y sin abandonar las aguas españolas, se dirigiera hacia la frontera francesa desde donde sería escoltado por aviones y buques del Eje hasta Burdeos. Y siguiendo este plan, el 6 a media noche, con la pleamar, el **Torelli** –que desde la mañana se encontraba a flote– abandonó su boya y salió a mar abierto. Bono regresó a Madrid convencido de que el incidente había sido satisfactoriamente resuelto.

El "Torelli", atacado de nuevo

El submarino italiano dobló el cabo de Peñas y continuó su ruta, manteniéndose a dos millas de la costa. Todo parecía marchar bien, pero a primeras horas de la mañana se presentó sobre el buque un hidroavión "**Sunderland**" británico que, sin respeto alguno a la norma internacional que prohíbe las acciones bélicas en aguas territoriales de países neutrales, atacó en sucesivas pasadas con bombas a aquel que con continuas maniobras esquivó los ataques, mientras con sus armas trataba de mantener a distancia al hidro.

Media hora más tarde se unió al ataque otro "**Sunderland**", y el **Torelli** que se había visto en serios apuros para eludir el ataque del primero, no pudo conseguirlo de ambos, resultando pronto enmarcado por un grupo de bombas que aunque no llegaron a tocarlo, crearon en torno suyo una verdadera tempestad que lo zarandó, arrojando a varios hombres al agua y dejándole inutilizado el timón y el sistema eléctrico.

Uno de los hidros, aparentemente alcanzado por el fuego del submarino italiano, se alejó arrojando humo por uno de sus motores, pero el otro, aprovechando que el **Torelli** se encontraba prácticamente inmóvil, tras largar varias bombas desde 50 metros de altura, pasó repetidamente sobre él ametrallándolo, sin que desde el buque se pudiera oponer otra resistencia que fuego de armas portátiles, al haber quedado inutilizados el cañón y la ametralladora.

Algunas planchas del casco se abrieron y varios hombres cayeron al mar, y aunque hubo heridos a bordo, éstos fueron pocos y ninguno de gravedad. Migliorini, para dar la impresión de que el submarino se hundía y era abandonado, ordenó arrojar al agua los botes neumáticos, y la treta produjo resultado, ya que el "**Sunderland**" dió por terminado el ataque y se alejó con rumbo norte. El **Torelli**, tras recoger a los hombres del agua, con los motores térmicos, que

logró poner en funcionamiento, y con una escora a estribor de 20 grados, se dirigió a Santander a donde no tardó en llegar, dado que el ataque de los hidroaviones británicos se había producido a menos de dos millas del cabo Mayor.

El "Torelli" en Santander

A las 10 de la mañana entró en la bahía de Santander el **Torelli**, justo a tiempo para no irse a pique, posándose en un banco de arena, en la punta Rabiosa. Los heridos, entre los que se encontraba el alférez de navío Fantoni, fueron desembarcados y trasladados a la Casa de Salud Valdecilla donde quedaron hospitalizados. El buque fue remolcado al dique de Gamazo donde quedó en seco, y el Comandante de Marina de Santander, capitán de navío Alfredo Nárdiz, hizo saber a Migliorino que, ordenado por el Gobierno de España, el submarino quedaba internado.

Cuando el capitán de navío Bona llegó a Madrid en la mañana del día 8, se encontró con la malas noticias del ataque sufrido por el **Torelli** -apenas atenuada por su arribada a Santander- y del internamiento del buque. El **Torelli** había irrumpido en el "problema español" en muy mal momento, ya que como consecuencia de un conjunto de incidentes en que submarinos del Eje habían entrado en puertos españoles -el **Capellini** en Ceuta y en Las Palmas, el **Brin** y el **Bianchi** en Tánger¹, y dos elemanes, en El Ferrol- decían los ingleses que "todos los puertos españoles eran bases para los submarinos del Eje", y el ataque de un avión británico al **Torelli** en aguas españolas, podía interpretarse como un advertencia sobre la posibilidad de eventuales bombardeos a buques del Eje en los puertos españoles.

Comenzó para Bona un constante ir y venir entre Madrid y Santander donde al **Torelli** se le relalizaban las reparaciones que precisaba. La Comandancia de Marina trató de que la tripulación permaneciera en tierra y el submarino le fueran desmontadas las hélices, pero Bona, en una infatigable labor en Madrid, en los Ministerios de Asuntos Exteriores y Marina, obtuvo la suspensión de estas medidas; una parte de la tripulación fue enviada a Burdeos, siendo alojada el resto en tierra con autorización para circular libremente por la ciudad; mientras tanto, de Burdeos se trasladaron a Santander ocho operarios especializados, enviados por **Betasom** para trabajar en las labores de reparación del buque.

¹.- Para mantener la neutralidad de la plaza y el puerto de Tánger, tropas españolas ocuparon el enclave el 4 de noviembre de 1940, siendo susituida la Junta Administrativa Internacional, por un Gobernador español.

El capitán de fragata Caridi, Jefe del Estado Mayor de **Betasom**, se trasladó a Santander, y a la vista de lo adelantados que iban los trabajos en el **Torelli**, tramó un plan para burlar la orden de internamiento y escapar del Puerto de Santander, y para ello dió instrucciones a Migliorini para que la acción no fuera precipitada ni fracasara por falta de preparación. El personal del submarino no debía conocer el propósito del Comandante, para evitar posibles indiscreciones que podrían dar al traste con el plan, las guardias a bordo se organizarían repartiéndolo a la dotación en dos grupos, en uno de los cuales estarían los elementos indispensables para la navegación.

La navegación se haría en superficie, saliendo con la noche por delante y manteniéndose en aguas españolas hasta el confín de éstas con las francesas, y desde allí, marchar a Verdon sur Mer, teniendo a **Betasom** exactamente informado de los preparativos, ruta y horario, para la operación de escolta marítima, desde la salida de aguas españolas, y la correspondiente exploración aérea previa. Para decidir el día y la hora de la fuga, se estudiaron las mareas, la previsión meteorológica y las fases de la luna.

La Evasión

El 7 de julio, el capitán de navío Bona comunicaba a Roma que el **Torelli** quedaba aquel día en condiciones de perfecta navegabilidad, y que ésta en superficie, quedaba asegurada. Se había decidido que el buque, cuando al salir del dique seco fuera remolcado hacia el lugar que se la había designado en la dársena del Cuadro, en el fondo del puerto, llevara a cabo la fuga.

Con el fin de que esta evasión se iniciara a últimas luces de la tarde, y así poder contar con el mayor número posible de horas de oscuridad para la primera parte de la operación, se trataría de retardar la maniobra de remolque todo lo necesario.

Betasom por su parte, dispondría la realización de exploraciones aéreas amplias el día D por la tarde, y escolta aérea desde el alba a todo lo largo del día D+1, hasta la llegada del **Torelli** al estuario de Gironde, y escolta naval desde la salida del buque de las aguas españolas.

El día 10 todo se desarrollaría como si se hubiera ensayado; el **Torelli** salió del dique de Gamazo a últimas horas de la tarde, y una vez a flote y amarrado con un cabo al remolcador, comenzó la maniobra para llevar a la dársena del Cuadro, muy en el interior del puerto, al submarino; a bordo de éste, además de su dotación, se encontraba el 2º Comandante de Marina de Santander, capitán de corbeta Lorenzo Sanfeliú, y cuando el buque y su remolcador se encon-

traban en el centro de la canal, aprovechando un descuido de aquel, se largó el cabo de remolque, el **Torelli** puso en marcha sus motores **Diesel** y enfiló la boca del puerto ante las inútiles protestas del marino español que no quería creer lo que estaba ocurriendo. A pocas millas del cabo de Ajo, Sanfeliú fue trasbordado a un barco pesquero del cabildo de Santoña que lo condujo a Santander.

El Gobierno español protestó enérgica y ostensiblemente ante el italiano, por la irregular conducta del buque que no había respetado su condición de internado; por su parte, el mando italiano, ante la eventualidad de otra arribada forzosa a puertos españoles, destinó a todos los oficiales del **Torelli** al Mediterráneo², considerando que su acción podía haber creado cierto resentimiento que provocara alguna reacción que perjudicara las relaciones recíprocas de ambas naciones.

El "Reginaldo Giuliani"; otro problema

Aún no habían transcurrido dos meses desde la espectacular evasión del **Torelli** del puerto de Santander, cuando en éste entró otro submarino italiano, el **Reginaldo Giuliani**, también a consecuencia de daños sufridos en ataques aéreos aliados.

Era el **Giuliani** un submarino oceánico, de 84'3 metros de eslora y un desplazamiento de 1.150 toneladas en superficie, y 2.060 en inmersión. Su tripulación la componían setenta y dos hombres -ocho de ellos, oficiales- y en el momento de los acontecimientos que aquí se refieren estaba mandado por el capitán de fragata Giovanni Bruno.

En la segunda quincena de julio, el **Giuliani** había realizado un crucero de caza por el Mar Caribe y, posteriormente había actuado al sur de archipiélago de Cabo Verde, obteniendo resultados satisfactorios, ya que había echado a pique tres barcos mercantes con más de 15.000 toneladas -la motonave británica **Medom**, y los vapores **Sylvia Larrinaga**, también británico, y el norteamericano, **California**- y ya, llegando al límite de su autonomía, regresaba a su base de Burdeos. El 27 de agosto, **Betasom** informaba al submarino de la fuerte vigilancia aérea que los Aliados mantenían en el golfo de Vizcaya.

A mediodía del 1 de septiembre, cuando el **Giuliani** se encontraba en superficie cargando sus acumuladores, a 170 millas del estuario de Gironde, se presentó sobre él un "**Sunderland**" británico que, sin darle tiempo a sumergir-

².- Dado que no escasean los puertos españoles en el Mediterráneo, es de suponer que en este mar no tenían los italianos tener que arribar a ellos.

se, le atacó con fuego de ametralladora, logrando con la primera ráfaga alcanzar al comandante Bruno en la garganta. Los marinos italianos se dispusieron a la defensa con las armas del submarino, al tiempo que el herido era llevado al interior del buque y tomaba el mando de éste el 2º Comandante, teniente de navío Aredio Galzigna.

Pocos minutos después de iniciado el ataque el "**Sunderland**", dos aviones llegaban a unirse a éste; uno de ellos resultó pronto alcanzado por el fuego del **Giuliani** y se vió forzado a dirigirse a aterrizar en territorio español³. El submarino, aprovechando un momento favorable, hizo inmersión, y aunque los aviones le arrojaron varias cargas de profundidad, no le causaron daños.

El "Giuliani" es atacado nuevamente, y averiado

Tres horas mas tarde, de nuevo en superficie, el submarino comunicó a **Betason** el ataque sufrido, el estado del Comandante, y que reanudaba la navegación, estimando su llegada a la base el 2 de septiembre.

Fue objeto de un segundo ataque aéreo el **Giuliani** en la mañana del día 2, saliendo de nuevo indemne, pero teniendo la convicción de que era especialmente buscado por las patrullas aliadas, y así, pocas horas más tarde era atacado por un bimotor **Lockheed "Ventura"** que, desde una altura de 30 metros largó cuatro cargas de profundidad, una de las cuales rebotó en la popa del navío, cayendo al mar sin hacer explosión, pero las otras tres estallaron bajo la quilla, sacudiendo violentamente al buque que se detuvo, escorando fuertemente a babor, mientras chorros de combustible salían por grietas de su casco.

Continuó el avión el ataque con bombas que cayeron a cierta distancia del **Giuliani**, y con fuego de ametralladora sobre él que casi desde el comienzo del ataque se encontró inerme, con las armas de a bordo fuera de combate tras la tremenda sacudida causada por las cargas de profundidad, y que hubo de sufrir pasivamente los ataques del avión que, inesperadamente, tal vez por haber llegado al límite de su autonomía, abandonó la operación y se alejó definitivamente. En este ataque resultaron heridos cinco tripulantes del submarino.

El "Giuliani" en Santander

El buque, con el doble fondo de babor seriamente dañado, y con otras averías de importancia, quedó detenido, escorado y sin capacidad de inmersión.

³.- Aunque en la documentación del **Giuliani** figura esta afirmación, ningún avión aliado tomó tierra en territorio español en aquella fecha.

Con gran trabajo de la tripulación y recurriendo a medios de fortuna, se logró poner en marcha uno de los motores térmicos y, penosamente y aprovechando la oscuridad de la noche, logró Galzigna acercarse a la costa española, alcanzándola a la altura de Suances desde donde se dirigió el **Giuliani** a Santander en cuya bahía entró en la mañana del día 3.

No disponiendo ya de reserva alguna de aire para contener la escora que ya resultaba crítica para la estabilidad del buque, Galzigna decidió vararlo en un bajo fondo. Inmediatamente fueron desembarcados los heridos que ingresaron en la Casa de Salud Valdecilla donde el comandante Bruno fue operado de la complicada herida que le atravesaba el cuello; la operación fue un éxito, y en palabras de Galzigna, el comandante Bruno "**fu particolarmente fortunato perchè il reparto otorinolaringoiatrico era diretto da uno dei più celebri specialisti della Spagna**".

Reconocidas minuciosamente las averías, y reparadas provisionalmente las más importantes, el **Giuliani** fue puesto a flote y remolcado al lugar de atraque designado por la Comandancia de Marina, en la dársena del Cuadro, en Maliaño.

Al conocerse en **Betasom** la arribada del submarino a Santander, pensando con optimismo que lo había hecho por falta de combustible, enviaron por mar, diez toneladas, pero temiendo las dificultades que podían surgir, el almirante Michele Bianchi, jefe de **Betasom**, nombró una comisión, para que fuera a Santander, compuesta por el capitán de corbeta Giovenale Anfossi, el teniente de navío Gazzana Priaroggia y el comandante, ingeniero, Fenu. Anfossi llevaba el encargo de, fuese como fuese, hacer salir al submarino lo más pronto posible, superando los eventuales obstáculos que se esperaba que las autoridades españolas pondrían.

Llegaron los comisionados el día 4 a primera hora de la tarde, y el comandante Anfossi, tras un rápido reconocimiento del submarino, dispuso algunas sumarias reparaciones y decidió que éste se hallaba en condiciones de, navegando en superficie marchar a Le Vernon, al mando de teniente de navío Gazzana, y determinó que así se haría en las primeras horas de la noche de aquel mismo día.

Planes italianos para recuperar el submarino

Tratando de engañar a las Autoridades españolas, solicitó Anfossi que el **Giuliani** entrara en dique seco, mientras que, sin tener en cuenta la opinión del Galzigna, se disponía al buque para zarpar a las 21.00 horas.

Pero la Comandancia de Marina de Santander tenía otro punto de vista, e hizo saber a los marinos italianos que, aunque el submarino no estaba internado, no podía abandonar el puerto sin autorización del Gobierno español, ya que habían transcurrido más de 24 horas desde su entrada en aquel. Y recordando el incidente protagonizado por el **Torelli** apenas dos meses antes, y tratando de evitar una sorpresa, abarloadon al **Giuliani** una pesada draga que le impedía el movimiento, al tiempo que se intensificaba la vigilancia en la dársena.

Anfossi ideó un plan para sorprender a las Autoridades españolas y sacar al submarino de Santander, e informó a **Betasom** del proyecto, pero éste, que sabía que aquellas estaban decididas a impedir la fuga del **Giuliani**, aunque para ello fuera necesario emplear la fuerza, desautorizaron el plan. Realmente el proyecto ideado por Anfossi era una chapuza.

Llevaba el submarino italiano dos días en Santander cuando se solicitó la presencia de un representante de la Armada española para un reconocimiento de las averías de aquel, y una vez realizada la inspección, se redactó un documento que fue firmado por el capitán de corbeta Sanfeliú y el capitán ingeniero Ricardo Iglesias, por España, y por parte italiana por el teniente de navío Galzingna y el capitán ingeniero Mario Contessi. En dicho informe, luego de relacionar las averías, se determinaba que para solucionar éstas, serían necesarios sesenta días de trabajo, con lo que el **Giuliani** habría de permanecer fuera del agua, reparando los daños, dos meses a partir del 12 de septiembre, fecha de la firma del acta, y en consecuencia, fue puesto en dique seco y, para mayor seguridad, le fueron encadenadas las hélices.

El personal del **Giuliani** fue alojado en hoteles de la ciudad, regresando a Le Vernon aquel que no se consideró necesario. El comandante Bruno, con quien se había reunido su esposa en Santander, regresó en la primera semana de octubre a Italia para allí continuar su curación y convalecencia.

Superados los primeros momentos de desconfianza, se establecieron amistosas relaciones entre los marinos italianos y las Autoridades santanderinas que no escondían su preocupación por que pudiera repetirse la molesta situación que con su comportamiento había creado el capitán de corbeta Migliorini, fugándose con el **Torelli** y provocando duras protestas de los Aliados que habían acusado al Gobierno español de haber propiciado la salida del navío, y amenazado con el bloqueo de los barcos que transportaban víveres a España.

Se prepara la evasión

De Burdeos llegaron con cierta regularidad envíos de suministros para los tripulantes del **Giuliani**, y disimulados entre éstos, piezas de repuesto y meta-

les especiales para la puesta a punto del submarino, a espaldas de las Autoridades españolas.

En la última semana de octubre fue puesto a flote el submarino y remolcado a la dársena del Cuadro donde quedó atracado, realizando trabajos de reparación en el interior del buque.

Durante la estancia del **Giuliani** en Santander, aviones aliados, especialmente bimotores "**Ventura**" británicos, sobrevolaron la bahía con cierta insistencia, probablemente tratando de conocer el grado de alistamiento del submarino italiano. Estas violaciones del espacio aéreo de España, eran "saludadas" poco más que protocolariamente, por el modesto fuego antiaéreo de las dos piezas de 76 milímetros del minador **Jupiter** que se encontraba atracado al muelle de la Comandancia de Marina.

Es difícil saber cuales eran los propósitos del Gobierno español en lo referente al **Giuliani**, aunque hoy "a toro pasado" se puede pensar que las precauciones ostensiblemente tomadas por la Comandancia de Marina de Santander para impedir la fuga del submarino italiano, no pasaran de ser una justificación ante los aliados para evitar las posibles sanciones y represalias. De lo que no parece existir duda es de que el teniente de navío Galzigna sabía que el sábado 7 de noviembre, y durante el fin de semana, sería retirada la vigilancia de la dársena, y de que **Betasom**, estaba informado de que al mediodía del domingo, el **Giuliani** abandonaría Santander.

La Fuga

El 9 por la mañana, como venía sucediendo domingo tras domingo desde su llegada, los marinos italianos se presentaron en el submarino para recibir la asignación semanal que en pesetas se les daba. Cuando toda la dotación se hallaba a bordo, se pusieron los motores en marcha, las amarras fueron largadas y el submarino se dirigió directamente a la entrada de la bahía sin que nadie moviera un dedo para impedirlo.

La operación se había preparado "con tanto sigilo", que el faro del cabo Mayor, Piquío, el Sardinero y todos los puntos desde los que se domina el abra, estaban llenos de santanderinos que esperaban ver salir al **Giuliani** y, tal vez, presenciar un combate naval entre éste y navíos británicos. Pero entre los cabos Mayor y de Ajo evolucionaban, a pocas decenas de metros sobre la superficie del aquel día tranquilo mar, dos tetramotores de la Luftwaffe, **Focke Wulf Fw-200C "Kondor"**, de la base de Burdeos, que protegieron la salida del submarino que, una vez en alta mar, se dirigió a su base de Le Verdon en la que entró

sin contratiempos tras una travesía realizada en superficie, toda ella con protección aérea y, desde Hendaya, también naval.

Epílogo

El Gobierno español hubo de lidiar, una vez más, un incómodo morlaco, el que la fuga del *Giuliani* echó al ruedo de sus difíciles relaciones con los Aliados. Ya no se darían más "casos" de submarinos, pues la situación en que los "U Boot", en los primeros años de la guerra, con sus brillantes éxitos casi llegaron a estrangular el tráfico marítimo aliado, estaba cambiando rápidamente a finales de 1942, y de los hundimientos que aquel año fueron ciento treinta y cinco con 800.000 toneladas, se pasó a un estancamiento en los primeros meses de 1943, descendiendo bruscamente en abril, llegando a ser únicamente cinco los hundimientos de mayo con un total de 20.000 toneladas. El establecimiento de bases aéreas aliadas en Groenlandia y en la isla Terceira, en las Azores, fue decisivo para la lucha antisubmarina, y la destrucción de submarinos del Eje creció notablemente, hundiéndose treinta y siete en julio, trece de ellos en el golfo de Vizcaya. De hecho, a partir de estas fechas ya no constituirían los submarinos un peligro apreciable para los Aliados que comenzaron a poder cruzar el Atlántico sin sufrir bajas.

En cuanto a los submarinos italianos que fueron forzados huéspedes de Santander en 1942, el *Torelli* fue modificado para transportar 150 toneladas de materiales indispensables para la industria de guerra japonesa, y en el verano de 1943, luego de una travesía sin escalas a través de los océanos Atlántico e Indico y de los mares de la Sonda y de la China, llegó al Japón donde le sorprendió el armisticio, siendo apresado por los japoneses, pero averiado en un bombardeo, no volvió a navegar, siendo desguazado al final de la guerra. El *Giuliani*, tras pasar unas vicisitudes similares a las del *Torelli*, se encontraba en Singapur al firmar Italia el armisticio, siendo capturado por los japoneses que lo cedieron a los alemanes; éstos lo rebautizaron "U-IT-23" y lo pusieron en servicio, terminando destruido por causa bélica, el 14 de febrero de 1944.

LOS DIRECTORES Y SUBDIRECTORES DEL INSTITUTO
ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA ENTRE 1914 Y 1982

ORESTES CENDRERO UCEDA



LOS DIRECTORES Y SUBDIRECTORES DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA ENTRE 1914 Y 1982 ¹

El día 18 de abril de 1914 la "Gaceta de Madrid" publicaba un Real Decreto del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, fechado el día anterior, por el que se creaba el Instituto Español de Oceanografía. Ello fue posible gracias a los esfuerzos de Catedrático de Universidad don Odón de Buen y del Cos. Se han cumplido, por tanto, más de ochenta años del que posiblemente sea el más antiguo organismo autónomo de investigación de España.

El Instituto estuvo vinculado a Santander desde su cración. Forzando un poco las cosas, podría decirse que lo ha estado incluso desde antes de crearse, pues fue la vieja Estación de Biología Marina montañesa una de las que dieron origen al Instituto. En efecto, el artículo segundo del citado Real Decreto dice textualmente: "Servirá de base para la organización de este Instituto el Laboratorio biológico-marino de Baleares y las Estaciones biológico-marinas de Santander y Málaga, ampliando la red de Laboratorios costeros con otros dos más, que se establecerán en Vigo y en Canarias respectivamente".

Podemos pues afirmar que el ya casi novagenario organismo no hubiera sido igual de no haber contado desde el principio con la Estación santanderina que, como ha recogido Madariaga (1986), desde el primer momento contribuyó de manera muy importante a la labor investigadora del Instituto.

Consideramos que las páginas de este Anuario, son el lugar adecuado y el recientemente conmemorado 75 aniversario del Instituto Español de Oceanografía la ocasión oportuna para dar noticia de los hombres ya desaparecidos o jubilados que tuvieron las responsabilidades de su marcha científica (los subdirectores) y político-administrativa (los directores). Aunque los datos que

¹. Este artículo se ha redactado gracias a las contribuciones de Francese Bujosa (Universidad de Zaragoza), Orestes Cendrero (Instituto Español de Oceanografía, Santander), Cristina García Fernández (I.E.O., Madrid), Benito Madariaga (cronista oficial de la ciudad de Santander), Miguel Oliver (Parlamento Autónomo de Baleares) y Pedro Oliver (I.E.O., Palma de Mallorca).

hemos podido recuperar sobre algunos de esos hombres son muy escasos, por desgracia, ello no significa que no dejaran su huella en el Instituto y sean menos merecedores de ser recordados.

Los directores

Odón de Buen y del Cos (1863-1945)

Odón de Buen y del Cos nació en Zuera, provincia de Zaragoza. Fue hijo de un sastre y gracias a algunas becas pudo cursar sus estudios primarios en el Instituto de Zaragoza y la licenciatura de Ciencias Naturales en las Universidades de Zaragoza y Madrid. Durante sus primeros años en Madrid colaboró con el semanario "Los Dominicales del Liberal".

En 1885 embarcó en la fragata de guerra "Blanca", que realizó un viaje de circunnavegación. Dicho viaje fue el origen de un libro que con el título *De Kristiania a Tuggurt* publicó Odón en 1887. En 1889 ganó por oposición la cátedra de Historia Natural de la Universidad de Barcelona. Durante sus primeros años como catedrático organizó la enseñanza teórica y práctica y publicó tratados escolares de geología y botánica, así como algunos escritos de carácter socio-político sobre la cuestión de Melilla y la mujer y la ciencia. Debido a su contenido darwinista, sus libros escolares fueron incluidos en el Índice de Libros Prohibidos por la Iglesia Católica y Odón apartado momentáneamente de su cátedra. Ocurría esto en el año 1895. En estos mismos años, los primeros de su estancia en Barcelona, Odón conoció a Heri de Lacaze-Duthiers (1821-1901), catedrático de zoología en la Sorbona y fundador de los laboratorios oceanográficos de Roscoff y Banyuls. A partir de entonces, Lacaze-Duthiers se convirtió en un modelo al que Odón quiso imitar, empezando así a planificar la creación en Mallorca de un laboratorio de biología marina a imagen y semejanza del laboratorio Arago de Banyuls.

En 1906 se aprobó la creación del Laboratorio de Biología Marina de Palma de Mallorca, que fue inaugurado en 1908. En estos años, Odón intensificó su relación con el extranjero, publicó algunos artículos en los *Archives de Zoologie Expérimentale et Generale*, consiguió que la *Société Zoologique de France* realizara una sesión en Palma de Mallorca y él mismo presidió en París una asamblea general de dicha sociedad.

De Buen obtuvo el traslado a la Universidad Complutense en 1911, y desde allí consiguió, en 1914, la creación del Instituto Español de Oceanografía. También, y gracias a las buenas relaciones que estableció en la Marina, pudo organizar campañas oceanográficas a bordo de barcos como el "Vasco Núñez de Balboa", el "Hernán Cortés" o el "Averroes". Debido a su cre-

ciente relación con el museo oceanográfico de Mónaco, pudo dar a conocer los trabajos de investigación que el Instituto Español de Oceanografía realizaba en gran parte de las costas españolas. Odón de Buen ocupó durante estos años un lugar destacado en la oceanografía mundial, asistiendo a innumerables congresos y presidiendo un buen número de ellos. Uno de sus últimos proyectos fue organizar la explotación mejillonera del río Ebro.

Durante la guerra civil fue encarcelado en Mallorca, pero gracias a un canje de prisioneros pudo salir de nuestro país, dirigiendo sus pasos hacia el laboratorio de Banyus-sur-Mer y finalmente a México, donde murió a la edad de 82 años. Algunos de sus hijos -Fernando y Rafael- siguieron sus huellas y el camino científico que su padre les había trazado.

Almirante Jesús María de Rotaèche (1889-1960)

El almirante Rotaèche cursó sus estudios en la Escuela Naval de El Ferrol. Al finalizar la guerra civil en 1939 fue nombrado director del Instituto, correspondiéndole la tarea de recuperar y consolidar el organismo, que tan duro quebranto había sufrido en el curso de la contienda (*Anónimo*, 1989); para ello contó con la incalculable ayuda de Francisco de Paula Navarro, subdirector del Instituto. En ese año existían ya cuatro laboratorios costeros: el Laboratorio de Santander, para el estudio de la costa cantábrica, con dependencias en las islas de Marnay y de la Yerba, donde se realizaban cultivos de moluscos (especialmente mejillón) y se comenzaron estudios biológicos sobre las poblaciones de interés pesquero, de placton e hidrología. El Laboratorio de Vigo, con secciones de biología y química preferentemente industrial, y con el objeto de asesorar en los problemas que presentaban las industrias conservera y pesquera; de esta época son los trabajos realizados sobre el contenido en grasas de varias especies de peces de nuestras costa. El tercer centro estaba ubicado en Málaga, con especial dedicación al estudio del estrecho de Gibraltar, sin descuidar los temas biológicos propios del sur de España, costa africana y Canarias. Por último, el Laboratorio de Baleares, en el cual se hacía incapié en los temas biológicos del Mediterráneo, con especial dedicación a la flora y la fauna del mar de Baleares.

Finalizada la difícil etapa de transición de la postguerra, y asegurada la supervivencia del Instituto, cesó en su cargo en 1945.

Contralmirante Rafael García Rodríguez (1884-1957)

Diplomado en la Escuela Militar de El Ferrol.

Tomó posesión de su cargo como director del Instituto Español de Oceanografía el 24 de junio de 1945, cargo que desempeñó hasta 1957.

Ocupó ex officio la vicepresidencia de España en la Comisión Internacional para la Exploración del Mar Mediterráneo entre 1945-1957 y fue delegado de España en el Consejo Internacional para la Exploración del Mar en esos mismo años.

Durante su época de director del Instituto intervino personalmente en cerca de treinta campañas, la mayoría de las cuales realizó a bordo del "Xauen" en todas las costas españolas. Asistió y participó activamente en numerosos consejos, comisiones y congresos internacionales y españoles dedicados a la pesca y a la oceanografía.

Asimismo se intensificaron los trabajos de pesca en las costas africanas del Sahara, se continuaron los referentes a la determinación de la composición química de las especies propias de nuestras costas, su biología y biometría, los estudios de zooplacton y fitoplacton, y se dio comienzo a investigaciones preliminares sobre corrosión.

En 1948, la serie *Notas y Resúmenes*, que venía publicándose desde 1924 fue sustituida por el *Boletín del Instituto Español de Oceanografía*.

Almirante Arturo Génova y Torruella (1889-1960)

Diplomado en la Escuela Naval, agregado Naval en Francia e Italia, fue comandante general de la base naval de Baleares, consejero del Supremo de Justicia Militar y miembro del Alto Estado Mayor.

Cursó estudios de oceanografía, química y biología en el Instituto Español de Oceanografía durante el curso 1933-1934, del que fue nombrado director el 9 de abril de 1957, ocupando el cargo hasta su fallecimiento.

Durante su época como director fue representante de España en el Consejo General de Pesca del Mediterráneo de la FAO, desempeñó la vicepresidencia correspondiente a España en la Comisión Internacional para la Exploración del Mar Mediterráneo y fue delegado español en el Consejo Internacional de Exploración del Mar.

Capitán de navío Dámaso Berenguer Elizalde (1902-1973)

Diplomado en la Escuela Naval Militar (1920). Realizó un curso de ingeniero hidrógrafo, permaneciendo tres años como alumno en el observatorio de Marina de San Fernando. En julio de 1958 fue destinado al Alto Estado Mayor y un año después designado director de la Escuela Naval Militar.

En 1961 fue nombrado director del Instituto Español de Oceanografía cargo que ocupó hasta 1973.

Delegado de España en el Consejo Internacional de Exploración del Mar (1961-1971) y miembro de la Comisión Nacional de Geodesia y Geofísica. Durante su dirección se fundaron los laboratorios del Instituto en Mar Menor (Murcia) y La Coruña, se reinstauró el de Canarias, con sede en Tenerife, y se obtuvo la concesión de las encañizadas del Patrimonio del Estado "La Torre" y "El Ventorrillo", en Mar Menor, habiéndose ya comenzado, al final de su mandato, las obras de construcción de lo que hoy son los Centros Oceanográficos de Palma de Mallorca y La Coruña.

Continuaron los trabajos sobre composición química de las especies de nuestro litoral, se elaboran cartas de pesca del Mediterráneo, Sahara español, Mauritania, Senegal, etc.; prosiguió el estudio del estrecho de Gibraltar y mares adyacentes, se iniciaron los estudios de las rías gallegas, que tendrían un gran desarrollo en la segunda mitad de la década de los setenta, se continuaron los estudios sobre el catastro algológico y composición de las algas en el Cantábrico.

Los años finales de la dirección del capitán de navío Berenguer coinciden con la llegada al Instituto de unas formas de trabajo distintas y se proyectan o se terminan nuevos edificios, todo lo cual favoreció el impulso que tuvo lugar en los años posteriores. Fue también cuando el organismo pasó, de estar adscrito al Ministerio de Marina, al de Comercio.

Capitán de fragata José María Turnay Turnay, ingeniero geógrafo (1916)

Nacido en El Ferrol, obtuvo su despacho de alférez de navío en abril de 1939 con el número uno de su promoción.

Fue nombrado director del Instituto Español de Oceanografía en 1973, cargo en el que cesó en 1980 para regresar al Instituto Geográfico Nacional, en el que estuvo destinado anteriormente.

Representante de España en la Comisión Oceanográfica Intergubernamental y la Comisión Internacional para la Exploración del Mar Mediterráneo.

En la época de su gestión tiene lugar un gran impulso del trabajo científico, unido al aumento de la plantilla, con lo que la situación de los equipos de investigadores cambia profundamente. En efecto, ya no se trata de pequeños grupos de generalistas dentro de cada uno de los departamentos del Organismo, sino que se forman conjuntos de especialistas que desarrollan nuevas líneas de trabajo y programas con objetivos concretos a corto o medio plazo, adquiriendo papel preponderante la función del instituto como asesor de la Administración en materias de ordenación de pesquerías, cultivos marinos y calidad del medio entre otras.

Durante su dirección fueron inaugurados los nuevos edificios de los laboratorios del Instituto de La Coruña, Santander, San Pedro del Pinatar (Murcia) y Palma de Mallorca.

Miguel Oliver Massutí (1918)

Licenciado en Ciencias Naturales en 1956.

Ayudante de Laboratorio del Instituto Español de Oceanografía por oposición en 1947, fue destinado al Laboratorio de Vigo, donde permaneció hasta 1950, año en el que es nombrado director interino del Laboratorio de Palma de Mallorca; en 1968 obtuvo la plaza en propiedad, del departamento de Biología Aplicada, siendo designado jefe y subdirector del Instituto en 1970.

Fue nombrado director del Instituto en febrero de 1980, cargo que ocupó hasta diciembre de 1982, fecha en la que fue nombrado secretario general de Pesca Marítima, cesando en marzo de 1986 a petición propia.

Vicepresidente del Consejo General de Pesca del Mediterráneo (FAO) por elección en 1967, y dos años más tarde elegido presidente de este organismo. Ha sido también vicepresidente del Comité de Vertebrados Marinos de la Comisión Internacional para la Exploración del Mar Mediterráneo, y vicepresidente ex officio de esta Comisión, así como coordinador internacional para los estudios realizados en torno a los recursos pesqueros en este mismo mar. Ha realizado numerosas campañas y es autor de gran número de trabajos sobre temas pesqueros, entre los que destacan las cartas de pesca del Mediterráneo occidental. Fue también delegado español en el consejo Internacional para la Exploración del Mar y en la Comisión Oceanográfica Intergubernamental. Con su nombramiento como director se inició una nueva etapa en la que los directores del Instituto procedían del personal científico del mismo.

Durante los tres escasos años que duró su mandato se comenzaron a recoger los resultados de los cambios que habían tenido lugar en tiempo de su predecesor, de los que Miguel Oliver, como subdirector del Instituto, fue inspirador y promotor. Además, culminaron con éxito las gestiones para contruir los nuevos edificios de los laboratorios de Tenerife y Málaga, éste trasladado a Fuengirola, y se comenzó la construcción de los tres barcos más modernos del Instituto: "José Rioja", "José M^a Navaz" y "Francisco de P. Navarro". En lo que se refiere a publicaciones, comenzó a aparecer la serie *Informes técnicos*, que continúa publicándose en nuestros días.

*Los subdirectores***Francisco de Paula Navarro Martín (1898-1960)**

Nació en Coca (Segovia) el 11 de enero de 1898. Realizó sus estudios de bachillerato en Palencia y los de Licenciatura en Ciencias Naturales en Madrid. Su disposición y su interés para y por los estudios de biología marina le llevaron a ingresar en el Instituto Español de Oceanografía el 28 de enero de 1923, siendo destinado al Laboratorio de Baleares.

Navarro fue nombrado director del Laboratorio de Baleares en 1925; permaneció en Palma de Mallorca hasta 1940 y su labor en el campo de biología marina y oceanografía fue fecunda y remarcable. Intervino en numerosas campañas del Instituto en el litoral español y costa del norte de Africa. Destacó como miembro de consejos y comisiones internacionales de oceanografía y fue autor de numerosas publicaciones de alto valor científico. Su paso por Mallorca dejó huella en los ámbitos culturales y en todas las personas que le conocieron y trataron.

En 1940 fue nombrado subdirector del Instituto, lo que motivó que dejara Palma de Mallorca para trasladarse a Madrid.

Como subdirector y responsable científico del Organismo le correspondió la tarea de organizar éste, que había perdido a muchos científicos y que, como el país en general, se veía afectado por los años de la guerra civil y sus secuelas, debiendo salvar una complicada etapa de recuperación.

Sus cualidades de hombre de bien, sus grandes valores humanos y sus vastos conocimientos científicos le permitieron cubrir con gran acierto la difícil época de los años cuarenta. Planteó la incorporación de nuevos licenciados en Biología, Física, Química, etc.; su impulso y su carácter activísimo le permitieron orientar la formación de los nuevos oceanógrafos que colaboraron con él en la recuperación emprendida y posteriormente continuaron su obra llevando al Instituto y a la Oceanografía española a los niveles de actividad y prestigio que hoy son sus características.

De sus muchas campañas a bordo de buques diversos ("Averroes", "Dato", "Urola", "Biguesu", "Xauen", "Malaspina", etc.) cabe citar las realizadas a bordo de los bacaladeros "Abrego" y "Cierzo", proyectadas para estudiar la riqueza pesquera del banco sahariano, hoy en plena explotación por la flota española y las de otros países como Japón, Unión Soviética, Corea, Marruecos, etc.

Delegado de España en el Consejo Internacional para la Exploración del Mar, ocupó la presidencia del Comité Atlántico y colaboró con gran eficacia en las

actividades de la Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mar Mediterráneo y con el Consejo General de Pesca del Mediterráneo de la FAO.

Era Navarro hombre sencillo y afable, excelente profesor y amigo; lector empedernido, leía sin descanso y con extraordinaria rapidez dando la sensación como ocurrió con Menéndez Pelayo, que podía leer, ya que no páginas enteras de un sólo golpe de vista, sí párrafos enteros de una sola vez. Su capacidad y sus conocimientos, fueron ejemplo para todos los que lo trataron bajo sus orientaciones.

Francisco de Paula Navarro, murió el siete de septiembre de 1960.

Sus numerosas publicaciones y sus trabajos en general hablan por él de sus cualidades y bien hacer. Pero por encima de todo está su gran labor como subdirector (director científico) en la reorganización del Instituto Español de Oceanografía. Su incansable trabajo y sus valores personales consiguieron relanzar la Oceanografía española después del paréntesis impuesto por la guerra civil.

Juan Cuesta Urcelay (1897-1970)

Nació en Madrid, en cuya Universidad obtuvo el doctorado en Ciencias Naturales con la calificación de sobresaliente y premio extraordinario en 1922. Con anterioridad había sido pensionado por la Junta de Ampliación de Estudios para estudiar con el fisiólogo francés M. Leclerc du Sablon en la Universidad de Toulouse (Francia), desde octubre de 1917 a agosto de 1918, y había obtenido por oposición la plaza de ayudante de laboratorio del Instituto Español de Oceanografía (1921), destinándosele al Laboratorio de Santander, en el que llevó a cabo la mayor parte de su vida profesional. Desde su incorporación al Instituto, y hasta su nombramiento como director del Laboratorio santanderino en 1938, fue designado sucesivamente ayudante adscrito al parque mejilloner de Barcelona y al de experiencias de la isla de Marnay (Santander) y director del laboratorio de los viveros centrales de Santander, en el desempeño de cuyo cargo inició los primeros trabajos sobre cultivos de moluscos que han tenido lugar en la bahía santanderina.

Desde su ingreso en el Instituto y hasta 1929 intervino en varias campañas oceanográficas en barcos españoles y extranjeros y publicó un buen número de monografías sobre temas botánicos, especialmente sobre fitoplacton, del que llegó a ser profundo conocedor, aunque más adelante debió dedicarse con preferencia a los estudios de biología pesquera.

En 1930 fue pensionado por la Fundación Del Amo para visitar los Laboratorios Biológicos de la costa de California desde diciembre de ese año.

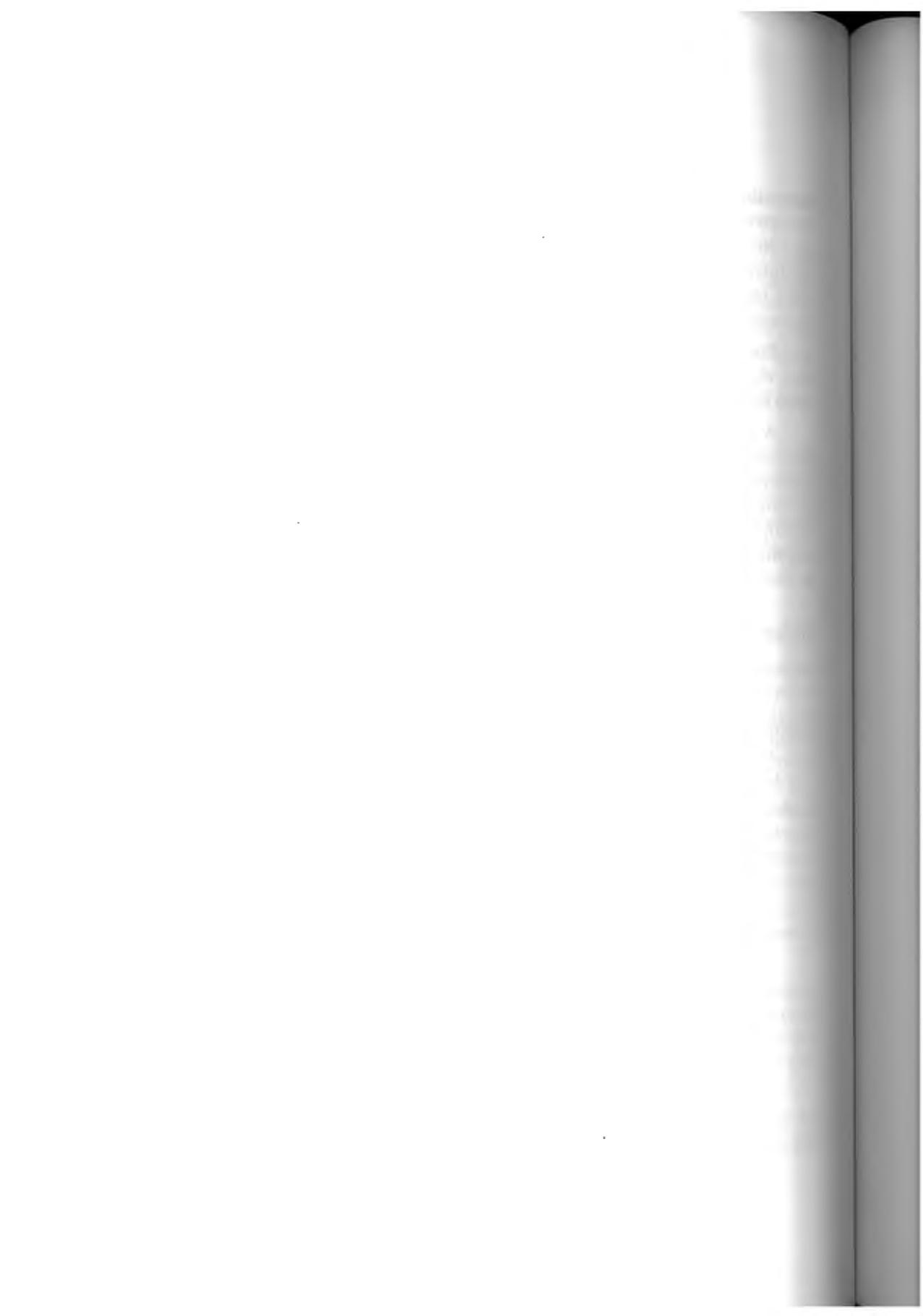
hasta abril de 1931. Años más tarde se le nombró director del Laboratorio de Santander (toma posesión el 10 de noviembre de 1938), puesto que abandonó en 1960 al ser designado jefe del Departamento de Biología Marina Aplicada del Instituto, marchando entonces a Madrid, de donde ya no regresaría, pues en 1961 recibiría el nombramiento de subdirector de Organismo, cargo en el que permaneció hasta su jubilación en 1967.

Fue delegado español en el Consejo Internacional para la Exploración del Mar, alguno de cuyos comités permanentes presidió varias veces. Entre 1963 y 1966 fue vicepresidente de dicho Consejo por elección.

A los méritos profesionales de Juan Cuesta Urdelay hay que agregar el no pequeño de la lucha que sostuvo con éxito para evitar la desaparición del Laboratorio de Santander en los años de la postguerra, amenaza a la que ya habían tenido que hacer frente anteriores directores del Centro (Cendrero, 1978), y por dotarle de unas instalaciones que sustituyeran con dignidad al entrañable pero anticuado insuficiente pabellón de "la Biología" en la dársena de Molnedo. Su fallecimiento en 1970 le impidió ver realizado su anhelo.

Bibliografía

- ANONIMO, 1989. *El Instituto Español de Oceanografía. 75 años de investigación*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid.
- CENDRERO, O., 1978. Breve historia del Laboratorio Oceanográfico de Santander. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa"*, vol 2:255-265. Institución Cultural de Cantabria, Santander.
- MADARIAGA, B., 1986. *De la Estación de Biología Marina al Laboratorio Oceanográfico de Santander. Noticias históricas de un centenario (1886-1986)*. Instituto Español de Oceanografía, Santander.



DOCUMENTACION

Y

VARIA



VOCABULARIO DE TERMINOS MARINOS EN LA EDAD MODERNA

JUAN CARLOS GALENDE DÍAZ
ANA MARÍA FERNÁNDEZ HIDALGO

Entre los fondos conservados en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia existen varios que son de importancia capital para el estudio de la Historia Naval, tanto a nivel nacional como internacional; recordemos ahora algunas colecciones cuya principal temática es la citada: *Aguirre, Emilio Croquer y José Mazarredo*. Además de estas colecciones, este Centro atesora diferentes manuscritos que versan sobre la materia apuntada, y que se pueden localizar consultando entre otros, el catálogo realizado por Antonio Rodríguez Villa, a disposición de todos los investigadores de la Biblioteca.

Es en uno de estos manuscritos en donde nos hemos basado para elaborar el presente estudio, cuyo fin principal es presentar un breve vocabulario de marinería de la Edad Moderna. Pero antes de centrarnos en este aspecto, creemos que puede resultar interesante realizar un sencillo análisis codicológico de este volumen, que no está fechado ni tiene autor conocido, siendo la asignatura que actualmente conserva 9/5138, mientras que la antigua era B-53.

Este manuscrito tiene por título, según podemos leer en el lomo con letras capitales, *Derrotero del Mar Maditerráneo*, y podemos fecharlo en el siglo XVII. Está formado por 14 sexterniones de papel cosidos lateralmente y protegidos por dos tapas forradas de pergamino. El número total de folios, numerados con guarismos árabes en el extremo superior derecho de cada recto, es de 160; además tiene dos guardas iniciales y dos finales, y también se puede detectar que después del último folio numerado hay alguno arrancado.

Cada uno de los folios citados está manuscrito opistografamente con letra humanística cursiva, bien trazada y fácil de leer, con tinta de color oscuro. Las medidas de estos folios son 220x165 mm., generalmente. En cada folio suelen escribirse 24 renglones, de unos 100 mm., con una separación interlineal de

unos 8 mm. Asimismo, los márgenes están bien cuidados, aunque en ellos algunas veces existen anotaciones, siendo sus medidas las siguientes: 15 mm. el superior, 15 mm. el inferior, entre 15 y 20 mm. el lateral izquierdo en los folios versos (40 a 50 mm. en los rectos) y entre 40 y 45 mm. el lateral derecho en los folios versos (15 a 20 mm. en los rectos).

Desde el punto de vista paleográfico ya hemos advertido que este original que está redactado por una sola mano, está trazado en escritura humanística de módulo mediano, por lo que las letras son relativamente sencillas de reconocer, teniendo, por lo que respecta a sus astiles y caídos, más prolongados los segundos, pero sin alcanzar el rengón inferior, aunque sí se pueden localizar en ellos refuerzos. De la misma manera, prácticamente son inexistentes las abreviaturas, pudiendo encontrarse la mayoría de ellas, que son por lo general formadas por letras sobrepuestas, en las notas marginales. Asimismo son mínimos los nexos -quizás los más usuales son los formados por las letras *st*, *est*, *ti*, *tr*, y *ol*, entre otros- mientras que sí se pueden hallar más asiduamente los ligados -la letra *b* se suele unir tanto con la precedente como con la siguiente, *el*, *ll*, *al*, *iu*, etc.-; pero de todas las maneras se puede decir que, por lo general, las letras se presentan aisladas, siendo la separación de las palabras bastante perfecta.

Por lo que respecta al ángulo de inclinación de la escritura es algo dextróginico, siendo la ornamentación nula, acaso pudiera citarse alguna mayúscula sencillamente adornada, trazos envoltorios o alguna fuga inútil al final del renglón.

En lo referente al contenido de este manuscrito anónimo, se pueden observar cuatro apartados diferentes, pero todos ellos relacionados con el tema naval. Veámoslos. El primero lleva por título *Derrotero del mar Mediterráneo 1614*, y en él se hace un estudio de carácter geográfico-marítimo de toda la costa, con exhaustivas mediciones, comentarios sobre los puertos, análisis de las aguas, etc. En total lo conforman 14 capítulos, abarcando desde el recto del folio 1° al verso del 95°, de la siguiente manera: 1° *Desde el cabo de San Vizonte a Cádiz* " (folios 1r-3r); 2° *Desde Cádiz al Estrecho de Hibraltar* " (3r-4v); 3° *Desde el Estrecho de Hibraltar a Cartaxena* " (4v-8r); 4° *"De Cartaxena a Barcelona"* (8r-11v); 5° *"De Barcelona a Marsella"* (11v-15v); 6° *"Desde Marsella a Xenoba"* (15 v-21-v); 7° *"De Genoba a Napoles"* (21v-29v); 8° *"De Nápoles a Cabo de Otranto"* (29v-35r); 9° *"Desde Corfu por toda la Morea hasta la boca del Archipiélago"* (35r-40r); 10° *"De todo el Archipiélago hasta Rodas"* (40r-54r); 11° *"De la isla de Candia, Costa de Caramonia e Chipre asta Tripol de Suiza"* (54r-61v); 12° *"Desde Tripol de Suiza por todo Egipto y Berberia asta Oran"* (61v-81v); 13° *"Desde Oran asta el Estrecho de Hibraltar y Cabo de Bocador"* (81v-86r); 14° *"De las rrestantes islas del mar*

Mediterráneo " (86r-95v); "Yviza" (86r-86v), "Mallorca" (86v-87v), "Corçega" (89v-90v), "Sicilia" (90v-93v) y "Malta" (93v-95).

El segundo, objeto de este estudio, lleva por epígrafe *Bocabulario de los nombres que usa la gente de mar en todo lo que pertenece a su arte por el orden alfabetico*, y se extiende desde el recto del folio 97 al verso del 124.

El siguiente, titulado *De la cuenta y lo que pertenece a la rosa de qualquier nao* (folios 124v a 154v), vesa sobre todos los utensilios y pertrechos que son necesarios a la hora de navegar.

En el último, aparece la copia de dos instrucciones dadas por Felipe II, una a García de Toledo y otra a Juan de Austria, pero este apartado está incompleto, conservándose únicamente unos folios de la primera (155v-160v). El encabezamiento de esta sección final es la siguiente: *Treslado de la Instruyçion que dio su Magestad a don Garcia de Toledo para ussar y exercer el cargo de Capitán General de la Mar. Fecha en Barçelona a diez dias del mes de hebrero de mil quinientos y sesenta y quatro años. Y al cabo de la dicha Inatruyçion esta el traslado de la que dio su Magestad al serenisimo señor don Juan de Austria su hermano a quien proveyo su Magestad en el dicho cargo de General de la Mar. Año de mill y quinientos sesenta y ocho.*

Finalmente, y para concluir este examen codicológico, significar que el estado de conservación de este original es bueno, pudiendo detectarse en las tapas o cubiertas del volumen los restos de los broches de cuero que servirían para proteger las hojas de posibles deformaciones.

Una vez terminado el análisis anterior, pasemos a continuación a presentar los vocablos de este vocabulario, para lo cual hemos considerado oportuno mantener la terminología y la grafía original del manuscrito, corrigiendo únicamente los errores que hemos detectado a lo largo del texto, y que son fruto del descuido y cansancio del autor. Asimismo, y aunque el manuscrito, a veces se presentan desordenadas, nosotros vamos a exponer las voces ordenadas alfabéticamente.

VOCABULARIO

- ABANTE:** Es andar adelante aunque sea con poco viento.
- ABATIR:** es quando el navio yendo a la bela con poco viento, a la bolina o estando de mar en trabes no aze el camino para donde pone la proa y descae de el.
- ABITAR:** es atar la ancla o cable a un palo que se llama vita para que no se suelte.
- ABORDAR:** es juntarse un navio con otro para pelear.
- ABRAZAR:** es juntar el rrecamento al mastil con las trozas.
- ABRIOLAR:** es quando rrelinga la bela mayor y yendo a la bolina para que la nao vuelva al camino tirando rreçio de la berlinga de la bela para la banda de barlovento para que la nao arribe.
- ABRIR ALGUN AGUA:** es quando el navio la haze.
- ABUJA DE MAREAR:** es con la que gorviernan lo timoneros y lleban en la bitacora y señala los 32 vientos.
- ACOLLAR:** es un cavo delgado fixo en el avenque que pasa por la bigota de las cadenas y buelve otra vez a el dicho abenque y asi pasado muchas beçes por las dos bigotas, alta o baxa, junta y atesa los abenques de qualquier arbol de los de la nao.
- ACHICAR LA BOMBA:** es sacar toda el agua que el navio tiene.
- ADORNADO:** es quando con golpe de mar o tormenta se acosta la nao sobre una banda hasta que con alguna diligenzia se endereza.
- AFERRABELAS:** son unas cuerdas delgadas en los lados de las belas con que se ayudan a tomar los pelones.
- AFERRAR TAL PUERTO:** es tomalle.
- AFLECHATAS:** son las cuerdas delgadas que azen en escalera en los buques.
- AGUALAR LA BELA:** es cogerla y atarla y llegarla a la entena.
- AGUANTAR:** es sujetar con las manos alguna cosa que se mete o saca en la nao para que no de golpe.
- ALABRETONA:** es quando la carga se pone a rrama atrabesada de babor a estribor.
- ALARGAR:** es apartarse o juir.
- ALCAZAR:** se llama lo que esta sobre la cubierta principal desde el arbol mayor a la popa.
- ALETAS:** son las que azen el rredondo y frente de la popa sobre el costado y rrazeles.

ALGUACIL DE AGUA: es el que la guarda y la da a los marineros, soldados y pasajeros.

ALIXAR: es alibiar y echar a la mar quando ay tormenta todo lo que la nave lleva.

ALTAMAR: es lexos de tierra y estar la mar adentro.

AMANTES: son unas betas gruesas con que se meten y sacan de la nao algunas cosas; con ellos afixan y sustentan los arboles mayores en los quales esta guarnecidos con poleas y otra beta mas delgada.

AMANTILLAR: es sustentar la berga con los mantillos y ayçalla.

AMANTILLOS: son dos cuerdas que van de la gavia a los pelones de las bergas.

AMAYNAR EL TIEMPO: es quando despues de alterado se sosiega.

AMAYNAR LAS BELAS: es abaxallas despues que estan lebandadas en el mastil.

AMARRAS: son las cuerdas gruesas con que amarran el navio y surge en el puerto.

AMOLAR: ver rresonar.

AMURADAS: se dizen los lados de la nao, por la parte de adentro.

AMURAR: es llevar los puños de la bela azia la proa a la mura.

AMURAS: son los cabos gruesos sobre que se afixan las belas mayor y trinquete quando ba a aorça con biento escaso.

ANCORAS: son los yerros con que se da fondo y se tiene la nao queda en el puerto donde se quiere parar.

ANDARYBEL: es un cabo que se afixa desde el arbol mayor al trinquete encima de la puente o xareta quando la nao penexa porque la gente baya asida con seguridad desde popa a proa.

AORÇA: es ir el navio trastornado con la proa al biento.

APAREXOS: son las cuerdas y harcias del navio con que cargan y descargan y se afijan los arboles.

APOSTALO: son unos maderos fixos que estan estantes en la guardia de popa y sobre ellos las mesas de guarnicion y lo mismo las del trinquete.

AQUARTELAR: es quando la nao queba por la bolina; cordear y rrelingar con las belas para bolbella a su camino tesando la escota del trinquete de sotaviento.

ARBOLES: se llaman todos los masteleros de la nao.

ARBOLES DE GAVIA: se llaman los masteleros.

ARBRITANA: es un madero grueso que se echa por la parte de adentro de la rroda, para afixar las cabezas de proa y claban las tablas del cotado.

ARCA: es un cabo doblado que se aferra en la polea de qualquier aparexo con que yçan y suben lo que combiene.

ARFAR EL NAVIO: es quando alça unas beces la proa y otras la popa.

ARGONEO: es una argolla redonda del rrexon del batel donde se amarra el cavo y tambien una orça a argolla de un pedazo de beta que se encapulla en la rroda del batel y barca y en el daviete quando toman alguna ancora.

ARRAYGADAS: son unos tronços que estan fixos en los abenques y otros que estan fixos en la popa de la nao con sus arcas donde se azen y afixan las ostas mayor y lo mismo el trinquete.

ARRIAR: es quando se da fondo con el ancora y se ba alargando el amarra y tambien se dize arriar quando se yça con dos aparexos qualquier cosa.

ARRIAR EN BANDA: es quando esta alguna cosa en el alto y se baxa sin parar asta donde se a de poner.

ARRIBAR: es bolber el navio a donde salio o a otra parte donde no yba.

ARRIBAR GOBERNANDO: es echar la popa acia el viento quando la proa ba mucho al barlomento.

ARRICAR: se dize quando el vatel o chalupa meten y se amarran con los durmientes para que esten seguros.

ARRONZAR: es quando la nao se leba y se bienen las ancoras a las mesas de guarnicion.

ARRUMAR EL NAVIO: es componer e ygualar la caxa para que ocupe poco y no baya mas peso a una banda y a otra; llamase esto en las galeras estibar.

ARRUMBADAS DEL CASTILLO DE PROA: son las bandas y son propiamente en la galera.

ARTINIONES: la bela del navio aunque propiamente la de la galera.

ASEGURAR LAS BELAS: es quando estan guindadas y ay mucho biento y la nao se aquesta y penda y se amayna lo que es menester para su seguro.

ASTA: es uno de los maderos de cuenta que ba naciendo en la popa y tiene el pie largo y azia la quilla y con ella los delgados de popa.

ASTROLAVIO: es un instrumento de metal con que se toma la altura del sol.

ATOAR: es quando no ay biento para que entre la nao en alguna parte y se echa un ancla a la mar y se pone el cavo en que esta atada asta que la proa llega

donde esta la propia ancla, y despues se echa otra con el batel mas adelante y aze en el cavo de ella lo que con la primera, y aciendo esto muchas beçes llevan la nao donde quieren.

ATROÇAR: se llama quando para que una cosa este segura mas de lo que estaba la ajunta otra sin menearse.

AYANQUE: es la troza principal y que mas junta el rricomento con el arbol o berga.

AYUSTAR: es atar o amarrar un grueso cavo a otro.

AYUSTE: es quando una nao surge con biento y para que este mas segura sobre el amarra y este se llama ayuste.

BADASAS: son las cuerdas con que juntan la boneta con la bela al papaygo.

BADERNA: es quando atesan los obenques de qualquiera arbol, estos se atesan con acollador al tiempo que ban atesando el acollador porque no se alargue lo que atesan se afixa con una filastica en las betas del acollador juntandolos fuertemente.

BARREDARA: es otro pedazo de bela quaña de la boneta para andar la nao.

BANCOS: se llama en la mar montes de arena que la mar muebe.

BARLOAR: es juntarse un navio con otro para saltar en el y rrendille peleando.

BALLESTILLA: se llama con la que se toma la altura del norte.

BARLOBENTEAR: es quando la nao para entrar en algun puerto o doblar punta o costear el biento escaso y puntero anda dando bordos para ganar camino.

BARLOBENTO: es la parte donde biene el biento.

BARON DONDE EL TIMON O LEVA: es un calabrote o pedazo del que pasa por el timón por un agujero o se aze fixo dentro de la nao para segurar el timon que no se pierda si faltaren los hierros.

BARRA DE CABRESTANTE: es un madero quadrado de cumplidor de tres brazas, de ancho de un palmo, que se mete por los abujeros de los ojos del cabrestante quando viran o suben alguna cosa.

BARZO: son los maderos fixos en la escotilla mayor que azen bordo y guardan que no entre el agua por la escotilla abaxo.

BAUPES: es un mastil tan grueso como el trinquete que sale sobre el espolon y proa.

BAVOR: se llama la parte del navio de la mano izquierda mirando desde popa a proa y estibor la banda derecha.

- BELA BURDA: es propiamente la que se pone en el arbol de la galera.
- BELA ENCAPILLADA: se dize quando el viento la echa sobre la antena o el estaya.
- BELA LATINA: la triangula.
- BELA MAYOR: es la del mastil mayor y las demas segun sus mastiles.
- BELA RREDONDA: se llama a la quadrada.
- BELACHE DE PROA: ver borriquete de proa.
- BELACHO Y BELA DE GAVIA: son las que ban sobre las gavias en los mastiles.
- BERGADOS: son los pedazos de betas de quatro brazas que estan fixos sobre los puños de los papahigos mayor y trinquete con los quales se afixa la bela quando ba al paxerel y por la bolina.
- BERGAS: ver entenas.
- BETAS: son las cuerdas y harcia menuda del navio.
- BIGOTAS: se llaman las poleas del navio que no tienen rrodaxas.
- BIRAR: es trocar el camino.
- BITA: es un madero grueso que atraviesa por la parte del castillo de proa entre ambos los bordos y en el se amarran los cables para tener el navio con las ancoras.
- BITACORA: es una caja donde ba el aguja de marear y la lantia y luz que alumbraba de noche.
- BLADALES: son aparejos que bienen de los masteleros a fixarse en las mesas de guarnicion para sustentar y aguantar los dichos masteleos y los mismos se suelen poner en el bauples.
- BOCAS DE ANCORA O DE CABLE: son pedazos de betas con que se amarra el ancora, una en el asta y otra en el lante, con que ba fixa y amarrada y la boza del cable esta fixa en la vita y quando lagan el cable para que no baya de golpe la banda teniendo con la boça.
- BOGA ARRANCADA: es bogar o rremar muy apriesa.
- BOGAR: es rremar.
- BOLINA Y ORÇA: se dize quando el navio ba de lado y tiene el biento por el quartel de proa.
- BOLINAS: son dos cuerdas que nazen de enmedio de la rrelingua para abrir la bela hacia proa que entre el viento y para atesalla.
- BONBA: es un palo grueso que alcanza desde el plan del navio asta la cubierta.

principal y por ella se desagua el navio.

BONETAS: son pedaços de belas que llevan de rrespeto para añadir al luengo de las belas mayores para andar mas.

BORDOS: son los lados del navio de la parte de afuera.

BORRASCA: es un pedazo de tormenta.

BORRIQUETE DE PROA: es una bela chica que ba sobre el trinquete.

BOTALO: es un palo que esta debaxo del espolon con una rroldana para amurar el trinquete y otro a popa de donde se alça la escota de la contramesana.

BOYA: es la señal de un palo que ponen los marineros anda del orinque que tiene el ancora.

BOYANTE: es el navio que lleva poca carga y balyxero.

BRAÇAS: son las cuerdas que bienen de los penales de las bergas a atarse a los lados de la popa y en ellas tirando del uno y otro lado la berga como combiene.

BREA: es con que se enbreen y betunan los navios.

BREBAXE: es el bino, cerveza o sidra que beven los marineros.

BRIOL: se llama una cuerda con que se aremanga la bela mayor del navio por el gratil para que el piloto bea la proa y la gente puede pasar de popa a proa y este briol palanquin o coronal.

BRISA: es el biento leste, esta los medios corasterales.

BROMA: es un genero de gusano que orada la tabla como la carcoma el madero.

BRUERAS: son unos agujeros hechos en las amuradas debaxo de cubierta que ban a salir entre los maderos por donde se desagua y desgota el agua de las pipas que lleva de agua de la nao entrecubiertas, lo qual ba a el plan de la nao para que no aga el agua daño a las mercaderias.

BURDA: se llaman unas cuerdas que baxan desde el rremate del arbol mayor de gavia que se dize tope y se amarran a los bordos del navio, estas también las tiene el trinquete, sirben de sustentar a los masteleos de gavia.

BURDINALLA Y GUARDINES: son unas betas delgaditas fixas en la cabeza del mastil de proa.

BUREL: se diçe un trozo de palo como un codo el qual se pasa y mete por las arças de la eslingua y sobre el se afixan los aparexos; y tambien se pone quando arbolan la nao a los arboles para hazer fuertes los aparexos.

- BUZO:** es el nadador que esta debajo del agua, toma y tapa lo que el navio haze y saca del fondo de la mar o lo que se pierde.
- CABESA A LA MAR:** es quando una nao se pone bien mar al trabes y le dan la mesana solo para azella acudir a el viento y asi pone la proa a la mar para tenella mas descansada.
- CABLES:** son las maromas gruessas con que se amarran y atan las naos a las anclas para que tengan, quando son de cañamo, y si son de esparto se llaman estrenques.
- CABO:** se llama el pedazo de cuerda que se corta o la punta de tierra que entra en la mar.
- CABRESTANTES:** un torno de madera gruesso con que se cogen las ancoras y los cavos para tirar y yçan las belas y suben y baxan maderos y otra qualquier cosa pesada, esta gana una soldada de marinero.
- CABRIA:** es la que arman los marines para maestear los navios y subir por ella cosas pesadas y esto la azen hordinariamente de tres palmos grandes distante por baxo en triangulo y juntos por las cabezas de arriba.
- CAER DE RROMANIA:** se dize quando las belas caen de golpe.
- CAFAR ALGUNA COSA:** es quitar lo que esta encima o delante.
- CALAR:** se dize amaynar qualquier cosa que se yça arriba.
- CALOMAR:** es un cierto tono y canto que azen los marineros quando tiran algun cavo o cosa que rrequiera tirar a una muchos juntos.
- CALZES:** se dize un palo gruesso que esta engerto en la cabeza del arbol con un pedazo de concavidad a modo de texa y sobre la cabeza de este se asientan los bao para sustentar las gavias.
- CAMARA DE POPA:** es la que esta sobre la mera y la mejor del navio.
- CANALETE:** a modo de debanaderas de mugeres donde los grumetes azen o tuercen los cabos delgados que llaman çaulas y rrebenques para servicio de la nao.
- CANDELETA:** es un aparexo que biene guarnido de la cabeza del arbol mayor con una guindalesa gruesa pasada por tres motones de un oxo y guarnida al cabrestante, cargan con ella toda la rropa y mercancia de pesso que la nao trae.
- CAÑA DEL TIMON:** es un pedazo de palo que esta encagado en la cabeza del timon, y entra por la lemera para que con el pinzote se eche a una y otro banda y asi se gobierna el navio.

- CAPEROL:** es lo que parece y descubre de la rroda de proa donde suelen dentarse la madre del espolon.
- CARABELA:** es un navio largo y angosto que trae belas latinas.
- CARABO:** es un xenero de navio que los turcos usan.
- CARENA:** es rrecoger el navio de cada lado, galafatealle y brealle quando le rreparan de algun agua que aze.
- CARGADERA:** es un aparexo guarnido con dos poleas o cinco guarnes, la una en la liebre mayor del rrecamento mayor y la otra al pie del arbol con que cargan y atesan para que mayne bien la berga y bela mayor y quando ay mucho biento y lo propio del trinquete.
- CARLINGA:** es una manera de basa o pedestal en que encaxa el arbol de gavia o de la mayor o trinquete.
- CARTA DE MAREAR:** es un pedazo de pergamino en el qual esta pintado el mar y costa donde se navega y con la que el piloto rrige su biaxe y echa el puerto segun su derrota para saver donde esta y por que rrunbo a de caminar.
- CASTAÑUELA:** es un pedazo de palo con una muesca que se pone con dos clavos fixados en alguna parte para amarrar alguna cosa y que algun cabo no corra.
- CASTILLO DE PROA:** es una sobrecubierta que esta desde la vita asta el espolón y debaxo de el asta el fogon donde se guisa de comer y la despensa.
- CAVELLON:** ver burel.
- CAXETAS:** son las cuerdas con que ligan las belas.
- CAZA:** es quando se ba siguiendo algun navio de corsarios o que le parezca.
- CAZAR:** es tirar para si.
- CAZAR LAS ESCOTAS:** es tirallas para que la bela coga mas viento.
- CAZONETES:** son unos bonetes de palo gruesos que ponen en algunos cavos para asir otros; como lazada de pretina.
- CINTAS:** son unos maderos que ban ciñendo el navio de popa a proa y sacan un bordo rredondo sobre la tabla del costado.
- COMENTOS:** son las junturas o largo de las tablas.
- COMBES DEL NAVIO:** es el suelo de la cubierta.
- CONCHA DEL CABRESTANTE:** es el asiento que se aze en la cubierta de tablonos lisos para que ande liso al abrir, que no le estorve nada para andar en rredondo.

- CONDEESTABLE:** es la cabeza principal de los artilleros y el que hordena y compone la hartilleria y muniçiones.
- CONTRABRAZAS:** es otro cabo gordo que se afixa en el pañol de las bergas mayores y se atesa y da buelta abaxo en la cubierta o al pie del arbol mayor en ayuda de las brazas del trinquete.
- CONTRADURMIENTES:** son los que ponen de popa a proa por la parte de adentro debaxo de los durmientes para mas fortaleza del navio.
- CONTRAESCOTOS:** son unos cabos gruesos sençillos que fixan en los puños del papaygo y papaygos sobre el monton de las escotas, quando van corriendo con temporal o se azen fuertes en la quadra de popa atesando la enteyuda de las escotas.
- CONTRAESTAYS:** son las cuerdas que ban debaxo de la estais que estan del gavia mayor al trinquete y del tuín al baupres, y sirben para tener y sustentar los arboles y son cuerdas gruessas.
- CONTRAMAESTRE:** es el que manda y tiene cuydado con ber y bisitar el casco del navio, cuerdas y amarras, y rregir los marineros y ordenar la guardia y como teniente del piloto.
- CONTRAMANTYLLOS:** son los que guarnezen la berga de la cebadera con dos vigotes o motones fixas a los tercios de la bela, uno por banda y otros dos en el baupres y pasado en cada uno una beta no muy gruessa a dos guarniciones que feneze en el baupres y se atesa.
- CONTRAMESANA:** es el postrer mastil acia popa.
- CONTRAS:** son unas cuerdas que llevan la bela azia la proa y naçen de los cabos de las belas donde nacen las escotas.
- CORONA DE BOSA:** es un cabo de cumplidor de 13 brazas fijo en cada penol de la berga mayor con un moton al cabo por do pasa la beta de la braza y lo mesmo en el trinquete.
- CORONAS:** son unos cavos gruesos fixos en la cabeza del arbol del complidor de enmedio arbol con unos motones grandes en los rremates que forman los aparexos y lo mismo en el trinquete.
- CRUGIA:** es calle que ba por medio del combes en la garetta y entre los rremos de las galeras.
- CUBIERTA:** se dize el segundo suelo del navio y tambien se dizen cubiertas si el navio tiene muchos suelos.
- CEBADERA:** es la bela que ba en el baupres fuera del navio sobre la proa.

ÇOÇ

CHA

DAL

DAR

DAR

DAR

DAR

DEC

DEF

DEL

DEM

DEM

DER

DER

DES

DES

DES

DES

DEY

DO

DO

ÇOÇOBRRAR: es trastornar el navio la quilla arriba.

CHAFALDETES: son dos cuerdas que sirven de yçar y coger la bela de gavia por la parte de abaxo de los puños de ella que es en los rremates donde la rrelinga de la bela se acaba.

DALAS: se llama la calleguela por donde ba el agua que sale de la bomba.

DAR AL TRABES: ver trabes.

DAR FONDO: es surgir donde quiere parar.

DAR LADO: es entornar el navio a una parte y recorrer la otra los galafatates y azer lo mismo por la otra parte.

DAR OTRO BORDO: es mudar diferente camino que se llevaba.

DECLINACION: es lo que el sol se aparta de la equinoctial.

DEFENSAS DE NAOS: son unos pedazos de estrenques o cables viexos que cuelgan de la banda del babor al portalo para defensa del vatel quando se llega a borde que no se maltrate.

DELOO: es echar la proa acia el biento para ganar de el lo que fuere posible.

DEMORA: es lo que el navio guarda para tomar carga o aguardar otra cosa.

DEMORAR UNA ISLA O PROVINCIA A LO ESTE: es que queda a la parte de aquel biento.

DERROTA: es el biaje que el navio lleva por alguna parte.

DERROTARSE: es apartarse un navio de la conserba y compañía que lleva para otra.

DESARRUMAR: es desear bolver y rrebolver la carga del navio para sacarla o buscar algo.

DESGUARNIR: es desaçer qualquiera aparexo de la nao que pase por moçon o polea.

DESPALMAR: es rrecorrer y dar sevo para que delesiçe y corra el navio por el agua.

DESPENSERO DE LA NAO: es el que guarda la comida y bebida y derraciones y da de comer a la gente y tiene a su cargo la guarda y llaves de las escotillas.

DEYBLETE: es un pedazo de madera con una poca de buelta en la cabeza mas gruesa de el con una rroldana ancha y el pie que asienta y desencaga en la proa del batel en su qarlingua con el qual se suspenden las ancoras y amarras de la nao.

DOBLADA DE ALGUNA PUNTA O CAVO: es atravesallo nabegando.

DOBLAR LA PUNTA: ver punta.

DRAGANTE: es un troço de madera grueso fixo en el espolon de babor o estivo con dos tocinos o taccos de palo a los lados que forman y haçen gueco donde encaxa y asienta el bauples y descansa.

DURMIENTES: son los que echan en los navios por la parte de adentro para sobre ellos empalmar las latas que azen las cubiertas y sobrados en los navios.

EMPUNIR: es poner o guarnir la escota y la contra en el puño del papagigo y boneta mayor y trinquete.

ENBARNALES: son los agujeros que ay sobre la cubierta para bacia el agua que con algunos golpes de mar entra en el conbes.

ENBERGUES: se dizen los cordeles con que las belas se ligan en las entenas.

ENCALLAR: es quando algun navio da y topa en algun bajo.

ENMAR LAS BELAS: es cogerlas para que apretando el biento haga mas fuerça en ellas.

ENMARRARSE: es deviar de la tierra la mar adentro.

ENMARRARSE: es guarneçer la bela con la rrelinga o con el gratil que es una cuerda y cosello a la bela.

ENSENADA: es una entrada y playa sosegada donde los navios se rreparan.

ESTARLINGAR: es amarrar al cable la ancora para dar fondo y entarlingar el orin que do esta la boya del ancora es lo mismo.

ENTENAS: son los mastiles y palos donde ban asidas las belas las quales ansi mismo se llaman bergas.

ESCALAMOS: ver estacas y toletes.

ESCALDRAME: es una palo donde se ligan las escotas.

ESCANDALLO: es la plamada de la sonda con que se be en que cantidad de agua esta el navio.

ESCOBENES: son los abugeros de proa por donde salen los cables quando el navio esta ancorado.

ESCOPEL: es con que se bica la nao.

ESCORA (TENER EL NAVIO BUENA ESCORA): es ser llano de los costados para barloventear.

ESCORAR O ESCORADO: es quando alguna pipa o barca se menea le ponen debaxo alguna cosa a que se arrime y este segura.

ESCORBA: se dize la junta de quilla de zintas o de rrodas.

- ESCOTAS: son la cuerdas que salen de las dos puntas baxas de la bela con las quales la bela se atrae y liga azia la popa.
- ESCOTERAS: son unas rroldanas fixas en un trozo de palo asentado en la quadra de popa y en el bordo por donde pasan las escotas mayores y se casan y lo mismo en el trinquete.
- ESCOTILLA MAYOR: es la entrada por donde meten las pipas y cosas gruesas para la carga y provision del navio.
- ESCOTILLONES: son los que sirben para entrar los despenseros el mantenimien-to hordinario, suele aver uno a popa y otro a proa.
- ESCOTINES DE GAVIA: son dos cuerdas gruessas que baxan por los penoles de la bela mayor por la berga de ella alejarse abaxo a los lados del arbol mayor.
- ESCRIBANO DEL NAVIO: tiene a su cargo la cuenta y rracion de las mercaderias y fletes y de los salarios de los ofiçiales y de las rraciones y gastos que el navio haze de todas suertes.
- ESCUPIPADURAS: son unas tablas clavadas en las amuradas de la nao entre un madero y otro y que se juntan con los madros y se galafatean y brean para que baya el agua abaxo y en su fil y dane la madera.
- ESCURRIR: es rremar largo.
- ESLINGA: es un pedazo de gundalesa que tiene en los dos cabos sus arcas y en le seno otra y asi cogen y abrazan las pipas con ella para las cargar en la nao y descargar y en las dichas arcas juntan y afixan y amarran los aparexos o candelita para yçar en la nao y sacar de ella para tierra la carga o pipas.
- ESPOLON: es el rremate de la proa que tiene sobre si el bauples.
- ESQUIFE: es un barquillo a manera de botequin pequeño.
- ESQUIPAR: se dize quando algun batel o barco ba con muchos rremos para hazer algun effeto.
- ESTACAS: son los palos en que se haze fuerza en el batel para rremar y quando son dos y se mete en medio el remo se llaman toneletes y quando es uno solo le ponen un mecati atado y este se llama estropo.
- ESTAMANARA: es un madero de los primeros que se ponen de cuenta en el navio que junto con el plan aze una quaderna.
- ESTANDERO: es un madero que esta a el principio de la crugia sobre que afirma el tendal.
- ESTANTES: son los que estan sobre las mesas de guarniçion para atar en ellos los aparexos de la nao.

ESTAR EL NAVIO A LA CORDA O A LA TRINCA O PAIRANDO: quando esta atravesada la proa al biento que no quiere el piloto que ande ni descayga teniendo las belas arriba y tendidas.

ESTAY: es un cabo grueso que ba de la gavia mayor al trinque y de alli a el baulles.

ESTELA: es la señal que el navio dexa hecha en el agua por do ba.

ESTIBAR: ver arrumar el navio.

ESTIBOR: es la parte derecha del navio mirando de popa a proa.

ESTOPEROLES: son unos clavos cortos y de cabeza rredonda.

ESTRELLEZA: es el aparexo finamente con solas dos poleas y con su beta.

ESTRENQUES: se llaman las amarras quando son de esparto.

ESTROPO: ver estacas.

FAROL: es la lumbré que ba metida en la linterna grande con que se haze guía para que otras naos le sigan.

FILASTICAS: son unos cordeles que desazen de pedazos de clables podridos que no prestan para atar con ellos el navio.

FLAMEAR, RRELINGAR, TOCAR, CORDEAR Y BATIR LA BELA: es quando una murada pasa molina y ba mas a el biento lo que puede como una marcada de qualquiera manera de lo dicho.

FLETE: es el preçio que dan por llevar las mercadurias en la nao.

FLOTO: es quando un navio que toca en tierra lo botan a la mar y que nada.

FOGON: en donde guisan de comer.

FOMIL: es con que enbasan el agua y bino en las pipas.

FONDEAR LA NAO: es quando cargan y descargan para ber algo que esta en el plan asta ber el fondo y tambien se dize fondear quando estan de surca con mucho viento y marea y muy de golpe sobre la mar se dize fondear mucho.

FONDO: es hundirse en la mar.

FORMEJAR: es lo mismo que poner bien lo que esta en la nao, cada cosa en su lugar, que no enbaraze la navegazion.

FUSTAGAS: son dos cabos gruesos con que lebantán e yçan la bela mayor y la sustentan.

GALERNO (BIENTO): es un medio biento entre mucho y poco.

- GALLETA:** es un jarro de palo con que en la nao dan bino a la mesa.
- GANAR EL BARLOBENTO:** es quando un navio ba sobre otro despues de ganado el biento en popa.
- GANCHO:** es un garabato de hierro en que se amarra; un pedazo de beta con que se afija el papagigo mayor quando ba amurada la bela con mucho biento.
- GARATIL:** es el medio por donde la bela se arremanga.
- GARRAR:** es quando con fuerça de tiempo el navio lleva arrastrando el ancla o anclas con que esta surto.
- GARRUCHOS:** ver tortones.
- GATA:** es otro genero de gavia que suelen poner en la mesana y contramesana.
- GATA DE ARRONCHAR:** es un gancho de hierro con un oxo al cabo con que se afija una guindalera para subir el ancora con ella de la mar a la nao.
- GAVIA:** es muy conocida, esta sobre el arbol mayor y sobre el trinquete.
- GILOBENTEAR:** ver abatir.
- GIRABORDO:** es entrar dentro.
- GOBERNALLE:** es el timon con que el navio se gobierna.
- GOLFO:** es la parte de la mar que esta lexos de tierra y asi quando se pierde de bista se dize ir engolfados.
- GRUMETES:** son moços del navio que acuden a todas las obras y trabaxos del bagel.
- GUARDABOLINAS:** son dos cavos amarrados por el seno al estay mayor de quatro brazas cada uno con una bigota en el remate por do pasa la bolina maior porque no se embareze con los aparexos de la nao y lo mismo tienen las bolinas de gavia con el estay de gavia.
- GUARDIAN DE LA NAO:** es el que tiene quenta con el vaxel, y traer agua y mandar a los grumetes lo que para esto es menester.
- GUARDIANES:** son las burdas del masteleo de proa fixas en el astay mayor para sustentar el masteleo.
- GUARNIR:** se entiende hazer y aderezar qualquiera aparejo que pasa por moton o polea.
- GUINAR:** es descuydarse el timonero y desviar la proa a el rumbo que llevaba.
- GUINDALETE:** es el palo con que se da a la bomba.
- GUINDAR:** es yçar y levantar para arriba alguna cosa.

- GUINDAREJA: es un cavo grueso cumplido de 200 brazas que traen las naos para servicio de ellas y para atoarse en un puerto.
- GUINDASTE: es un palo con tres rroldanas, esta fixo çerca del mastil mayor por el qual la triza mayor.
- HALAR O CAZAR: es tierra para si aunque el cazar propiamente es de solas las escotas.
- HARPIO: es un rrejon de hierro asido a una cadena larga que ba por debajo del baupres del luengo de el asta la punta y con que se aferra una nao con otra y se aze quando se aborda para pelear.
- HAVERIAS: son los daños que por estar en el navio malparado hace las mercanzias e otras cosas que estan dentro.
- HAVITAR LAS AMARRAS: es atar a la vita.
- HAZERSE A LA BELA Y LEBANTARSE: es alçar belas y nabegar.
- HIERRO DE BOMBAS: es el cumplido de braza y media con un diente o gancho al cavo con que se saca el morterete de la bomba quando es necesario.
- HOBENQUES: son unos cavos gruesos que se atan debaxo del gavia a las mesas de guarnición en cadenas de hierro.
- HORCAZ: es un palo fijo al pie del árbol mayor sobre que asienta el guindaleta.
- HURACANES: un concurso de viento contrarios que en un momento combaten el navio de todas partes y muchas vezes lo pierden y çoçobran.
- IÇAR: es subir en alto qualquiera cosa.
- IR A EL QUARTEL DEL BIENITO: es ir con biento largo a la quadra de popa.
- JARCIA O APAREXOS Y BETAS: son las cuerdas del navio gruesas, delgadas o medianas.
- JARETA: tambien se llama y haze a los aparejos mayores con una beta de la nao mar al trabes y peneja mucho y azen para atesallos para ayudar a los arboles; dices jareta falsa.
- JARETA DE LA NAO: se haze de unas betas delgadas amarradas con filasticas que hazen como rred y tendidas desde la boca del casar al castillo de proa por babor y estibor y tejas a las amarras atesan la jareta y la misma hazen de madera a que llaman jareta de dado.
- JIMIELGOS: son trozos de palos del grosor del arbol o berga donde se ponen y cabados por dentro en que encaxa el arbol o berga y ponerse para fortalecerlo quando esta quebrado o rrendido rreatadas contra el arbol o berga y la aprietan bien y fortifican.
- JORRO (YR A JORRO): el navio dize quando otros navios con cuerdas tiran de el para llebarle tras si.

- JUANETE:** es la bela mas pequeña que ba encima de la bela de gavia.
- JUBERTAR O JUBERTADO:** es quando el vatel se mete en la nao o qualquiera cosa de cuerpo que se mete al costado a una banda y no derecho como a de entrar.
- LANTIA:** es un genero de candil en que se echa el aceyte o manteca con que se alumbraba en la bitacora a los que gobiernan.
- LARGA ESCOTA:** es soltalla.
- LARGO BIENTO:** en quando el viento es a popa o casi.
- LASTRE:** las piedras u otra cosa pesada que echan al navio sobre la quilla y plan para que baya derecho y pesado debaxo de modo que no çoçobre.
- LEBARSE:** es azerse a la bela.
- LEME:** es el gobernalle y timon.
- LEMERA:** es una bentana por donde entra la caña del timon para podella gobernar.
- LIEBREIS:** se llaman unos trozos de madera largos que ban enylados con el rrelamento y con los bertellos.
- LIGAZON:** se llaman los palos de todas suertes que se aze el navio.
- LONAS:** se llaman las telas y pedazos de lienzo de que se azen las belas.
- LUA TOMAR DELVAES:** quedando una nao ba en popa y se atreviesa el viento de modo que quedan las belas cordeando.
- LUCIR:** es quando un cabo o beta se rroça contra otra en alguna parte del navio que se gasta o desaze.
- LLAVES:** son unas curvas que atraviesan en el combes del navio sobrecubierta con que se fortifica el navio.
- MAESTRE DE LA NAO:** es a cuyo cargo esta el dar cuenta de las mercancias y de todo lo que en la nao se carga y de los fletes de los pasajeros.
- MANIGUETAS:** son unos trozos de palo cuadrados ochabados de dos palmos que se asientan e encagan en la popa de la barca o vatel entre los quales se afirma y encaxa el diovete quando se toman las ancoras del fondo.
- MAR EN TRABES:** se dize quando en algun temporal se amaynan las belas y se degan estas hasta pasar el tiempo.
- MAR VAXA:** se dize quando la mar a menguado y plamar quando es llana.
- MAREAR LAS BELAS:** es quando se pone de manera que sirvan y ayuden andar la nao en camino conforme al biento que llevan.

MARERO VIENTO Y BIZAZION: es quando de noche o por la mañana a bentado el viento de la tierra y de medio dia adelante salta el viento a la mar.

MARINEROS: son los que an de morear el navio y cargalle y descargalle.

MASTELEOS: son los arboles que ban sobre los mayores y gavia.

MATALOTAJE: es todo lo que se mete en el navio para comer.

MAYMONETES: son dos trozos de palo fixos encajados en la vita donde se avitan, las amarras de la nao y tambien se dizen tetas de la vita.

MEOLLAR O PASADERA: es un cavo delgado de seis hilos que se pasan por la vayna de las velas quando las hazen y con el se atesa y enbebe la bela lo que combiene y se guarneze con la rrelenga.

MESANA: es el arbol que esta mas çerca de la vitacola.

MESAS DE GUARNICION: se dizen dos tablas gruesas que caen a los lados del navio por la parte de afuera donde se amarra la obencadura con unas cadenas.

METER PAÑO: es añadir mas belas para que el navio ande mas.

MOÇOS DE LA NAO: son los grumetes.

MOLINETE: es en dos maneras; dizeze ansi un trozo de tablon de cumplidor de dos palmos que hace en el medio un gueco rredondo por donde entre y cabe el pinçonte con que se gobierna al timon y en los cabos agudas la puntas que asientan en un escotillon pequeño de modo que anda ligero sobre ellas a la rredonda para ayudar con descanso y para travajo en pinzote a la banda. Es tambien otro trozo de palo ochavado y maciço con dos agujeros quadrados en el por do se meten dos barretes pequeños o espeques y asentado en la popa el batel que se muebe a la rredonda virando con el orinque del ancora para traella arriba.

MONTAR: es subir navegando alguna parte que pareze se ba cuesta arriba y haciendo fuesça contra el viento.

MORETE: es el que pesa y bazia el agua de la bonba.

MOTONES: son poleas mas cortas y gruesas en su cantidad.

NAVIO AZORRADO: se entiende quando ba fuera de andadana muy sobrecargado, enbalumado en tal manera que anda mal a la bela y gobierna peor.

NAVIO BELERO: es el que navega mucho.

NAVIO BOYANTE: es el que trae poca carga, y viene muy descubierta sobre el agua.

NAVIO BUEN MARINERO: es el que tiene buenas mañas de bela; timon bolina o mar al trabes y que bira vien y que tiene buena proporçion. Según el arte en quilla puntal y manga y façion y que este enharciado diestramente.

NAVIO DE ALTO BORDO: es todo aquel que tiene los lados altos y se puede engolfar.

NAVIO DE DOS RRODAS: es el que tiene la popa como la proa.

NAVIO DE PUENTE: es el que no tiene alcazar.

NAVIO EN ANDANA: es quando ba bien compasado el lastre en su carga y ansi mismo los arboles en su cuenta de modo que no le ympide nada el nabegar.

NAVIO ESTANCO: es el que no aze agua.

NAVIO LATINO: es que trae trianguladas las belas.

NAVIO RRASO: es el que tiene por debajo.

NAVIO RREDONDO: es el que tiene las belas quadradas.

OBENCADURAS: son las escaleras de cuerdas que estan a los lados en los obenques y las cuerdas que forman estas escaleras se llaman aflechatas.

ORÇA: es ir con la proa al biento y lo mismo es yr a la bolina.

ORINQUE: es un cavo grueso que se pone como fiador para asegurar la ancla quando se da fondo.

ORINQUEAR: es quando dan fondo al ancora y para satisfazerse que esta sinca-da en el fondo aesan muy rreçio por el orinque que la suspenden un poco y dexanla caer de golpe.

PAGARIL: es açer paxaril, amarrar el puño de la bela con un cavo y cargalle para abaxo para que este fixa y tiesa quando es viento largo.

PAIRAR: es estar con las belas tendidas y largar las escotas y quedoy; tambien se dize estar a la trinca y a la corda.

PALANQUIN: hazer palanquin es arremangar la bela por medio de la boneta para que el piloto vea la nao y los marineros pasen.

PALMEXARES: son unos tablones gruessos que bienen por el plan de la nao de popa a proa clavados en los planes para afixarlos y fotalezellos y son los mas cercanos a la quilla.

PAÑO: son todas belas y asi quando lleba pocas se dize ba con poco paño y quando con todas con todo el paño.

PAÑOL: es donde el navio tiene todas las cosas necesarias para la comida de la gente del navio y pasajeros.

PAPAHIGO MENOR: la bela del trinquete.

PAPAXIGO MAYOR: se dize la bela mayor sin boneta.

- PAPEZES:** son dos cabos gruesos fijos en la cabeza del árbol del trinquete con unos motones y poleas grandes y pasado por el dos o tres veces un cabo muy grueso que forma un aparejo en otra polea vaxa y se afija junto al canto de la vita de la parte de fuera por cada una de las vandas y se atesan para sustentar y ayudar a el árbol del trinquete.
- PAPO DE VIENTO:** es quando la bela se despliega un pedazo abiendo mucho viento y con aquel hinchado se nabega para que el navio ande menos y baya mas seguro.
- PASADERA:** ver meollar.
- PASTECA:** se dize una polea mayor por donde la triza del árbol mayor corre.
- PENEJAR EL NAVIO:** se dize quando con la fuerza del viento y olas va dando baybenes con los bordos a una y a otra parte.
- PENOLAS:** se llaman los extremos y cabos de las bergas o entenas de todo el navio.
- PERLONGAR LA COSTA:** es ir por ella costeando.
- PERPAU:** es un madero que esta atravesado de vabor a estibor mas a popa que al árbol mayor casi una braza, y fijo y clavado en el estan fijos dos corbatones con sus rroldanas donde casan las escotas de gavia y tambien se cazan los chalfadetes de gavia y triza de gavia.
- PESADOR:** es un hierro de palmo y medio con una punta delgada al cavo para abrir con ella los cavos y betas quando se an de engerir unos con otros y hazer costuras.
- PIE DE CABRA:** es una barreta comun de hierro con dos orejas al rremate como martillo con que se sirbe la nao para sacar clabos, peronos y otras cosas.
- PIES DE CARNERO:** ver puntales.
- PILOTO:** es el que tiene a su cargo el gobierno del navio desde que se haze a la bela para algun viaje hasta que surge y en esto le obedezan todos los marineros.
- PINILLOS:** son unos cabos de dos o tres brazas cada uno fijos en el penol con que se toma la bela y se amarra lo que dize del peñol hasta el harro, do esta la contraescota y lo mismo es en las belas de gavia mesana y çabadera.
- PINZON:** es bara de bomba el palo en que este encajado a el junco con que se saca el auga de la bomba.
- PINZOTE:** es el palo que esta asido a la cana que tienen los marineros en las manos quando gobiernan.

PIÑA: ver unon.

PLAMAR: ver mar vaxa.

PLAN DE NAVIO: es el fundamento mas llano que tiene sobre la quilla.

POLEAS: son las rrodaxas algo largas por donde entran y corren las cuerdas del navio y estas rrodaxas se llaman rroidanas.

POPA: es la parte posterior donde esta el timon.

POSABERGAS: son unas estenolas que se amarran por los bordos de la nao desde la obencadura mayor a la del trinquete que sirven de rreparo para que la gente de la nao no cayga a la mar y sirben para enmendar algun arbol o berga yendo por la mar.

POSTAÑOLAS: son las troneras por donde salen las bocas del artilleria.

PROEGAR: es ir al rremo contra el viento.

PUERTO: propiamente se dira un abrigo seguro para los navios do se defiendan de los vientos y que tienen hasto y limpio fondo y capacidad sin tener algun contraste.

PUNTA: es la que azen siempre algunas ensenadas o lo que entra de la tierra por la mar y atravesalla se dize doblar la punta.

PUNTAL DE NAVIO: es el alto que tiene el navio desde la quilla a la cubierta principal.

PUNTALES O PIES DE CARNERO: se dizen unos trozos de maderos fixos o encaxados por fuerça entre una cubierta y otro para sustentarla y azerla mas fixa y firme.

PUÑOS: son los dos rremates y cavos baxos donde la rrelingua de la bela se acava y se guarnezen las contraescotas.

QUADERNA: es una de las costillas del navio compuestas de un plan y dos estamenaras.

QUADERNAL: es un troço de madero grande quadrado con dos rroidanas grandes y algunos tienentres que sirben para abordar la nao y tambien para guarnir las trozas mayores.

QUARTELES DEL NAVIO: se llaman las partes de el y asi dizen quartel de popa, quartel de proa y quales tambien se dizen pedazos de escotillones que se ponen fixos en las cubiertas para algun menester.

QUILLA DEL NAVIO: es un madero principal que se pone por principio y sobre el qual se van puniendo las astas, quadernas, cinglones y forcazes.

- RRACAMENTO:** son unas bolas como de argolla horadadas que juntan con las liebres dichas y ayudan a suvir y baxar las entenas.
- RRATONES:** se llaman en la mar piedras con puntas y cortadoras que rrozan y rratonan los cables y amarras con que el navio esta surto.
- RRECLAMO:** es do estan las rroldanas en las cavezas de los arboles por do pasan las otagas que yçan la bela.
- REGATEAR:** es yr dos navios a porfia por ver qual anda mas.
- RRELEXES:** estan sobre la cabeza del arbol mayor por do pasa el virador con que se arbola el masteleo.
- RRELINGA O TESTA:** es la quadra que guarneçcen los lados de la bela.
- RREMOLCANDO:** es quando la barca esquifada de gente lleva el navio atado con alguna amarra.
- RRESACA:** es el tiempo que haze la mar en la costa o aquel sonido que hazen las olas en la orilla quando rrompen.
- RRESACAR:** es quando algun cavo esta largo, cogello y atesallo.
- RREPARAR:** es quando la nao la anochecio sobre el puerto y aguarda el dia para entrar rreparando con poca bela.
- RRESGUARDO A TAL PUNTA:** es deviarse de ella para no tocar y perderse.
- RRESONAR:** es quando algun cavo no puede correr por moton o polea; es tambien amolar.
- RRESTINGAR:** son piedras que estan encubiertas en la mar.
- RRETENDAS:** es quando se mete alguna cosa en la ano y para que sobre el apa-rejo no venga de golpe o salga le dan un cabo de proa a popa que la detenga y sustente poco a poco.
- RRIDA:** es un cavo que se atesa en ayuda de la bolina quando va la nao a horça.
- RROCIEGA:** se dize quando ay alguna ancora perdida en el fondo de algun puerto, y con dos bateles tienen a modo de çarço o xavega una gindalesa que se ba al fondo con piedras que la llevan y asi arrastrando por el cogen el ancora y la traen arriba.
- RRODA DE NAVIO:** es la que comienza desde la quilla a hazer una forma que va algo rredonda hasta el espolon.
- RROLDANAS:** son las rrodajas que estan dentro de las poleas y motones.
- RRUMBOS:** son las lineas o caminos por donde el navio se endereça en el viaje conforme a la aguja y carta de marear.

- SALEROS:** son los platos de palo en que traen la vianda a los marineros.
- SERVIOLA:** es un madero que suele ser levadizo y que se muda a qualquier vanda y solo sirve de arronzar y subir por el las ancoras.
- SIRGA:** es ir a la sirga, llevar a orillar de tierra el navio asido alguna cuerda tirando personas de ella o cavallos que ban andando por la dicha tierra.
- SOBREQUILLA:** es un madero grueso que viene de popa a proa y igualmente sobre la quilla de la nao endentada en los maderos y enfernada contra la quilla para mas fortaleza de ella.
- SOCOLLADA:** se dice quando una nao surta sobre la amarra la viene salteando un golpe de mar que la hace descubrir y descubre mucha parte del amarra.
- SOCAYRE:** es quando tiran de algun cabo y otros tienen y dan buelta a un madero de la nao para que no torne o se alargue lo que halan.
- SONAJAS:** son dos tablillas pequeñas y aguereadas que sirven para tomar la altura con la ballesta.
- SONDA:** es una cuerda gruesa como el dedo menique muy larga y con esta y el escandallo se save el fondo en que esta.
- SOTABENTO:** es la parte contraria de barlovento.
- SURDIR:** es quando una nao se fue a la banda con algun golpe de mar y despues desagua se torna a el.
- SURGIR:** es tomar puerto y lo mismo es dar fondo.
- SURSIDERA:** es un arca pequeña sobre el puño del papagigo mayor donde entra el uñon de la boneta quando se mete para que este fixa.
- TALADRO:** es la barrena mayor que trae la nao para varrenar pernos gruesos de chavaveta.
- RALLAS:** se dize un aparexo guarnecido a quatro o cinco guarnes sin amante con que ayudan a suspender el ancora del fondo amarrandola al cable y atesando por ella la gente y tambien se dize quando se corre temporal y se guarecen en la caña del timon con una por banda con que ayudan a botar el timon y tenerlo donde quieran.
- TAMBORETES:** son unos troços de maderos fijos y clavados en la cubierta contra el arbol mayor que ajuntan y aprietan que no se meneen e lo mismo en el trinquete.
- TAMBORETES DE GABIA:** son dos troços de madera encaxados por la una punta en la cabeza del arbol y calçes fijos con sus pernos y por la otra abrazan ziiñen los mastellos que no se meneen.



- TAZARRELIGAS:** son de hierro a modo de eses encorbadas con cuchillas que ban clavados en los penoles de las naos para que quando aborden para pelear desaparegen y rrompan la harcia del contrario y las belas.
- TEJA DEL CALÇES:** es una parte convada y baxa sobre que esta la gabia.
- TETAS DE LA VITA:** ver maymonetes:
- TESTA:** ver rrelinga.
- TIENPO:** se toma por el viento y asi se dize tenemos mucho o poco tiempo.
- TIMON:** es el gobernalle o leme.
- TIRAMOLLA:** es lo mesmo que tomar por abate o marear las belas de contraria buelta yendo por la bolina y lo mismo se dize para marear las belas y bolver la nao a su buelta si tomo por abante por descaydo del timon.
- TOCAR EL NABIO:** se dize quando toca en tierra con la quilla.
- TOHINOS:** son dos pedazuelos de palo pequeños clavados junto a las ostagas de cada banda para que no corran para ninguna parte.
- TOLETES O ESCALAMOS:** son los que ponen en el bordo del batel o chalupa de dos en dos en sus aguxeros entre los quales meten el remo o haze fuerça contra ello para bogar.
- TOMAR POR AVANTE:** es que el viento le da por proa con las velas tendidas y las escotas calcadas.
- TOMAR TAL PARTE:** es surxir por ella.
- TONELADA:** es cantidad de dos pipas de vinos.
- TONELETES:** ver estacas.
- TORTORES:** son quando una nao ba desmintiendo las cubiertas o rriendiendose o abriendose por el costado que le atesan sobre la punta del vior a estivo dos o tres bueltas de calabrote y para mas atesallo con unos espeques por el medio viran en rredondo a modo de garrote de cargas asi se atesa y llamanse tortores o garruchos.
- TRABES:** en el encallar el nabio.
- TRANCANILES:** son unos maderos que vienen de popa a proa por las muradas clavados endentados contra los maderos y contra la junta de la cubierta en el bordo que la afixan y ansi mismo fortifican la nao.
- TREO:** es una bela quadrada que se usa en galera.
- TRINCAR Y PAIRAR:** es estar quedo el nabio o con las velas tendidas y las escotas largas.

TRINQUETE: es el mastil de proa.

TRIZA MAYOR: es una cuerda que se guarre por el quadernal de las ostegas que ba para abaxo a çinco guarnes que llaman pasteca y se pasa por el guindaste.

TROÇAS: son unas cuerdas que juntan el rrecamento con el mastil y berga.

UNON: es un pedazo de palo que sobra de la guarnicion de la boneta por ambas partes de cumplimiento de dos palmos y al cavo de el un boton rredondo que se llama piña y este se mete en la çurcidura del papahigo para que este la boneta mas fija.

VERTELLOS: son unas bolas como de argolla horadadas que juntan con las liebres dichas y ayudan a subir y bajar las entenas.

VINATERA: es un pedazo de cabo delgado fijo por el seno en el obenque mayor de mas a proa en el con cabo una harcia y en el otro un çaçonete chico donde se ponen y cuelgan las contras mayores porque no arrastren en el agua.

YR A FONDO: ver fondo.

YR A JORRO: ver jorro.

ZABORDAR: es encallar en tierra por tienpo o otra ocasion.

ZARROS: son dos pedazos de cabos gruesos fijos en la berga mayor al tercio de ella por ambas bandas de cumplidor de tres brazas con que se toma y agola la parte de la bela que alcanzan y tambien las esotas y contras y lo mesmo al trinquete.

ZINCHO: es el que se mete en la bomba guarneçido con un pedazo de cuero ya haçiendo fuerça contra el morterete saca y agota el agua de la nao.

ZINGLADURA: es lo que un navio navega entre dia y noche.



DENOMINACIÓN DE LOS PRINCIPALES TOPÓNIMOS LITORALES EN LA COSTA DE CANTABRIA.

JOSÉ MARÍA ALONSO DEL VAL

Introducción

Una de las características peculiares y más determinantes que configuran la identidad de la Región de Cantabria en el tiempo y en el espacio, y que ayuda a conjugar su geografía e historia, su ser y se quehacer, ha sido y es el Mar, que baña toda su dilatada franja septentrional, extendida en un perfil de 242 Km.

La Mar bordea de extremo a extremo sus contornos, cuyos límites se sitúan al Norte, desde su Oriente en la Punta de Covarón a 3° 9' Oeste de Greenwich, equivalentes a 0° 32' longitud Este del meridiano de Madrid, y 43° 21' 20" latitud Norte, –en vecindad con Vizcaya (Euskadi)–; y por el Poniente con la Ría de Tina Mayor, en los 4° 31' Oeste de Greenwich, equivalentes a 0° 49' 20" longitud Oeste de Madrid; 43° 23' 40" latitud Norte, en los confines del Principado de Asturias.

Está en nuestra intención reseñar ordenadamente los perfiles costeros, con los nombres de más 600 términos de los más sobresalientes o renombrados en la geografía litoral que discurre a lo largo de 33 municipios.

Para mejor comprender su localización y favorecer su conocimiento y desarrollo histórico, he subdividido dichos Municipios o Ayuntamientos en otras unidades-tipo de probado arraigo en todos los niveles. Se trata de la Parroquias de costa, que ascienden a 68. Precisamente en los folios de los libros de registro y asiento parroquial, que en muchas de ellas comienzan a contar a partir del último tercio del siglo XVI -o incluso como la de Castro Urdiales en 1538-, se nos notifican y refieren muchos de los sucesos y acontecimientos acaecidos en esos lugares que tienen como protagonistas a la Mar y sus gentes... Tal es el caso, por ejemplo, de los naufragios y tragedias marineras, cuyas series se vienen reseñando en los volúmenes de este Anuario.

Hemos dicho que son 68 las Parroquias sometidas al flujo y reflujo de las mareas referidas en este trabajo, que conservan las Actas donde su puede hacer, este repaso de su historia y que nos llevan a constatar esos datos tan peculiares y determinantes para este sector tan numeroso y sobresaliente de la población de Cantabria; Región cuyo progreso y desarrollo ha estado vinculado siempre al devenir de sus puertos y villas costeras, focos importantes de sus fuentes de riqueza generada por las actividades pesqueras de todo tipo y sus derivados; por los fletes comerciales y de cabotaje marítimo, e incluso por su industria naval, arsenales y lo relacionado con el sector militar. Todo ello con su complejo y entramado humano, social, económico y cultural propio.

Algún trabajo referido a la descripción de los términos costeros elaborado de forma encomiable por su detalle y precisión, ha sido ya publicado en las páginas de este Anuario. Ensayo encaminado más concretamente donde la costa cántabra alcanza su altura más prominente, en los 3° 35" longitud Oeste y 43° 30' 37" latitud Norte... Nos estamos refiriendo al litoral del lugar de Ajo¹. Sería realmente interesante que pudiera irse haciendo así -de forma exhaustiva-, una descripción con todas y cada una de las localidades de la geografía marítima en Cantabria.

En este trabajo, las Parroquias están reseñadas según la forma que en la actualidad se agrupan, si bien en algunos casos ha habido que respetar el cómputo histórico de las mismas, como por ejemplo el caso de Santander, donde en la actualidad la ciudad cuenta con 31 parroquias -sin contar sus barrios aledaños-, he reducido a una sola: La Colegial de El Cristo, la única con la que tradicionalmente contaba el núcleo urbano hasta bien entrada la mitad del siglo pasado. Lo mismo podríamos decir del lugar de Peñacastillo, de cuya Parroquia-madre de San Lorenzo han ido surgiendo en época no muy tardía otras tres filiales... En estos casos me referiré sólo a la Parroquia matriz u original cuyos libros se conservan clasificados en el Archivo Diocesano del Monasterio "Regina Coeli" de Santillana del Mar.

En algunos casos hay términos que son ubicados en distinta parroquia o municipio según la fuente de consulta. Por ejemplo el Diccionario Geográfico Histórico y Estadístico de Pascual Madoz o los Mapas del Instituto Geográfico Nacional. En estos casos he dado prevalencia a este último por suponer su actualidad y mayor contraste.

¹. cf. El artículo "Nombres costeros y tragedias marítimas del Pueblo de Ajo"; de Luis Escallada González *Anuario "Juan de la Cosa". IV (1981-82)* pp. 89-96, y en este mismo número en el siguiente artículo.

Para confeccionar el trabajo me he servido de las siguientes fuentes:

– PLANOS (Tomo I) y FOTOPLANOS (Tomo II), del litoral de la región de Cantabria elaborado por el MOPU (Dirección General de Puertos y Costas). Escala 1:5000. Edición 1978.

– Servicio de Mapas del Cuerpo de Ingenieros del Ejército U.S. (Foto-planimetría). Hojas 33-34-35-336-37. Serie M-781. Escala 1:50000. Edición 1963.

– Mapa Topográfico Nacional de España. Escala 1:25000. Los referidos al perfil litoral de la Región de Cantabria. Editados por el Instituto Geográfico Nacional. Madrid 1981-85.

– Pascual Madoz: *Diccionario Geográfico-Histórico-Estadístico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid 1845-50. Tomo "Santander". Edición fac-símil publicado por Estudio/Ámbito. Valladolid-1984.

– Francisco Coello: *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*. Santander 1861.

– Guía Diocesana, *Iglesia en Santander*. Santander, 1985.

– *Inventario de libros del Archivo Diocesano de Santander*. Santillana del Mar 1983.

La relación de términos está ordenada siguiendo la línea de costa de cada Lugar de Este a Oeste y de Norte a Sur.

Los nombres geográficos subrayados en el mapa son los lugares con términos costeros.

La letra "D", seguida de número correspondiente, abarca el Distrito Costero en su extensión consiguiente.

DENOMINACIÓN DE LOS PRINCIPALES TOPÓNIMOS LITORALES EN LA COSTA DE CANTABRIA. DESCRIPCION

Límites y nº de distrito costero

Nº de Orden	Lugar y nombre de la parroquia	Ayuntamiento	Denominación del término litoral
1	Ontón <i>La Inmaculada Concepción</i>	Castro D-1 Urdiales	1. Punta del Covarón (Límite con Vizcaya-EUS-KADI), 2.- Ensenada de Ontón-Rebombal. 3.- Punta Lamie. 4.- Ensenada de Tejillo.- Punta de Saltacaballos.
2	Míoño S. Román	Castro Urdiales	6. Punta de Míoño. 7.- Ensenada con la playa y Puerto de Dícido. 8.- Punta de la Gorda.
3	Castro Urdiales	Castro Urdiales	9. Cotolino 10.- Punta del Cotolino 11.- Ensenada y Playa de Brazomar 12.- Puerto de Castro 13.-

3	Santa M ^a de la Asunción		Punta de Santa Ana 14.- Cala del Campo Santo 15.- Ensenada de los Canteros 16.- Punta de la Conejera 17.- Isla de los Conejos 18.- El Arranza 19.- Ensenada de Urdiales 20.- Punta de los Cuervos 21.- Punta del Hornillo 22.- Punta de la Pepina 23.- El Rebanal 24.- Punta del Rebanal.
4	Allendelagua <i>S. Marcos</i>	Castro Urdiales	25. Ozanco 26.- Campete.
4	Cerdigo <i>S. Juan Evangelista</i>	Castro Urdiales	27. Punta de la Ballena o de la Ínsula 28.- Punta de Cérdigo 29.- Coterillo 30.- El Portillo 31.- La Torca 32.- Oricovi 33.- La Code.
5	Islares <i>S. Martín</i>	Castro Urdiales	34. Peña Aislada o el Najo 35.- Atalaya 36.- La Hermosa 37.- Las Mazas 38.- Punta de Islares 39.- Isla Cercada 40.- Puerto de Arenillas 41.- Playa de Arenillas 42.- Desembocadura del Agüera (Gurizo) 43.- La Rozadas 44.- El Pontarrón 45.- El Remolino 46.- La Marina.
5	Oriñon San <i>Pedro Apostol</i>	Castro D-1 Urdiales	1. Ensenada de Oriñón 2.- Playa de Oriñón 3.- Mazueco 4.- El Sablón 5.- Punta de Sonabia o Cabo Cebollero 6.- Cabanas 7.- Punta Lanzadoiro 8.- Arenal de Sonabia o de Valdearenas.
6	Liendo. <i>Santa María de la Asunción</i>	Laredo D-2	9.- Las Presas 10.- El Orao 11.- Punta de Yesera 12.- Ensenada 13.- Playa de S. Julián 14.- Punta del Ahorcado 15.- La Peña 16.- Santi 17.- Ensenada de Erillo.
7	Laredo. <i>Santa María de la Asunción</i>	Laredo D-2	18.- El Aguamala 19.- Punta de Hierro o Irio 20.- El Aila 21.- Punta del Águila 22.- Acantilado de la Lastra 23.- Costa del Atalaya 24.- Punta Canto de Laredo 25.- El Canto 26.- Puerto de Laredo 27.- El Rastrillar 28.- Playa de la Salvé 29.- El Puntal del Pasaje/// 1.- Playa del Regatón o del Playón 2.- Monte Podrido 3.- Brusco.
8	Colindres, <i>San Juan Bautista</i>	Colindres D-3	4.-Puente del Riego 5.-Puerto de Colindres 6.-La Quinta 7.- Los Nuevos 8.- Ría de Treto y Canal de Limpias.
9	Limpias, <i>San Pedro Apóstol</i>	Limpias	10.- El Orao 11.- Costamar 12.- Grazosa 13.- Fresnedal 14.- El Rivero 15.- Pregullano.
10	Carasa, <i>Santa María de la Asunción</i>	Junta de Voto	16.- El Brión 17.- El Viar 18.- Ría de Angustinas 19.- Canal de los Pozucos 20.- Ría de Rada 21.- Ría de Limpias 22.- Somocarasa 23.- El Cuervo 24.- El Puntal 25.- Hontana 26.- Puente del Cristo.

11	Rada, <i>San Ginés</i>	Junta de Voto	27.- Marismas de Clarín 28.- Ría de Rada.
12	Nates, <i>San Román</i>	Junta de Voto	29.- Ronates 30.- Ocina.
13	Treto y Adal, <i>San Cipriano</i>	Bárcena de Cicero	31. Mies de Bramón 32.- Mies de Treto 33.- Ría y Embarcadero de Treto 34.- Mies de Hoyos.
14	Cicero, <i>San Pelayo</i>	Bárcena de Cicero	35. Ría de Santoña 36.- El Alsar 37.- Suvia 38.- Sollagua 39.- Justreda 40.- Canal de Carranques 41.- Canal 42.- Marisma la Saca.
15	Bárcena de Cicero, <i>Santa María de las Candelas</i>	Bárcena de Cicero	43. Sorriba 44.- Regato de La Madrid 45.- Canal del Hano 46.- Canal de Bárcena 47.- Runiega 48.- Arroyo de Cantijos 49.- Arroyo de Río Negro.
16	Escalante, <i>Santa Cruz</i>	Escalante	50. Solasmazas 51.- Cerroja 52.- Juecos 53.- Ontana 54.- Pozeirún 55.- Bachales 56.- Puente Viejo 57.- Muelle de los Frailes.
17	Argoños, <i>El Salvador</i>	Argoños	58.- Canal de Argoños 59.- Ribero 60.- Ancillo 61.- Jado 62.- Barqueiro 63.- El Pico 64.- Gromo.
18	Santoña, <i>Santa María de Puerto</i>	Santoña	65.- Marisma de Lastra 66.- Punta de la Arenilla 67.- Canal de Boo 68.- Ría de Santoña 69.- Marisma de Santoña 70.- Marisma de Bengoa 71.- Puerto de Santoña 72.- Playa de San Martín 73.- Punta de Galvanes 74.- Punta de San Carlos 75.- Punta del Peón 76.- Playa de la Redonda 77.- Punta del Fraile 78.- La Merana 79.- Punta del Caballo 80.- Punta de la Mula 81.- El Arco 82.- Puntaceniceros 83.- Punta-Faro del Pescador 84.- Punta del Águila 85.- Playa de Berria.
19	Noja, <i>San Pedro Apóstol</i>	Noja	86.- Punta del Brusco 87.- Playa de Trengandín o de Noja 88.- El Saltillo 89.- Ensenada de Noja 90.- Trengandín 91.- Punta Cañaverón 92.- Pedroso 93.- Peña Pumbera 94.- Punta de la Mesa 95.- Punta Garfanta 96.- Peñón del Águila 97.- Peñón Moja el Rabo 98.- Isleta La Oliva 99.- Isleta de S. Pedro 100.- Playa de Ris 101.- Peñón e Isla de Suaces 102.- Islas Cuarezo 103.- Los Barcos.
19	Soano, <i>Santa María de las Candelas</i>	Arnuelo	104.- Ría de Quejo 105.- Extremo Playa de Ris 106.- Tijeras 107.- Acebo 108.- Los Mazucos 109.- Playa de la Cava.
20	Isla,	Arnuelo	110.- Los Cuarezos 111.- Playa de Quejo o Cuare-

20	<i>San Julián y Santa Basilia</i>		zo 112.- Ensenada de Isla 113.- Playa de los Franceses o del Sable 114.- Islas Llera 115.- Punta del Ardanal 116.- Punta de Quejo Menor 117.- Ensenada de Somadrid 118.- Cabo Quejo 119.- Punta Cueva Colina 120.- Playa del Arenal 121.- Ría de Ajo. Y los n.ºs. 122,123,124,125 de Ajo.
21	Ajo <i>San Martín</i>	Bareyo D-3 D-4	121.- Ría de Ajo 122.- La Mina 123.- Molino del Conde 124.- El Pinar 125.- Miranda 126.- Barquiro 127.- Manzaneda 128.- Garma 129.- El Conve 130.- Cabo de Ajo///1.- Punta del Rostro 2.- Playa de Ajo o Cuberris 3.- Punta y Covarón de Cárcabos 4.- Playa de Antuerta 5.- Punta de Urdiales 6.- Urdiales 7.- Boquera 8.- Cabo de Quintres 9.- La Atalaya 10.- Puntal 11.- Lastra de las Cuevas 12.- Brenas.
22	Galizano, <i>Santa María de la Asunción</i>	Ribamontán al Mar	13.- La Llera 14.- Vivar 15.- Punta de la Concabre 16.- Punta de Riaño 17.- Ría de la Canal o Río de Galizano 18.- Playa de la Canal 19.- Punta de la Canaluca 20.- Playa de Arenillas 21.- Punta Rodico o Arenillas.
22	Langre, <i>San Félix</i>	Ribamontán al Mar	22.- Playa de Langre 23.- Pico de Langre 24.- Llanza 25.- La Hilera 26.- Punta de Langre 27.- El Molino.
23	Loredo y Somo, <i>Santa María de Latas</i>	Ribamontán al Mar	28.- La Canaleta de Loredo 29.- Isla de Jorganes 30.- Hocico de la Peña 31.- Dunas de Loredo 32.- Playa de Somo o de las Quebrantas 33.- Arenal del Puntal 34.- Punta Rabiosa 35.- Playa del Puntal 36.- Muelle y Espigón de Somo.
24	Suesa, <i>Santa Eulalia</i>	Ribamontán al Mar	37.- Ría de Cubas 38.- Punta Somogó 39.- Embarcadero del Rey 40.- El Juncal 41.- Calabaza 42.- La Isleta.
25	Cubas, <i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Ribamontán al Mar	43.- Peña del Cuervo 44.- Cantarillas 45.- La Cornada.
26	Setián, <i>San Vicente Mártir</i>	Marina de Cudeyo	46.- El Vivero 47.- Arroyo del Molinuco 48.- Cuevas Rotas 49.- El Regollar 50.- Tasugueras 51.- El Campillo 52.- El Alborto 53.- La Redonda 54.- El Pindio.
27	Rubayo, <i>San Miguel</i>	Marina de Cudeyo	55.- Ribera del Rabón 56.- Trasierra 57.- Punta del Río.

28	Pedreña y Ambojo, (ELECHAS) <i>San Bartolomé y San Pedro</i>	Marina de Cudeyo	58.- La Marisma 59.- Cuesta del Molino 60.- Punta de Cotrajón 61.- Peña Hermosa 62.- Punta Aguda 63.- Puerto y Muelle de Pedreña 64.- Punta del Rostro 65.- Punta de la Peña de la Arena 66.- El Monte 67.- La Rotiza 68.- Punta de Juncos 69.- Punta del Urro o de Elechas 70.- Islote de Marnay (Peña de los Ratones) 71.- Isla de la Yerba 72.- Ensenada de San Bartolomé 73.- La Raba 74.- El Lavadero.
29	Pontejos, <i>San Juan Bautista</i>	Marina de Cudeyo	75.- Peña Rabiosa 76.- La Campanuca 77.- Punta Rabiosa 78.- El Escobal 79.- Cueto 80.- Isla de la Astilla o de Pedrosa 81.- Las Callejas 82.- Las Torres 83.- Las Suertes 84.- Punta-Espigón de Pontejos 85.- Embarcadero-El Puerto 86.- Ría de Astillero 87.- Ría de Tijero 88.- Regallo.
30	Gajano, <i>San Martín</i>	Marina de Cudeyo	89.- Ría de San Salvador 90.- La Dehesa 91.- Suto 92.- La Cuesta.
31	San Miguel de Heras, <i>San Miguel Arcángel</i>	Medio Cudeyo	93.- La Marisma 89.- Ría de San Salvador o de Tijero.
32	Santiago de Heras, <i>Santiago el Mayor</i>	Medio Cudeyo	94.- La Cabrita 89.- Ría de San Salvador o de Tijero.
33	San Salvador de Heras, <i>Santos Justo y Pastor y El Salvador.</i>	Medio Cudeyo	95. El Puente 89.- Ría de San Salvador o de Tijero.
34	Liaño, <i>San Juan Bautista</i>	Villaescusa	96.- Ría de Solía 97.- Morero 98.- Bofetán 99.- Rivero de Movardo 100.- La Rasa.
35	Guarnizo, <i>Santa María de Muslera</i>	Astillero	101.- Morero 102.- Juenga 96.- Ría de Solía.
36	El Astillero, <i>San José</i>	Astillero	103.- Ría de Astillero 104.- Muelle de la Corconera 105.- Muelle-Fondeaderos 106.- Astilleros 107.- Muelle de los Ingleses 108.- La Ventanilla 109.- Las Marismas 110.- Ría de Boo.
37	Maliaño, <i>San Juan Bautista</i>	Camargo	111.- El Ostrero 112.- El Embarcadero del Carmen 113.- Punta de las Palomas 114.- Punta de

37			Maliaño 115.- Embarcadero de Peña Hermosa 116.- El Espino 117.- Incera 118.- Canal de Raos 119.- Actimar 110.- Ría de Boo.
38	Muriedas, <i>San Vicente Mártir</i>	Camargo	120.- Ría de Raos 121.- Los Terraplenes 122.- Canales de las Marismas.
39	Peñacastillo, <i>San Lorenzo</i>	Santander	123.- El Óleo 124.- El Carmen-Nueva Montaña, 125.- Marismas de San Martín 126.- Zona de Raos.
40	Santander, <i>La Colegial, Santo Cristo</i>	Santander	127.- Fondeadero de Los Mártires 128.- Dársena de Maliaño 129.- Puerto Pesquero 130.- Varadero 131.- Depósito Franco 132.- Muelles de Maliaño 133.- Comandancia de Marina 134.- Muelle de Ferrys 135.- Estación Marítima 136.- Muelle de Albareda 137.- Muelle de Maura 138.- Grúa de Piedra 139.- Palacete y Muelle del Embarcadero 140.- Muelle de Calderón 141.- Dársena de Molnedo-Puerto Chico 142.- Zona de los Prácticos 143.- Dique seco de Gamazo 144.- Punta de San Martín 145.- Muelles y Astilleros de San Martín 146.- Promontorio 147.- Playa de los Peligros 148.- Punta de San Marcos 149.- Playa de la Magdalena 150.- Punta el Higar 151.- Punta y Faro de la Cerda 152.- Punta del Puerto 153.- La Fragata 154.- Isla y Faro de Mouro 155.- Islote la Corvera 156.- Punta del Caballo 157.- Dársena del Camello 158.- Punta del Lobo 159.- La Concha 160.- Peña Vieja 161.- Bajos de San Roque 162.- Primera Playa del Sardinero 163.- Piquío 164.- Segunda Playa del Sardinero o de Castañeda 165.- Playa de los Molinucos 166.- Cabo Menor.
41	Cueto, <i>Santa María</i>	Santander	167.- Ensenada y Playa de Mataleñas 168.- El Burro 169.- Pico del Gallo 170.- Cabo Mayor 171.- Fuente de la Sirena 172.- El Torontillo 173.- El Agujero o Puente del Diablo 174.- La Congria 175.- El Cobacho 176.- El Panteón 177.- Cabo de Lata 178.- Islote de Amión 179.- La Lavandera 180.- Bajos de Malasmañas 181.- Punta Vergajo de Cueto.
42	Monte, <i>San Pedro Apóstol</i>	Santander	182.- Playa del Bocal 183.- Punta Cortada o del Vergajo del Monte 184.- Punta Cruz de Florez 185.- Bañaperros 186.- Los Cañones 187.- Ría de San Pedro del Mar 188.- Playa de la Maruca 189.- Punta Piquel 190.- La Mesa 191.- Cabo Cabezón

42			de San Pedro o Punta de la Mesa.
43	San Román de la Llanilla, <i>San Román</i>	Santander	192.- Punta de las Muelas 193.- Playa de la Virgen del Mar 194.- Isla de la Virgen del Mar 195.- Pico del Sol.
44	Soto de la Marina, <i>El Salvador</i>	Santa Cruz de Bezana D-4; D-5	196. Rostrío 197.- Playa de San Juan de la Canal 198.- Punta de San Juan de la Canal/// 1.- Casuca 2.- Peñón e Isla del Castro 3.- Playa de Covachos.
45	Lienres, <i>Santa Olalla</i>	Piélagos	4.- Playa de Arnía 5.- Urros de Lienres 6.- Playa de Portios 7.- Urro Mayor 8.- Punta del Pino 9.- Portín 10.- Llata 11.- Punta de Somocueva 12.- Pedroquios 13.- Molimoco 14.- Canavalle 15.- Las Dunas 16.- Playa de Lienres o de Valdearenas 17.- Ría de Mogro.
46	Boo, <i>San Juan Bautista</i>	Piélagos	18.- Arroyo del Cuco 19.- Arroyo del Valle 20.- La Dehesa 21.- Ribera del Pas.
47	Mogro, <i>San Martín</i>	Miengo	22.- El Diestro 23.- La Unquera 24.- El Sedo 25.- Pueblo Sol 26.- Playa de Mogro 17.- Ría de Mogro.
48	Miengo, <i>San Miguel</i>	Miengo	27.- Currucaza 28.- La Mies Mayor 29.- Arroyo de Socueva 30.- Arroyo de la Dehesa 31.- El Campo 32.- Ruballera 33.- Punta del Águila 34.- Playa de Usgo.
49	Cuchía, <i>San Juan Bautista</i>	Miengo	35.- Arrecifes 36.- Isla de la Conejera o de Cabrera 37.- Isla Segunda 38.- Punta del Cuerno o de la Conejera 39.- Punta de Umbreda 40.- Playa de los Caballos o de Patrocinio 41.- Ensenada de Umbreda 42.- Pico de la Barra o Punta de Afuera 43.- Playa de Cuchía o de Marzán 44.- Ría de San Martín de la Arena 45.- Sierra.
49	Cudón, <i>San Esteban Protomártir</i>	Miengo	44.- Ría de San Martín de la Arena 46.- Punta de Cudón 47.- Punta de la Cantera 48.- Marismas del Barco.
50	Bárcena de Cudón	Miengo	49.- Marismas de los Cucos 50.- Casa de la Isla.
51	Polanco, <i>San Pedro Ad Víncula</i>	Polanco	51.- Barrio de Mar 52.- Ría de Requejada 53.- Barrio y Puerto de Requejada 54.- Río Cabo.
52	Hinojedo, <i>San Saturnino</i>	Suances	55.- Ría de Requejada 56.- Punta de la Plata.
53	Cortiguera,	Suances	57.- Ría de Suances 58.- Punta de los Robles 59.-

53	San Juan Bautista		Punta de Santo Domingo.
54	Suances, Nuestra Señora de las Lindes	Suances	60.- La Carreada 61.- Punta del Hornillo 62.- Arenal de la Ribera 63.- Fondeadero 64.- Playa de la Concha 65.- Punta del Torco y de Dentro 66.- Punta del Torco y de Fuera 67.- Punta de la Hilera 68.- Punta del Dichoso 69.- Playa de los Locos 70.- Punta Sopico 71.- Ensenada de Cabrera 44.- Ría de San Martín de la Arena o de Suances.
55	Tagle, San Pedro	Suances	72.- Ensenada de Ballota 73.- Punta de Ballota 74.- Castro 75.- Playa del Sable de Tagle.
56	Ubiarco, San Juan Bautista	Santillana	76.- Playa y Ensenada de Santa Justa 77.- Baños de Ubiarco 78.- El Higuero 79.- Hoyón 80.- La Gerrona 81.- Ensenada de la Jarosa 82.- Punta del Calderón.
57	Oreña, San Pedro Apóstol	Alfoz de Lloredo	82.- Punta del Calderón 83.- Coterón 84.- Torriente.
58	Toñanes, San Tirso	Alfoz de Lloredo	85.- Carrastrada 86.- Punta de Carrastrada 87.- Yolao 88.- Bolado 89.- Punta de la Rebollera.
59	Cóbreces, San Pedro Ad Víncula	Ruiloba	90.- La Rebollera 91.- Ensenada de Luaña y Arroyo Conchuga 92.- Playa de Cóbreces o de Luaña 93.- El Rastrillar.
60	Ruiloba, Santa María de la Asunción	Ruiloba D-5 D-6	94.- Pescadoiro 95.- La Garita 96.- Punta de Ruiloba/// 1.- Sopeña 2.- Lincel 3.- Tusio 4.- Punta de las Cornejas 5.- La Hoz 6.- Remedios 7.- Fonfría 8.- Punta del Miradoiro 9.- El Portillo.
61	Comillas, San Cristóbal	Comillas	10.- Arroyo de Gandarias 11.- Playa de Comillas 12.- Puerto 13.- Punta de la Guerra 14.- Punta de la Morla 15.- Punta Lumbreras 16.- Punta Cámbaro 17.- Punta de la Barra 18.- Ría de la Rabia 19.- Travía 20.- Bulapiente 21.- Pelazo.
62	El Tejo, Santa María de la Asunción	Valdáliga	22.- Mato del Porrón 23.- Molino Nuevo 24.- La Rabia 18.- Ría de la Rabia 25.- Río Capitán 26.- Marisma Zapedo 27.- Peña de la Barra 28.- Playa de la Jerra, de Oyambre o de la Rabia.
63	La Revilla, San Pedro	San Vicente de la Barquera	29.- Cabo de Oyambre 30.- Punta de Merón, Peña Entera o del Oeste 31.- Playa de Merón 32.- Barranco de Bederna 33.- Barranco de Merón 34.- Playa de San Vicente o Tostadero 35.- Peña del Zapato 36.- Ría de San Vicente 37.- La Espina 38.-

63			El Boceo 39.- Pita de Abajo 40.- El Regato 41.- La Pita 42.- Punta Candelaria 43.- Ría de San Andrés 44.- Marisma de Rubín 45.- Cascajo 46.- Río del Escudo.
64	San Vicente de la Barquera, <i>Santa María de los Angeles</i>	San Vicente de la Barquera	47.- Ría de San Vicente 48.- Villegas 49.- Punta Candelaria 50.- Peñas Negras 51.- Puente del Arna 52.- Punta Escubiles 53.- Puente de la Maza 54.- Puerto de San Vicente 55.- Marisma de Pombo 56.- Brazo Mayor 57.- Desembocadura del Río Gandarillas 58.- Lavadero 59.- Puente Tras San Vicente 60.- Punta del Castillo 61.- Islas de Peña Mayor y Peña Menor 62.- Punta de la Silla 63.- Punta de la Niñera 64.- Bajo de la Regatona 65.- Punta Cueto Marías 66.- El Fraile 67.- Punta del Fraile 68.- Ensenada de la Fuente 69.- Playa de la Fuente.
65	Prellezo, <i>Santa Eulalia</i>	Val de San Vicente	70.- Arroyo del Cu 71.- Sonríos 72.- Punta de África 73.- Ensenada de Berrellín 74.- Playa de Barnejo 75.- Arroyo de Prellezo 76.- La Garita 77.- Morro de Berrellín 78.- Ensenada de Guadán 79.- Garganta de Job 80.- Ensenada de la Ballena 81.- Punta de la Garita 82.- Puntal de la Cabritería 83.- Ensenada de la Mina 84.- Punta-Morro de Prellezo.
66	Pesués, <i>San Pedro Ad Víncula</i>	Val de San Vicente	85.- Islotes de Pesués 86.- Los Picos 87.- Ría de Tina Menor 88.- Punta del Pinto 89.- Los Tánagos 90.- Fondeadero 91.- El Llano 92.- Punta de la Vigía.
67	Pechón, <i>San Sebastián</i>	Val de San Vicente	85.- Islotes de Pesués 86.- Los Picos 87.- Ría de Tina Menor 88.- Punta del Pinto 89.- Los Tánagos 90.- Fondeadero 91.- El Llano 92.- Punta de la Vigía.
68	Molleda y Prio (Unquera) <i>Santa María de los Angeles</i>	Val de San Vicente D-6	105.- Tejar 106.- El Cantón 103.- Ría de Tina Mayor 107.- El Puente-Río Deva (Límite con Asturias).

Los 33 municipios litorales suponen un tercio del total de los 102 que forman el territorio de Cantabria. La Mar además de bordear la costa abierta de nuestra Región se adentra por los estuarios de los ríos, que se abren paso desde los puertos de sus altas montañas en curso rápido a través de sus valles comarcanos, formando ya en sus tramos últimos las hermosas Rías.

Así en el litoral cántabro tenemos de Este a Oeste el Río Agüera que desemboca en la Ría de Oriñón, el Asón que lo hace en la Ría de Santoña, el Miera en la Bahía de Santander por medio de la Ría de Cubas, el Pas-Pisueña en la Ría de Mogro, el Saja y Besaya en la Ría de Suances, el Nansa en la Ría de Tina Menor, haciendo frontera con el Principado de Asturias.

El litoral de nuestra Región, abrupto y generalmente elevado está interrumpido por las Rías antes citadas a la vez que por multitud de variados accidentes costeros, entre los que destacan -además de sus radas, ensenadas, bahías y puertos- las playas, algunas de ellas sobresalientes por su notable longitud, como son, la de La Salvé de Laredo, Las Quebrantas y el Puntal de Somo-Loredo, la de Liencres con sus famosas dunas y la de Oyambre en Comillas; todo ello sin olvidar las del Sardinero en la capital santanderina:

La costa de Cantabria cuenta con 6 puertos pesqueros de importancia, divididos oficialmente en distritos:

1°. Distrito de Castro Urdiales, desde la Punta de Covarón hasta el Pontarrón, incluye el Puerto de Castro. (D-1)

2°. Distrito de Laredo, desde el Pontarrón de Guriezo hasta el Puntal del Pasaje, incluye el Puerto de Laredo. (D-2)

3°. Distrito de Santoña, desde el Puntal del Pasaje hasta el Faro del Cabo de Ajo, incluye los puertos de Colindres y Santoña. (D-3)

4°. Distrito de Santander, desde la Punta del Cabo de Ajo hasta la Punta de San Juan de la Canal, incluye el Puerto de Santander. (D-4)

5°. Distrito de Requejada, desde la Punta de San Juan de la Canal hasta la Punta de Ruiloba, incluye el Puerto de Suances. (D-5)

6°. Distrito de San Vicente de la Barquera, desde la Punta de Ruiloba hasta el margen oriental de la Ría de Tina Mayor, incluye los puertos de Comillas y San Vicente de la Barquera. (D-6).

En los términos descritos se da la circunstancia de que varios lugares constituyen una sola Parroquia como es el caso de : Allendelagua y Cérdigo; Islares y Oriñón, Noja y Soano, (cada una en Ayuntamiento distinto); Galizano y Langre; Cuchía y Cudón; Molleda y Prío (Unquera).

Los nombres que más se repiten en la titularidad de las parroquias se refieren a Santa María, contemplada e invocada principalmente en el misterio de su Asunción, (7 templos); seguido de aquellas que tienen nombre y advocación propia del lugar, como son las de Santa María de Latas de Somo-Loredo, Santa María de Muslera de Guarnizo; o Santa María de las Lindes de Suances;

entre otras, que suman en total 9. En segundo lugar figuran las consagradas al duro patrón de Galilea, concededor de bonanzas y galernas en el arte de la pesca, -San Pedro- con 10. Juan "el Bautista" le anda cerca con otros ocho templos y a más distancia el caritativo San Martín con 4, el Arcángel San Miguel con 3 iglesias dan paso a otras 20, consagradas a Santos Varones (Evangelistas, Mártires, Confesores); 3 a Santas, 1 a Santo y Santa; a las que hay que sumar finalmente otras dos dedicadas respectivamente a Cristo y El Salvador.

Algunos de los términos litorales han ido evolucionando de forma notable, sobre todo desde la mitad del siglo pasado hasta nuestros días, como lo podemos constatar por la documentación y mapas de época, al ir variando significativamente los perfiles que los contenían en sus correspondientes lugares y municipios.

Uno de estos términos conocidos y renombrados, situado en el perímetro de la Bahía de Santander fue el antiguo Puerto de Movardo en Cianca-Parbayón; al cual se accedía por la Ría de Solía. Este desapareció definitivamente en el siglo pasado a causa de las escombreras de mineral de hierro que fueron acumulándose en sus márgenes hasta cerrarlo por completo. A este respecto se calcula que en siglo y medio, la Bahía santanderina ha perdido una mitad del total de su superficie de mareas, cuestión que sigue abierta y con la que se polemiza al proseguir los rellenos y desecación de marismas que recortan aún más el perímetro marítimo.

Finalizaremos este artículo describiendo los lugares costeros de Santander, Santoña y Movardo, constatando la evolución antes aludida de los términos litorales acaecida en los últimos 130 años.

PERFILES COSTEROS DE SANTOÑA

(Según el plano 1:50.000 de Francisco Coello -1861-)

Piedrahita; Canal de Boo, Punta de la Arenilla; Canal de la Carranzana; Punta de la Cruz, de Hernán Gutiérrez o de las Angustias; Bajo del Tobedo; Batería de la Cruz; Batería del Pasaje o de San Fernando; Barca del Pasaje; Castillo de San Martín, playa de San Martín, Baterías Alta y Baja del Galbán, Punta del Galbán, Castillo y Punta de San Carlos; Punta del Peón; Peñasco de la Redonda; Punta del Fraile; Casa de la Leña; Bajo de la Merana; Batería de San Felipe el Real; Punta del Caballo; Punta de Ceniceros; Nisperal; Punta del Pescador y Faro; Batería de la Atalaya; Punta del Águila o de la Atalaya; Punta del Dueso; Arenal de Berria; La Cantera; Punta del Brusco.

PERFILES COSTEROS DE SANTANDER Y ALEDAÑOS (PEÑACASTILLO, CUETO, MONTE Y SAN ROMÁN)

(Según los planos 1:100.000 y 1:10.000 de Francisco Coello -1861-)

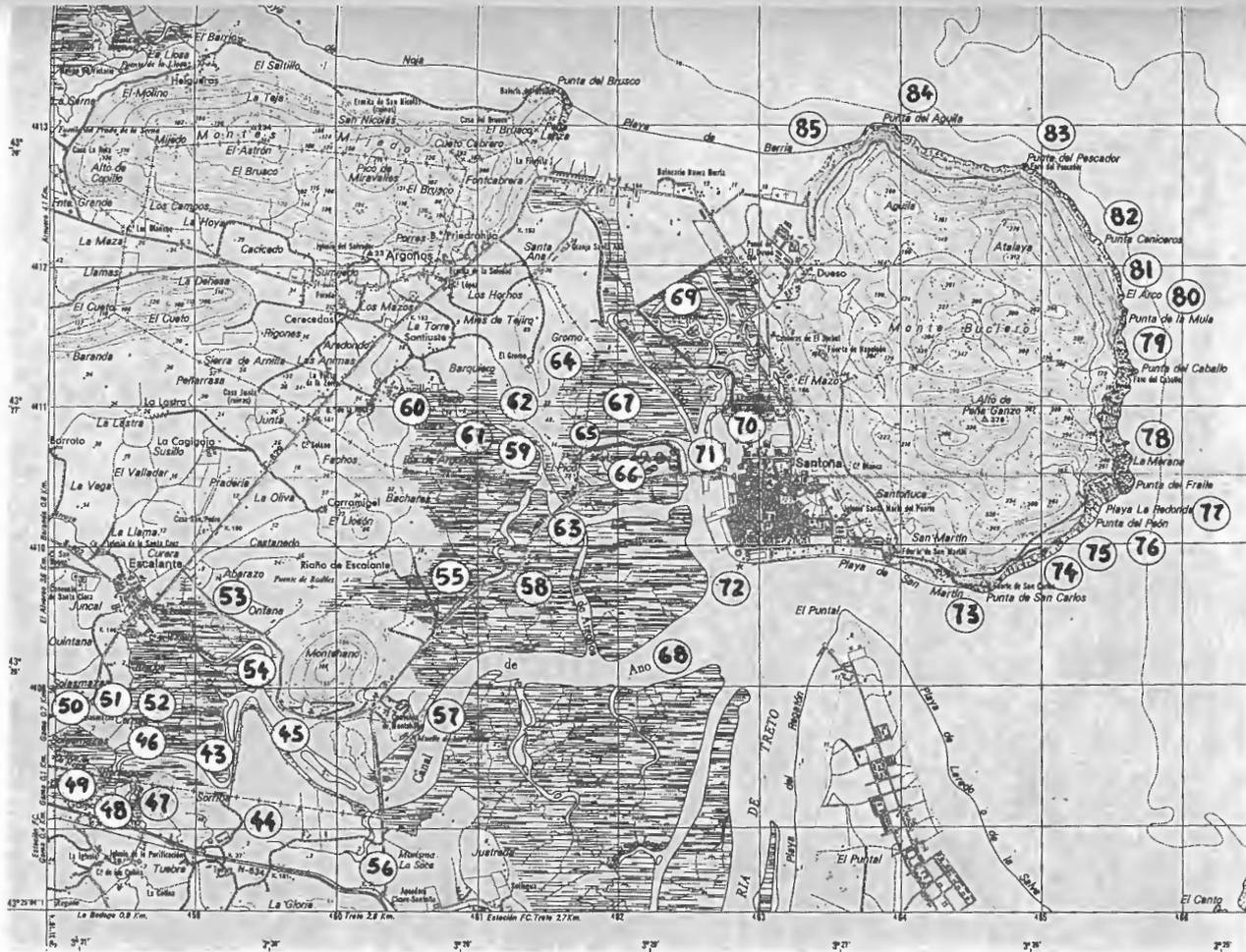
Ría Canal de Raos; Antiguo Canal de Guerra; Isla del Óleo; San Martín; Canal de Campogiro; Arenal y Molinos de Cajo; Marismas; Punta de Baris; Dársena-Muelle de Maliaño; Punta de la Puntía; Balbuena; Punta de Peñoba; Casa de Baños; Varadero de Carena; Muelles de las Naos; Rampas y Ribera; Muelle Viejo; Capitanía del Puerto; Muelle Nuevo; Embarcadero de la Monja; Cañadío; Puerto Pesquero; Cabo de San Martín; Punta de las Arenas; Punta del Promontorio; Playa de San Martín; Playa de la Magdalena; Islas de la Horadada y de la Torre; Cabo de la Cerda; Punta del Puerto; Cabo del Hano; Península de la Magdalena; Punta del Caballo; Ensenada de la Raposa; Punta Palomera; Punta del Lobo; Isla de Mouro; Isla Corvera; Playa de la Concha; Sardinero; Punta del Rostro; Playa del Sardinero; Cabo Menor; Cabo Mayor; Pie de Gallo; Fuente de la Sirena; Cabo de Lata; Punta Cornuda; Bergazo de Cueto (Punta Cortada); Punta del Bergazo de Monte; San Pedro del Mar; Somonte; Isla y Ermita de la Virgen del Mar.

PERFILES DE LA RÍA DE SOLÍA Y PUERTO DE MOVARDO EN CIANCA-PARBAYÓN

(Según plano de Coello "Contornos de la bahía de Santander" 1:100.000 y la obra de Jesús Canales Ruiz "PARBAYÓN". Santander 1980)

Morero; Bofetán; La Rasa; Venta de Liaño; Puente de La Solía (LIAÑO); Área de "La Marea"; La Jabonería; La Atarazana; Movardo; Sierra del Molino; Las Redes; Venta de La Solía (CIANCA-PARBAYÓN); San Pedro; Altonal; Juenga; Morero; Astillero de Fragatas (GUARNIZO).





3° 50' 3° 45' 40' 3° 40' 3° 35' 3° 30' 3° 25' 3° 20' 3° 15'



43° 20'

43° 30'

43° 10'

43° 25'

43° 15'

43° 10'

NOMBRES COSTEROS Y TRAGEDIAS MARÍTIMAS DE SIETE VILLAS*

LUIS ESCALLADA GONZÁLEZ

Una de las cinco históricas Juntas de la Muy Noble y Siempre Leal Merindad de Trasmiera fue la Junta de Siete Villas, compuesta por ocho lugares y una villa: Ajo, Bareyo, Güemes, Meruelo, Arnüero, Isla, Castillo, Soano y la villa de Noja.

Todos los pueblos de Siete Villas, excepto el de Güemes, tienen algún contacto con las salobres aguas del Cantábrico. En las mareas más vivas las aguas sobrepasan la presa del molino de la Venera y penetran hasta el molino de Solorga, en jurisdicción de Meruelo. En el siglo XVIII y anteriores, antes de fabricar dicho molino de la Venera, las embarcaciones menores remontaban la ría hasta un pequeño puerto situado junto a este molino. Bareyo, Arnüero y Soano tienen un litoral muy reducido. Bareyo y Arnüero se asoman tímidamente en su jurisdicción a la ría de Ajo, y Soano participa en una pequeña parte en la ensenada que se forma entre el pueblo de Isla y la villa de Noja. Asimismo Castillo limita con las aguas saladas que configuran la marisma de Vitoria de Noja.

El presente trabajo completa uno anterior publicado hace unos años (*), que añadido al presente describe en su totalidad, piedra a piedra, pescadero a pescadero, la toponimia menor de la costa de Siete Villas.

En el primer trabajo se describían todos los nombres costeros de Ajo, Bareyo y Arnüero, y la parte del lugar de Isla que cae hacia la ría de Ajo. En el presente describiremos la costa de Isla, Soano y Noja.

Como en el anterior trabajo haremos mención de los desgraciados acontecimientos que tuvieron lugar en el litoral descrito, que no son pocos, y los ocu-

*. ESCALLADA GONZALEZ, L. de, "Nombres costeros y tragedias marítimas del pueblo de Ajo (1618-1860)". *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa. Vol. IV*

rridos en los ríos y presas de molinos de Siete Villas. Con esta exposición agotamos el tema de luctuosos sucesos acuáticos ocurridos en estas Siete Villas en la Edad Moderna y hasta mediados del siglo XIX.

VARIAS DESCRIPCIONES DE LA COSTA DE SIETE VILLAS

Descripciones de la costa de Siete Villas Conocemos cuatro relatos que describen la costa de Siete Villas y que son los siguientes:

a) Descripción de Pedro Teixeira. Año 1630.

El primero se debe a Pedro Teixeira, portugués, que escribió en 1630 la "Descripción de las costas y puertos de España". José Luis Casado Soto en su obra *Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII* publicó toda la descripción de la costa de Cantabria que escribió Pedro Teixeira. Cuando éste ha llegado en su descripción a la villa de Puerto de Santoña dice a continuación:

De aquí camina la costa al poniente. Cinco leguas, está la villa y puerto de Santander, no habiendo en todos este espacio puerto ni playa considerable donde se pueda desembarcar. Sólo se entran en el mar algunos ríos innavegables y arroyos que bajan de las montañas, y junto a sus márgenes hay algunas aldeas, habitación y morada de pescadores. En esta parte comienza a salir a la playa ámbar, que de ordinario hallan sus habitantes, teniendo por cierto, en habiendo tormenta, arrojarlo el mar al segundo y tercero día, con que se viene a probar ser género de fruta o cosa pegada a las peñas que, con los balances y inquietud del mar, se despega y sube a la superficie del agua. La primera de las dichas aldeas y la más próxima a la montaña referida de Santoña, se llama aldea de Noja, y della toma el nombre una playa espaciosa de más de media legua. Adelante desta aldea, media legua, está la que llaman Isla, por estar cercada de un estero que, con la crecente de la marea, queda toda dentro en el agua. Otra media legua al poniente está otra que llaman aldea de Quejo, junto a un cabo del mismo nombre. Adelante otro espacio de media legua, se entra en el mar un cabo más que los referidos de toda esta costa, que llaman de Ajo, nombre también d'otra aldea del mismo nombre. Adelante, se forma otro que llaman de Quintrez.

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

(Biblioteca Menéndez Pelayo. *Fondos modernos*. Documento 536. Ms 101).

Después de describir la costa de Laredo y Santoña continúa de esta manera:

Ensenada de Noja.

Esta es una grande abra cubierta del O. por unas alturas hasta el cabo de Quejo. En su ángulo entrante se halla el pequeño Pueblo del mismo nombre distante 4 1/2 millas de Santoña. Su fondo es poco y su desbrigo se extiende desde el N.O. al E., a no ser que el barco que busque refugio sea tan chico que pueda acercarse a su arenosa playa. Se deja conocer la poca importancia de este puerto.

Ría de Galizano.

Una pequeña cala peñascosa entre los cabos Galizano y Langre, un cuyo seno entre una Ría (Raíria) o Canal que sólo tiene agua en pleamar para lanchas a fin de penetrar hasta la fábrica de Talavera. Es todo lo que se halla en dicha Ría, distante 7 millas de Noja.

Entre Noja y Galizano se ve una pequeña ensenada y Playa arenosa donde desemboca un Riachuelo inmediato al Pueblo de Ajo: Sirve sólo para Lanchas.

c) Descripción de la costa de Siete Villas según el *Derrotero de la Costa Septentrional de España*. Año 1917.

Fue entonces cuando la Sección de Hidrografía del Ministerio de Marina publicó una interesante obra cuyo título encabeza este apartado. Va describiendo la costa del mar Cantábrico de O. a E. y llegando a Galizano dice:

Cabo Quintres.- Pasado el indicado río vuelve a presentarse la costa peñascosa y de poca altura en la orilla, pero alta y montuosa en el interior. Ascende al aproximarse al cabo Quintres, que es alto, parejo y tajado a pique, y parecer cortado a escuadra cuando se mira desde el W. y del NE. (vista 56). Véanse en su cumbre las ruinas de una caseta de vigía y hacia el 214° una torre ruinosa. Demora al 85° del cabo Mayor, distante 5,5 millas.

Cabo de Ajo o de Cuberris.- Desde el cabo Quintres sigue ganando la costa para el NE., con inflexión al SE. hasta el cabo de Ajo, llamado también de Cuberris, distante 2 millas escasas. Este pedazo de costa es brava y por la medianía de la ensenada desagua un arroyo.

El cabo de Ajo es la parte más saliente de la costa Cantábrica comprendida entre Rivadesella y Francia. Presenta escarpados hacia el N. en forma de escalones, cuando se avista desde el E. o del W. Es parecido al de Quejo, y más bajo que el de Quintres. Demora al 80° 45' del faro de Cabo Mayor, distante 7,5 millas. Es limpio y puede arrancharse de cerca.

El Castro.- A unas 4,5 millas al 11° de Cabo Ajo hay un bajo con 33 metros de agua en bajamar, el cual rompe cuando reina temporal: llámase El Castro.

Ría y lugar de Ajo- En una pequeña playa, que se halla al E. de cabo Ajo, está la boca de la ría de este nombre, que no es más que un estrecho brazo de

mar navegable tan sólo en pleamar con embarcaciones pequeñas que llegan hasta el lugar de Ajo. Este, que sólo cuenta 662 almas, está al S. del cabo y tierra adentro, en medio de una llanura.

El río Salarzón, que vierte sus aguas en la ría de Ajo, es de escaso caudal.

Cabo Quejo. A partir del Cabo de Ajo, roba la costa para el SE.; y al 99°, distante 3 millas escasas, está el Cabo de Quejo, peñascoso, amogotado, de regular altura y color rojizo. Termina hacia el N. con escarpados abarrancados, y en su cumbre se ve la antigua caseta del vigía.

Este último pedazo de costa forma seno, y en su medianía hay una pequeña playa: el resto es costa baja, escabrosa y árida.

Visto los cabos Quintres, Ajo y Quejo desde el W. o del E., presentan una superficie llana y saliente como manifiestan las vistas 56 y 59.

Ensenada y lugar de Isla. Por la parte del E. del Cabo Quejo empieza una playa sucia de piedra, interrumpida por pedazos de costa baja y escabrosa, la cual termina en la punta Garfanta. Algunas piedras sueltas yacen cerca de tierra, siendo la mayor la nombrada Isla y vulgarmente entre la gente de mar Isla de San Pedroco, que está tendida de NW. a SE, y muy unida a la costa, con la cual franquea paso en pleamar para lanchas: presta abrigo de los vientos del W. Una ermita se ve sobre la Isla, y por su parte de fuera y a corta distancia hay un islote amogotado y limpio.

El lugar de Isla, de 633 habitantes, se ve al SSE. del cabo Quejo, no lejos de la orilla del mar y en medio de arboledas y cultivos: se llega a él con lanchas y en pleamar por una pequeña ría que tiene su entrada en la playa.

Punta Garfanta- La punta Garfanta, llamada comúnmente Mesa de Noja, limita al SE. la ensenada de la Isla: dista del cabo Quejo, 1,5 milla y demora al 305° de punta del Aguila, en el monte de Santoña, distante más de 3 millas. Es rasa, escabrosa y árida en toda su superficie, y avanza hacia el NE. a terminar en el mar en puntas pedregosas y arrecifes que se prolongan por debajo del agua: salen a bastante distancia y requieren buen resguardo. Estos arrecifes se conocen con el nombre de Bajos de la Vaca.

Ensenada de Noja- En la punta Garfanta da principio la Ensenada de Noja, que termina en la punta del Brusco, distante 2 millas. Toda su orilla es baja, escabrosa y ceñida de playa aplacerada y sembrada de piedras que en bajamar asoman por encima de la arena. Otra multitud de piedras diseminadas por toda la ensenada, se ven descubiertas en bajamar, mientras algunas quedan a flor de agua y muchas están cubiertas con 1,7, 3 y 5 metros: salen a más de 0,5 milla de distancia, y por fuera de ellas hay poco fondo; con buques de algún calado hay que pasar lo menos a 4 millas de distancia de la playa.

Piedras Las Hermanas o Las Liebres- Son más salientes las denominadas Las Hermanas o Las Liebres: distan entre sí de 67 a 100 metros, y hay fondo de 5 metros en medio de ellas. Forman un triángulo desde cuyo centro se marcan:

Cabo Quejo al 299°.

Punta del Brusco al 155°.

Punta del Pescador al 115°.

Estas tres piedras que en bajamar asoman fuera del agua, son otras tantas puntas del gran lecho de rocas que ocupa la ensenada de Noja.

Otra piedra cubierta con 1,7 metros de agua en bajamar se halla un poco más al NE de Las Hermanas y demora al 118° del cabo Quejo, y al 87° de la iglesia de Noja.

Los Ajones- Por tierra de las referidas piedras hay otra multitud más o menos puntiagudas, designadas con el nombre de Los Ajones, si bien esta voz es aplicada por los pescadores del país a todas las que velan.

Cuando hay mar de leva, salen a gran distancia de la costa las rompien-tes que se producen sobre todos estos bajos y sus prolongaciones. Así es que debe huírse con mal tiempo de la ensenada de Noja y pasar por fuera de la línea recta que une las puntas Garfanta y Atalaya.

Villa de Noja- La villa de Noja, cuya iglesia es bien visible desde mar afuera, está al S. de la punta Garfanta, en medio de una llanura y no lejos de la orilla del mar: cuenta unos 700 habitantes.

Monte y punta del Brusco- Un monte de color oscuro, debido al bosque que lo cubre, se halla en la extremidad meridional de la ensenada de Noja: llámase monte del Brusco (vista 59), y a su caída y remate al mar por su parte del E. se da el nombre de punta del Brusco. Cerca de esta punta, que es escabrosa y sucia, finalizan los arrecifes que infestan la ensenada de Noja.

d) Descripción de la costa según Rafael González Echegaray, año 1960.

En su magnífico libro *Naufragios en la costa de Cantabria*, Rafael González Echegaray hace una poética descripción de la costa de Trasmiera, que pertenece en mucha parte a la Junta de Siete Villas. Dice así:

La Merindad adelantada: Trasmiera

Al doblar la Estaca, con noroestes de aleta y marejada gruesa, la costa del Cantábrico es un paralelo por estribor, a modo de pasamanos a la vista, para olvidar el miedo de las singladuras contadas a horizonte redondo; sin nada. Pero este perfil geométrico soñado sobre el punto menor de la escala de los pilot-charts oceánicos, en cuanto se nos llega al alcance se deshilvana en loxodrómicas cortas de cabo a cabo con ensemamientos del litoral a cantil depresso y muchas millas fuera de los prismáticos.

Entonces este último tramo de la escalera oceánica, en el rellano ya de la puerta, tiene cuatro peldaños a distinto nivel por los que se adentra la costa mar afuera: Peñas, Mayor, Ajo y Machichaco; de Oeste a Leste según se recalca.

Peñas se aúpa en la proyección mercator, macizo y solemne; le sigue el rumbo Cabo Mayor, pero a éste le gana norteando el morro avanzado de la Merindad de Trasmiera -Cabo Ajo- que se clava adelantado en los cuarenta y tres grados y casi treinta y un minutos de latitud. En realidad es como una gran pared -extremo norte de la bahía santanderina-, que separa las dos cuencas maravillosas del Miera y el Asón, que desembocan formando las bahías de Santander y Santoña, respectivamente; ambas dos, las mayores y más abrigadas de todo el litoral cantábrico.

Y eso es Trasmiera, la región natural autóctona bien amada -y bien estudiada- del General Sojo, con aguas de Santoña al este y aguas de Santander al oeste por límites fronterizos. Por el sur, la Merindad ilustre se encarama desde la falda de Peña Cabarga hasta el Puerto de Alisas y la Peña Rocías para morir en la ría de Limpias; total, cuatro carros de tierra, la más llana o, mejor, la menos montañosa de la provincia que, acorralados por las estribaciones gigantes de la cordillera, no tienen más remedio que escurrirse hacia el mar... Así se forma el morro adelantado de Cabo Ajo, que arranca en espinazo desde los montes de Ribamontán saltando por las cumbres del Monte Llusas y la Tejera hasta coronar Monte Galizano, Monte Molino y Monte Zincho, últimas estribaciones notables; desde allí a la mar, cantiles de hierro formando los salientes de Cabo Langre, Cabo Galizano, Cabo Quintres, Cabo Ajo y Cabo Quejo; con 63 metros de despeñadero el más bajo, Cabo Langre, y con 138 el siniestro Quintres, cortado a cuchillo sobre la mar.

Esta Bretaña hispánica de prados suaves y verdes, preñada de nieblas oceánicas que la asaltan de través y la barren hasta el contrafuerte de los primeros montes del fondo, tiene una lanza de agua -la ría de la Venera-, sin categoría de cuenca fluvial propiamente dicha, que se viene a morir a sotavento de Cabo Ajo en un fiord de bayoneta y sin calado, que en los días azules del verano se embriaga de Nordeste y de sol. Al Este la torre de Isla, centinela visible desde muchas millas mar adentro, vigila a su izquierda este regazo y, a su derecha, al redoso de Cabo Quejo, abre la vista al complicado y pintoresco revoltijo de playas y marismas, islas y rompientes, que terminan en la arenal curvo de Noja.

Cabo Ajo, sin ser el más alto, sí el más valiente con su Punta del Rostro, preside este trozo de geografía montañesa, apretada y dulce, sin grandes montes ni cortadas -sólo la de la costa-, que se deja mecer de Noroestes Atlánticos, enredados en las cortas vaguadas con eucaliptos de plata joven y casas nobles de escudos próceres y apellidos insignes. Cabo Ajo, el dedo agreste de la ilustre Merindad, cuna de arzobispos, militares, marinos y hombres de pro, señala la mitad del camino cantábrico marinerero. Tiene un faro muy feo encarama-

do en el cantil y un poco adentro, que por las noches da una luz blanca con ocultaciones en grupos de tres cada doce segundos y tiene un alcance de 17 millas.

Y ya hemos dicho que es un escalón, el último, antes de llegar a Bilbao, en el que se precisa cambiar el rumbo para buscar la Galea o, saliendo, para recalar en Peñas o abocar Santander. Su costa es dura, durísima, la más abrupta de la provincia y la menos hospitalaria; por compensación, es relativamente limpia de bajos, con la excepción de la zona que empieza en la Ría de Isla, al Este de Cabo Quejo, y que termina en el Peñón de Santoña. Con tiempos claros no ofrece ningún peligro la navegación y recalada con la correspondiente enmienda del rumbo, pero con tiempos sucios de cualquier cuadrante es preciso navegar por esta zona con un margen de resguardo prudente si no hay visibilidad; además, es bastante densa de tráfico, todo él muy próximo a tierra. Una avería que deje al buque sin gobierno a las dos millas muy escasas con que rascan el cabo los barcos mayores sería un grave compromiso con vientos del polo elevado, que empujan de fuera.

No hay más luces en todo este trozo de litoral; solamente Ajo, un ojo guiñador que en las noches limpias se ve desde el Sardinero perdido en el horizonte; ni más puerto de refugio que la ensenada de Quejo, seca en bajamar en un dédalo de peñas, rompientes y bajos. Hace muchos años, la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, a través de su asociación de Santander, promovió la construcción de este puerto de refugio para embarcaciones de pesca.

TOPONIMIA MENOR DE LA COSTA DE SIETE VILLAS

Todo lo descrito someramente en las cuatro exposiciones anteriores se completa con la descripción pormenorizada de los nombres de cada una de las piedras, recodos, calas, playas, islas y acantilados, con el ánimo de conservar los viejos y sonoros nombres con los que nuestros antepasados han nombrado todos y cada uno de los accidentes costeros.

a) Nombres costeros del lugar de Isla

Desde la desembocadura de la canal de Marllago, actual ría de Ajo, donde últimamente se aposenta una importante colonia veraniega, comienza nuestro relato de los nombres costeros de O. a E., hasta terminar, después de doblado el cabo de Quejo, en la presa del molino de Santolaja. Es una costa muy escarpada que muere dulcemente en la ensenada que se adentra entre Isla y Noja hasta lamer las faldas del monte Cincho o Hano.

Los nombres de este tramo de costa son:

LUGAR DE ISLA

LITORAL

La Orilla de la Arena
 Los Rastrillos
 La Punta de la Rasa
 El Rincón del Cuadro
 El Cuadro
 El Palillo
 La Cueva los Cuervos
 El Rincón del Verdín
 Caligón
 La Desmera Grande
 La Desmera Pequeña
 Socuchillo
 Las Cuevas de Socuchillo
 La Taja
 La Cuerda
 Los Cantos de la Cuerda
 Latranco (El Atranco)
 Sal
 Caracuerco
 La Punta la Escalera
 Aguastrella
 Punta Cabo Quejo
 El Rincón
 Vival- La Lastra
 Somadrín
 La Cueva

La Cagadía
 Portozuelo
 Punta Elengoa (Lenengoa)
 Arnadal
 La Penilla
 El Bohín
 Castrejón
 El Sable
 El Vivero
 La Cruz Baja
 El Púlpito
 La Barra de Quejo
 La Argolla
 El Amarradero
 El Cándano
 La Cueva de las Nutrias
 La Piedra de las Jibias
 La Cava
 La Helada
 Presa de Santulaja.

ISLOTES

El Ajón de los Rastrillos
 Rompetimones o Garfanta
 Los Rastrillos
 La Piedra la Hilera
 La Piedra del Cura

b) Nombres costeros del lugar de Soano

Como hemos apuntado anteriormente, Soano se asoma timidamente a la mar con unos cuantos cientos de metros de litoral, que arrancando de la presa del molino de Santolaja empalma con la costa de Noja cerca de la isla de Suaces.

Es zona de ría y marismas, algunas de ellas cerradas con gruesos muros. Sus nombres son:

LUGAR DE SOANO

LITORAL

Estrilla
 Puseles
 La Garmilla
 El Mato de Castrejón
 La Maza
 El Morro de Castrejón
 El Machón
 El Vao
 La Presa de Joyel (Media presa pertenece a Soano).

c) Nombres costeros de la villa de Noja

Desde la ensenada de Quejo hasta la playa de Berria, en Santoña, el litoral pertenece a la villa de Noja. Esta parte de la costa está formada por dos inmensas playas, las de Ris y Trengandín, separadas por un saliente rocoso, y sembrada de minúsculos islotes que aquí se denominan "ajones".

Los nombres de la costa y de los "ajones" de O. a E. son:

VILLA DE NOJA

LITORAL

Castrejón
 La Playa el Cuarezo
 - Los Barrenos
 Suaces - Las Baterías
 - Rebollera
 Playa de Ris
 Los Altos
 Navía Alta
 Navía Baja
 Recuenco
 La Taja
 El Cañón
 Los Barrenos
 El Púlpito
 La Vaca

Punta la Mesa
 Lo Alto de la Punta la Mesa
 Las Piedrucas
 La Arenilla
 El Campillo
 El Vivero
 Los Laureles
 Peña Loba
 La Cañaverosa
 Tramoncín
 La Verigaña
 La Fuentuca
 La Mujeruca
 Hontanilla
 Las Cañas
 Playa de Trengandín

Las Baterías
 La Punta
 La Peña Talaura
 El Mortero
 Piedras Pontizas *

ISLOTES

Las Duestas
 - El Arnao
 El Cuarezo - El Rincón
 - La Punta
 El Mazuco
 San Gregorio
 San Pedruco
 La Oliva
 Mazo Rodrigo
 El Mazo Redondo
 El Mazo del Ajuero
 La Piedra del Aguila
 La Hija del Aguila
 El Mazo las Cebollas
 Mojaelrabo

Las Fuentecillas
 La Piedra del Medio
 Pumbera
 La Taña
 Los Peñones
 El Rastrillar
 Recioduro
 Las Pontizas
 El Caballuco
 Las Doradas
 La Jargüetera
 El Peñón de los Cuervos
 El Guirfio
 Peluchás
 La Pasadera
 El Púlpito
 La Langosta
 La Langostuca
 Las Piedras del Pumar
 La Sacona
 El Regatón
 Las Tres Hermanas o Las Liebres
 El Barco Perdido

NAUFRAGIOS EN LA COSTA DE SIETE VILLAS

La accidentada costa de Siete Villas ha sido escenario de numerosos naufragios a lo largo de la historia. Una pequeña muestra son los recogidos en este trabajo que, aunque incompleto, nos da una idea de los incontables barcos que han rendido su tributo a la mar en este trozo de costa de Trasmiera.

Tenemos tres fuentes documentales que sirven de base para investigar los naufragios ocurridos en esta costa.

a) Libros de difuntos de las parroquias

En los libros de difuntos de las parroquias del litoral se anotaron escrupulosamente durante siglos las personas que perecieron en la mar, tanto vecinos

* Los nombres de la costa nos fueron facilitados en 1990 por D. Francisco Celaya Sierra, de Isla, D. Fernando González Suárez, de Soano, y D. Ricardo Ruiz Lavín, D. Joaquín Hoya González y D. Laureano Ruiz Maza, de Noja. Nuestro agradecimiento eterno.

del lugar como los que hallaron su muerte en la costa como consecuencia de naufragios ocurridos en su término. Cuando relatemos más adelante los ahogados en las costas de Isla y Noja, aparecerán con detalle los que perecieron en naufragios.

Dos son las parroquias cuyos libros de difuntos aportan datos a este trabajo:

Parroquia de San Julián y Santa Basilisa de Isla.

Año 1617. El 28 de enero de 1617 una embarcación de Isla se hunde en la costa pereciendo seis de sus tripulantes, vecinos de Isla.

Año 1782. El 17 de julio de 1782 se hundió en la barra de Santiago, a la entrada de la canal de Marllago, hoy ría de Ajo, el bote de un patache de Plencia, en el Señorío de Vizcaya, que, acosado por un corsario inglés intentó ganar la orilla, pereciendo un tripulante.

Año 1793. El 25 de abril de 1793 una lancha de Algorta, en el Señorío de Vizcaya, naufragó al intentar entrar en la barra de Quejo, pereciendo dos de sus tripulantes.

Parroquia de San Pedro de Noja.

Año 1765. El 12 de diciembre de 1765 se enterró en esta parroquia un francés que pereció en un naufragio en la ribera de Ris.

Año 1789. El 28 de febrero de 1789 naufragó en la ribera de Ris la fragata francesa "LA VILLA DE CAIES" de Burdeos. El mismo día aparecieron ahogados en la playa un tripulante y dos pasajeros. El 11 de marzo la mar devuelve a la playa los cadáveres de otras dos personas. El pecio debía de encontrarse muy cerca de la orilla y, debido a los embates de la mar que le iban deshaciendo, soltaba los cadáveres de los tripulantes y pasajeros. El 19 de marzo aparece otro ahogado y por último el 23 de abril recalca a la playa el último de los ahogados de dicho barco. No consta que los referidos fueran todos los ahogados; pudo haber otros desaparecidos cuyos cadáveres no arribaron a la costa de Noja y por tanto no quedaron registrados en los libros de difuntos de su parroquia.

b) Naufragios según los protocolos notariales

Los protocolos de los notarios que se conservan de la antigua Junta de Siete Villas arrancan del año 1540, y han llegado a la actualidad con bastantes lagunas; se conservan en regular estado en el Archivo Histórico Regional de Cantabria, en Santander. Son una fuente interesantísima para reconstruir la historia de Cantabria en la Edad Moderna.

Estos protocolos nos dan a conocer los siguientes naufragios:

Año 1602. Este año una zabra nombrada "La Esperanza" naufraga en la canal de Marllago que separa Isla de Ajo. Iba cargada de armas y municiones que fueron rescatadas y entregadas en el castillo de San Felipe de Santander. (D.I.)

Año 1695. En el mes de junio de 1695 apareció en la playa de Trengandín de Noja el batel de un navío, posiblemente como consecuencia de un naufragio. Se apropió de él Marcos del Otero, vecino de Noja, Síndico de la Santísima Trinidad de Redención de Cautivos de Burgos, que, al parecer, percibía el importe de todas las cosas mostrencas que aparecían en la mar. El importe de dicho batel fué reclamado por el Beneficiado de la Villa de Puerto de Santoña, alegando que era Juez Conservador de la Santa Cruzada, y que por lo tanto le pertenecían los despojos arrojados por la mar. Los vecinos de Noja alegaron que nunca la jurisdicción del Beneficiado de Puerto se había extendido hasta su villa. (D.II.)

Año 1713. El 29 de enero de 1713 naufragó en el Salvé del Brusco un navío francés como consecuencia de un temporal, salvándose en un bote tres hombres y un joven. El navío resultó destrozado y sus despojos subastados en pública almoneda. (D.III)

Año 1788. En los últimos días del año 1788 naufragó en la playa de Trengandín una galeota o cache holandés. No debió de haber víctimas porque el libro de difuntos de la parroquia de Noja no las anota.

El 28 de diciembre de ese año Dn. José de la Villa Lastra, Subdelegado de Marina del Partido de Laredo, recibió orden de Dn. Ambrosio de Torre, Comisario de Marina, para ir a Noja a reconocer dicho naufragio, falleciendo repentinamente. Por el inventario de los bienes que quedaron a su fallecimiento (D.IV), y por la partida de difuntos de la parroquia de Noja conocemos la existencia de este naufragio. Dicha partida dice así: *"En la Villa de Noja, a dos días del mes de enero de mil setecientos ochenta y nueve, falleció a los cuarenta y ocho años, poco más o menos de su edad, Dn. José de la Villa Lastra (el que como subdelegado interino de Marina se hallaba residente en esta Villa en la Comisión de un naufragio), viudo de D^a Teresa de Gandarillas; esta natural del Valle de Pámanes y aquel lo es de la Villa de Laredo"*.

Como consecuencia de este naufragio y el de la fragata francesa "La Villa de Caies" ocurrido el 28 de febrero de 1789, que se ha mencionado anteriormente, el capitán del Puerto de Santoña se dirigió al Rey alegando que la causa de dichos naufragios recaía sobre la torre de la iglesia de Noja, la cual, por su posición

dominante en la costa y visible desde muy adentro de la mar, podía inducir a error a los navegantes pensando que marcaba la entrada a algún puerto importante, lo que les hacía perecer en el rosario de islotes que protegen la costa de Noja.

El Rey, para evitar que estas cosas sucediesen, expidió un Real Decreto ordenando a los vecinos que pintasen la torre de la iglesia de negro, orden que fue recurrida por los vecinos de Noja. Curiosísimo. (D.V)

Año 1805. El 24 de abril de 1805 tres lanchas procedentes de Pasajes y con destino a Santander, fueron acosadas a la altura de Cabo de Quejo por un corsario que las obligó a entrar con mala mar y de noche a la barra que Quejo para salvarse de ser apresadas, encallando las tres. Una de ellas nombrada "Nuestra Señora de Begoña" no pudo ser reflotada aunque salvaron su cargamento. (D. VI).

Año 1846. El mes de diciembre de 1846 naufragó en la costa de la Villa de Noja el bergantín francés "Correo del Brasil. Número 3". El Tribunal de Marina de Santander procesó a tres vecinos de Noja como responsables del robo y ocultación de efectos del referido navío.(D. VII). También fue procesado en la misma causa el Alcalde Constitucional de Noja, D. Juan de la Torre, siendo acusado de haber permitido que se hubiera producido dicho robo, aunque el Juzgado de Marina le absolvió de este cargo.(D. VIII).

c) Naufragios según el libro *Naufragios en la Costa de Cantabria*

En su libro "Naufragios en la Costa de Cantabria" el llorado Rafael González Echegaray describe con todo lujo de detalles naufragios que ocurrieron en esta costa de Siete Villas desde mediados del siglo XIX hasta la actualidad. Estos desastres marítimos por orden cronológico son:

1857. El mes de diciembre de 1857 se hundió la goleta "Katharina Freerkina" en Noja.

1858. El 8 de agosto de 1858 se hunde el vapor "Santander-Bilbao" en el bajo de Rompetimones o Garfanta, con un saldo de catorce pasajeros ahogados.

1876. El mes de noviembre de 1876 ocurre el naufragio de un pesquero de Comillas en las proximidades de Noja.

1887. El 11 de diciembre de 1887 se hunde el vapor "Machín" en el bajo de Aguastrella de Isla, sin víctimas.

1888. El 17 de noviembre de 1888 se produce el hundimiento del vapor "Vizcaya" en el bajo de las Tres Hermanas, sin víctimas.

1894. Este año se hundió una embarcación de Noja en la isla de San Pedruco.

1912. El 13 de noviembre de 1912 se hundió el vapor "Albo n°2" en la Punta del Brusco.

1916. El 14 de noviembre de 1916 se hunde el costero "Lenengoa" en la ensenada de Arnadal, remontando el bajo de Rompetimones, entre la Punta de Quejo Menor y la Hilera.

1921. El 3 de abril de 1921 ocurre el naufragio del vapor "Juan Núñez" a tres millas al norte de Cabo Quejo, sin víctimas.

1922. El 10 de noviembre de 1922 se hundió el vapor "Arenas" en la Punta de la Mesa, sin víctimas.

1923. El 6 de diciembre de 1923 se hundió el costero "Antonia" en los acantilados a quinientos metros al O. de Cabo Quejo, sin víctimas.

1925. El 16 de diciembre de 1925 sucedió la varada y pérdida del vapor "Antonio" en la playa de Suaces, por abordaje con el "Genoveva Fierro".

1929. El 9 de octubre de 1929 se produce el hundimiento del vapor "Luis" en la Punta de la Mesa, a pocos metros de donde se había hundido el "Arenas", sin víctimas.

1937. El 14 de agosto de 1937 ocurre el hundimiento del dragaminas "D-17" en la playa de Noja. Perecen dos personas por explosión de sus calderas.

1938. El 30 de marzo de 1938 se hunde el vapor "Málaga" nada más doblado el Cabo Quejo, rumbo a Noja, en los acantilados de la costa.

DOCUMENTOS

I. *Naufragio de la Zabra "LA ESPERANZA", cargada de armas y municiones, en la Canal de Marllago, Ría de Ajo.*

AHRC. *Protocolos*. Leg. 4881 (1620).

"En Arnuelo, a veinticinco de abril de 1602, Juan Vélez Galán, vecino de Isla, se da por contento y pagado de Toribio Vélez de Hontanilla, vecino de Ajo, de ciento veintitres reales que le pagó en virtud de una libranza de D. Francisco de la Riba-Herrera, Proveedor en esta costa, por el tiempo que se ocupó en el aderezo de la zabra nombrada "La Esperanza", que aportó en la canal de Marlado, y en el aderezo para sacarla de unas peñas donde dió al través, los noventa y cuatro reales, y los veintiseis por lo que hubo de haber de flete por llevar desde la dicha canal a la villa de Santander los mosquetes, arcabuces ... y municiones de la dicha zabra, y los tres reales se pagaron por subir desde donde se desembarcaron la dichas armas y municiones en la dicha villa de Santander al castillo, donde se entregaron a Juan de Mazateve, Mayordomo de la Artillería de él..."

II. *Hallazgo de un batel de navío en la ribera del barrio de Helgueras de Noja.*

AHRC. *Sec. Prot.* leg. 5018 -(1695)

Información de Marcos del Otero

Marcos del Otero, vecino de la Villa de Noja, y Síndico de la Santísima Hermandad de Redención de Cautivos, en la mejor forma que haya lugar en derecho parezco ante V.M. y digo:

Que como tal Síndico aprendí la causa y conocimiento de un batel que pareció en la costa de la mar, jurisdicción de esta Villa de Noja, y le vendí para su procedido, entregándole al Padre Procurador del Convento de la Santísima Trinidad de la Ciudad de Burgos, de donde tengo y dimana dicho título de Síndico.

Y estando en estas diligencias me ha perturbado y perturba el Licenciado Dn. Pedro Delgado Villa, Presbítero y Beneficiado en la Villa de Puerto de Santoña, con su posesión de ser Juez Conservador de la Santa Cruzada, y ha y alegado ante el impetrado mi título de tal Síndico para que no se entrometiese en la causa, por si a mí y tenerla aprendida, y que su jurisdicción no se extendía a esta Villa, sólo en la de Puerto y su partido, y que esta no lo era, y, sin embargo, ha pasado a imponerme penas pecuniarias y a gravar censuras,

como con efecto me tiene declarado por público excomulgado con que, para el remedio y acudir a pararle adonde convenga, suplico a V.M. mande se me reciba información al tenor de este procedimiento y su relación, y hecha me mande dar de ella uno, dos o más traslados signados en pública forma para los efectos que me convengan. Pido justicia, juro en todo lo necesario.

Marcos del Otero

"En la dicha Villa, dicho día, el dicho Marcos del Otero para la prueba que tiene ofrecida presentó por testigo ante S.M. del dicho Alcalde, y mí el Escribano, a Domingo de Artiaga, vecino de esta Villa, del cual tomó y recibió juramento a Dios y a una Cruz que le hizo como se requiere y prometió decir verdad, y siendo preguntado al tenor del pedimiento de esta otra parte, dijo que lo que sabe y puede decir es que en de junio de este año, estando el testigo quemando un calero en compañía de José de Pineda y José de Arnüero y Francisca Martínez y otro, vió como Catalina de Cabanzo, hija de la dicha Francisca Martínez, llamó a la dicha su madre con mucha prisa y al dicho José de Pineda, que fuesen a donde ella estajaba, que era en la ribera del mar, y fueron, con que el dicho Marcos de Otero, Síndico que es de la Santísima Trinidad Redención de Cautivos, que también estaba allí fue en su seguimiento, y habiendo visto estaba un batel de navío en la costa y ribera del mar, previno como Síndico el dicho batel y buscó gente para sacarle de la arena de que estaba inundado, y después trató de venderle y nombró tasador para el caso, y, con efecto, le vendió en doscientos reales, y después ha oído el testigo que el Licenciado D. Pedro Delgado Villa, Beneficiado en la Villa de Puerto, se ha entrometido en perturbar al dicho Síndico la percepción de dicho dinero y le ha impuesto penas y censuras, y con efecto le tiene declarado por público excomulgado, con decir él es Juez Conservador de la Santa Cruzada, y ha oído el testigo que su título no... a la jurisdicción de esta Villa ni en ella jamás se ha oído ni entendido el testigo que ningún Juez de Cruzada se haya entrometido ni hecho diligencias en cosa alguna, sólo sí los Síndicos de la Santísima Trinidad y la Merced, que los hay y ha habido en esta Villa, que a prevención han conocido en cosas mostrencas y que han parecido en la costa del mar, y sabe asimismo, que el dicho Marcos del Otero ha alegado ante el dicho Licenciado Delgado, y hecho exhibición de su título de tal Síndico, y que, sin embargo, no quiso levantar las censuras, antes bién, como queda dicho, le pasó a declarar por público excomulgado, como con efecto lo está="

Declaración de José Arnüero

"El día diecisiete de junio de este año, estando el testigo en el barrio de Helgueras, de esta Villa, junto a la Ribera del mar, en compañía de José y

Domingo de Pineda, Domingo de Artiaga, Marcos del Otero, Francisca Martínez y su hija, y otros vecinos de esta Villa, quemando un calero, Catalina de Cabanzo, hija de la dicha Francisca Martínez, llamó desde junto a la costa y agua del mar a la dicha Francisca Martínez, su madre, y a los dichos José y Domingo de Pineda, con mucha prisa que fuesen allá, y fueron, con que el dicho Francisco del Otero, Síndico que es de la Santísima Trinidad y Redención de Cautivos, habiendo visto la prisa con que los llamaba, que acaso habían topado algo, y se fue tras ellos y vió como era lo que habían topado, un batel de Navío, el cual estaba inundado con la arena y mandó como tal Síndico se sacase de allí, y se hizo, y luego trato de venderle por el peligro que el mar le volviese a llevar, y nombró tasador y se tasó en doscientos reales, y vió como de allí a dos o tres días vino el Licenciado D. Pedro Delgado Villa, Beneficiado en Santa María del Puerto y pretendió exonerar del conocimiento y de dicho barco al Síndico....="

Declaración de José de Pineda

"... y toparon un batel que estaba inundado con la arena, junto al agua del mar ... ha aprendido dicho barco y buscó gente para sacarle de dicha arena, y por el miedo que no le volviese a llevar el mar encrecido .. despachó censuras contra el dicho Marcos, pretendiendo conocer en la aprensión de dicho barco, y deshonorar de ella al dicho Síndico, el cual sabe el testigo alegó ante el dicho delegado y presentó su título de tal Síndico, diciendo él era Juez Privativo en dicha aprensión y que no lo era el dicho Delgado."

III. *Naufragio de un navío francés en el Salvé del Brusco de Noja.*

AHRC. Sec. Prot. leg. 5041 (1713)

"En la Villa de Noja, a treinta días del mes de enero de mil setecientos trece, S.M. el Sr. Dn. Domingo Díez de Cabanzo, Alcalde Mayor y Juez Ordinario por S.M. en esta dicha villa y su jurisdicción.

Por testimonio de mí el Escribano dijo se le ha dado noticia que ayer domingo, que se contaron veintinueve del corriente, a cosa de las dos de la tarde, poco más o menos, aportaron a la ribera de esta dicha Villa en un bote pequeño tres hombres y un mancebo, obligados por la tempestad del tiempo y grande mar que corría, de forma que les obligó a desamparar el navío en que venían dado fondo con sus anclas y habiendo arribado casi milagrosamente por las razones referidas.

Y que aunque hicieron diferentes diligencias sobre buscar Piloto y restaurar dicho navío, no fue posible por lo riguroso del tiempo, que, continuando la siguiente noche arribó dicho navío al paraje que llaman el Salvé del Brusco, per-

dida su carga y hechos muchos pedazos, por ser la abra costa abierta y muy áspera por estar "condida de percucos".

En cuya atención mando S.M. ante mí el escribano y alguacil le ... para ir a dicho paraje y reconocer dicho navío y demás diligencias del caso conducentes a la buen administración de justicia, y lo firmó, de que doy fe.

Dn. Domingo Diez de Cabanzo Ante mi, Antonio Ortiz de la Maza

"Luego, incontinenti, S.M. el dicho Sr. Alcalde, con asistencia de mí el escribano, la de su alguacil, la de D. Andrés de la Torre, D. Domingo de Cabanzo, beneficiado de esta dicha Villa, Carlos de Rugómeiz, Santiago Gómez y Francisco de Asas, vecinos de ella."

"Pasó y vino a dicho Salbe del Brusco, en esta jurisdicción, vió y reconoció el navío expresado, que está tendido y soornado en la arena, roto y desbaratado por distintas partes, y sus tablas y parte de jarcias en muchos pedazos y puestos diferentes, a que asistían los dichos tres hombres y mancebo que van expresados en la diligencia antecedente, que ayer habían aportado en dicho bote hasta dicha Villa, a la presencia de los dichos D. Andrés Torre, D. Domingo de Cabanzo y demás que asisten a S.M. que los reconocieron, juraron y declararon ser los mismos.

Y estos llamarse el uno Simón Erbiscon y ser maestre de dicho navío, y los demás llamarse, el uno Juan Musique, el otro Juan Luor y el mancebo Nicolás Leduc, de nación francesa y vecinos del Puerto de Udierna, de dicho Reino de Francia, quienes declararon así bien por, y ante la presencia del intérprete, haber ayer aportado como va dicho hasta dicha Villa en dicho bote, obligados de la gran tormenta que corría de viento y mar, por salvar las vidas, habiendo salido de dicho puerto de Ubierna el día diecinueve del corriente mes y año, dirigidos a la Ciudad de San Sebastián, con carga en dicho navío de cantidad de trigo y habas que por las razones dichas han perdido en todo y por todo, cuya declaración y reconocimiento mandó hacer S.M.

En dicha Villa, dicho día S.M. el dicho Sr. Alcalde, por ante mí el Escribano, y de pedimento de dicho maestre, con asistencia de lo arriba dicho, y otros muchos vecinos de esta dicha Villa y de la de Puerto de Santoña, puso en remate con vela encendida los despojos expresados de dicho navío, y entre otras posturas que precedieron fueron rematados en seiscientos y quince reales de vellón en Antonio Negrete, vecino de dicho Puerto, y en José Pineda, vecino de esta dicha Villa, cuya cantidad mandó su merced se entreguen por los subdichos a dicho maestre dentro de dos horas sin le detener, y con pena de prisión, daños y costas que de lo contrario se le siguiesen a dicho maestre, quien

de dicha cantidad pague primero, y ante todas cosas, las costas causadas en esta razón."

IV. *Naufragio de una galeota o cache holandes en el Ribero de Trengandin de Noja.*

AHRC. Sec. Prot. Leg. 5156 (1789).

"En la villa de Noja, a dos días del mes de Enero de este año de mil setecientos ochenta y nueve, el Señor D. Josef Valentín Martínez Arruza, Alcalde y Justicia Ordinaria por SM. (que Dios guarde) de ella:

Dijo se le había dado noticia cómo en el noche anterior falleció en esta referida Villa D. Josef de la Villa Lastra, vecino de la de Laredo, y Subdelegado de Marina de este Partido, que había venido a esta Jurisdicción con el motivo de haber naufragado en esta dicha Jurisdicción y ribero de Trengandín una galeota o cache holandés, y para hacer inventario jurídico de los bienes y efectos que por su fallecimiento han quedado en esta dicha Villa y casa de D. Josef de Arruza, en la que tenía su posada, debía de mandar y mandó hacer y que se haga dicho inventario por testimonio del presente escribano, y para el efecto se la haga saber al referido D. Josef de Arruza que, bajo de juramento, que ante todas cosas se le reciba, haga manifestación de todos los expresados bienes, pena de los daños, y por este que su merced firmó así lo proveyó y mandó en dicha Villa y día, de que yo el Escribano doy fe.

José Valentín Martínez de Arruza Ante mi: Francisco de Villanueva Carre

Notificación y juramento

Incontinenti, habiéndose constituido dicho su merced en la casa del referido D. Josef de Arruza y hallándose en ella el sobredicho, por la fe de mí el infrascrito escribano, tomó y recibió juramento, habiendo hecho por Dios Nuestro Señor y una señal de la cruz, conforme a derecho, protestó de hacer fiel y cumplidamente manifestación de todos los bienes y efectos que fueron de posesión y dominio del contenido D. Josef de la Villa, difunto, y que entró en dicha su casa, que son los siguientes:

Primeramente un vestido de paño fino negro que se compone de casaca, chupa y calzones.

Idem, camisola de vuelos, según le pareció.

Idem, un corbatín negro.

Idem, un sombrero armado con su divisa de luto.

Idem, un par de medias.

Idem, un par de gorros blancos.

Idem, se dijo tenía en su "fradiguera" un Doblón de a ocho y alguna plata, que había tomado el Padre Fray Pedro de San Miguel, Predicador del Orden de Nuestro Padre San Francisco, que le auxilió y asistió hasta el fin de su vida.

Idem, se hallaron en su poder la Ordenanza de Marina y una carta orden de D. Ambrosio de Torre, Comisario de Marina y residente en la Ciudad de Santander; para que asistiese, como tal Subdelegado, a el Naufragio acaecido en la Costa de esta Villa y que queda dicho en el auto antecedente; con fecha de veinte y ocho de Diciembre del año más próximo pasado.

Idem, se hallaron en su cartera otros varios papeles de cartas de correspondencia con varios individuos, que por ser de poca utilidad no se inventariaron, y quedaron en poder del referido Fray Pedro de San Miguel: quien ofreció hacer formal entrega de esta citada Ordenanza y dineros referidos a los herederos de dicho Difunto, y testamentarios que este nombró en su memoria testamentaria que otorgó en esta Villa en los treinta y uno del mes de Diciembre.

Idem, un caballo con sus Aparejos, que manifestó dicho Difunto ser de D. Juan Santos de Cavanzo, Escribano del Número de la Capital de Laredo, vecino de ella, y de Marina de su Distrito y jurisdicción.

Idem una Capa de Paño Azul con su galón, este "chupartilla", de poca utilidad.

Que son los únicos bienes y efectos que tenía el referido D. Josef de la Villa Lastra, Difunto, y que quedaron por su fin y muerte.

V. Orden del Real y Supremo Consejo de Castilla de pintar la torre de la iglesia de Noja de color negro para prevenir naufragios.

AHRC. Sec. Prot. Leg. 5157 (1791)

"En la Villa de Noxa, de las de la Junta de Siete Villas, comprendida en la Muy Noble y Leal Merindad de Trasmiera, a catorce días del mes de Agosto de mil setecientos noventa y uno, ante mí el Escribano y testigos parecieron presentes los Sres. D. Juan Gómez de la Riba, Alcalde Justicia Ordinaria en ella, D. Vicente Martínez de Arruza, su Rexidor Decano y Teniente de Alcalde, y D. Nicolás de Cabanzón, su Síndico Procurador Personero, y Dijeron:

Que con el motivo de haber informado el Capitán del Puerto de Santoña, sin fundamento alguno, a Su Majestad (que Dios Guarde), que la Torre de la Iglesia Parroquial de dicha Villa había sido causa de los Naufragios acaecidos en esta Costa en fines del año pasado de ochenta y ocho y principios del ochenta y nueve, se sirvió nuestro Rey y Señor expedir su Decreto mandando se diese de color negro a la relacionada Torre, y teniendo presente la insoportable carga

que infructuosamente se seguía al vecindario de esta operación, tomó la enunciada Villa y su Justicia el importante medio de acreditar y hacer ver al Real y Supremo Consejo de Castilla, por cuya mano se mandó poner en ejecución el explicado Real Decreto, que así por la situación y antigüedad de la referida Iglesia y su Torre, como por otras diferentes causas, no había dado ésta la de los nominados Naufragios, ni podía darla en lo sucesivo; en cuya vista, y comunicado traslado al Fiscal de Su Majestad, estimó éste por muy bastante la prueba dada por parte de dicha Villa, y sin embargo, como en el contenido Real y Supremo Consejo no residían en el Negocio otras Facultades que las de hacer ejecutar la superior determinación, repitió Su Mandato para que así se cumpliera, y en estos términos ha tenido por conveniente esta referida Villa poner en manos de su Rey y Señor todo lo que posterior a su nominado Real Decreto se ha practicado, para que enterada su Real Persona de los poderosos fundamentos expuestos y probados por su parte, la exonere y a su explicado vecindario, de tan pesada carga como inútil cargo, y mediante que para todas estas particularidades y su defensa tenían dado su Poder amplio y con todas facultades a D. Josef Paz y Tejada, Agente de Negocios en el dicho Supremo Consejo, y haberse éste despedido exponiendo que por sus achaques no podía continuarla, y suplicando que se le exonerase de este encargo, como resulta de su Carta que han manifestado dichos Señores y se reconozca por cabeza de este Instrumento para insertarla en su Copia cuando llegue el caso".

Dan poder para seguir el pleito a D. Roque García Maganto, Procurador de Causas y Agente de los Reales Consejos, vecino de la Villa y Corte de Madrid.

VI. *Naufragio en Isla de una lancha de Lequeitio por acoso de un corsario.*

AHRC. *Sec. Prot. leg.* 5259 (1805)

"En la Villa del Puerto de Santoña, a veinte y seis días del mes de Marzo del año de mil ochocientos y cinco, ante mí el Escribano Real y del Ayuntamiento en dicha Villa, Francisco de Gabicaechebarría, vecino de Lanchobe (Elanchove), en el Señorío de Vizcaya, y Patrón y dueño de la Lancha nombrada Nuestra Señora de Vegoña, que así declaró llamarse y serlo bajo de juramento que hizo voluntariamente, según derecho.

Dijo que, hallándose con dicha lancha en el Puerto de Pasajes y teniéndola sana y estanca de Quilla y Costados, aparejada y tripulada competentemente, fue fletada y cargada de barriles de harina para Santander, y con este objeto y destino se hizo a la vela y salió del dicho puerto con viento favorable el día veinte y dos del corriente a las seis horas de su Mañana sobrepoco, y siguió su

navegación hasta que muy cerca de la noche, hallándose sobre el Puerto de Bermeo, le cambió el viento y arribó a dicho Puerto, en que se mantuvo en dicha noche hasta la mañana próxima del día veinte y tres que tuvo viento favorable, y con él se hizo a la vela y volvió a emprender la navegación, que continuó en aquel día, arrimándose a la costa por librarse de un enemigo Corsario que le seguía a la vista, y hallándose sobre Castro, a la hora que le cubría la noche, hizo arribada a este Puerto y se acogió en él hasta la mañana del día veinte y cuatro que salió del dicho Puerto con buen tiempo, y continuó navegando arrimándose a la costa hasta el Cabo de Quejo, sin que notase la menor novedad, y hallándose muy inmediato a la Talaya de dicho Quejo, situada sobre la costa de Isla, de la Junta de Siete Villas, repentinamente levantó bandera el vigía, hizo humada al mismo tiempo, lo que le sorprendió, y vió a la parte del norte, bastante cercano, un corsario enemigo que le obligó a retirarse en lo posible a la boca de la Barra de Isla, y dió fondo a la inmediación de la batería de Suaces, y como dicho enemigo se fue aproximando y atacándole contra la tierra, viendo que se llegaba la noche y que el viento se ponía del Norte, se vió en la precisión de entrarse por dicha barra en el Puertecillo de dicho Quejo, pero como no era entrada conocida para el declarante, y le entró viento fuerte por el Norte y mucha marejada de mar, dió a la costa y naufragó en dicho Puerto, en el que pudo salvar el cargamento a fuerza de mucho trabajo, perdiendo dicho Barco que se abrió y no pudo libertar, en lo que se ocupó el día de ayer, veinte y cinco, con su tripulación y otras personas que le ayudaron, hasta poner citado cargamento en tierra firme, libre de la mar, el que está custodiado con centinelas de vista, por todo lo cual, y que en dicho Lugar de Isla, ni en los que intermedian hasta esta Villa, no ha hallado escribano, mediante está dentro de las veinte y cuatro horas permitidas a la navegación, que su detención y retirada a citado Quejo fue forzosa y no voluntaria, y que por los sucesos acaecidos ha perdido su Lancha y padecido avería el cargamento, protesta una, dos, tres y las más veces necesarias en derecho, todos los daños, perjuicios, faltas, averías, detenciones, y cuanto protestas le convenga, contra el Mar, sus accidentes, vientos contrarios, cargadores, aseguradores, fletadores y más contra quien protestar le importe, para que sean de su cuenta y no de la del Declarante ni de su tripulación, por no haber dado motivo, de que pide a mí el Escribano le dé el competente testimonio y que los presentes le sean testigos, y habiendo presentado por tales a Simón Ansuetegui, Manuel de Landeta y a Juan de Aguirre, Marineros de expresada Lancha, que así dijeron llamarse y serlo, bajo de igual juramento voluntario que también hicieron en forma legal, después de leída esta Protesta, enterados de ella a su satisfacción, dijeron que cuanto declara en la misma el contenido Capitán es la verdad constante, según ha pasado, y lo que

declaran y dicen de nuevo caso necesario, bajo de sus respectivos juramentos, en que se ratifican, y lo firma con dicho Patrón el que dijo saber, y los que expresaron no saber firmar lo señalan a una mano con una cruz cada uno, de que doy fe.

Francisco de Gabicaechebarría / Juan de Aguirre / Manuel de Landeta.

Ante mí Francisco Ortíz Vélez

VII. *Documento sobre el naufragio del bergantín francés "Correo del Brasil, n° 3" en la Costa de Noja.*

AHRC. *Protocolos*, leg. 5356 (1849)

"En el Valle de Meruelo, de la antigua Junta de Siete Villas, a diez y siete de Enero de mil ochocientos cuarenta y nueve, ante mí el Escribano y testigos que se expresarán:

Comparecieron D. Ramón Pérez, D. Bernardo Setién y D. Anselmo Arruza, vecinos de la Villa de Noja, y dijeron:

Que se hallan, en su concepto, malamente complicados en la Causa que se sigue por el Tribunal de Marina de Santander sobre robo y ocultación de efectos del Barco Correo del Brasil, que naufragó en dicha Villa de Noja, y mediante a que a los otorgantes conviene hacer sus gestiones y defensa, han tratado de verificarlo; pero les está mandado por dicho Tribunal lo hagan por medio de Procurador de Número del mismo Tribunal, y poniéndolo en ejecución, cerciorados del derecho que en este caso les compete, de libre y espontanea voluntad:

Otorgan todos tres juntos que dan y confieren todo su poder cumplido, amplio, especial, el que por derecho se requiere y sea necesario a D. Esteban de Arellano Hoya, Procurador de causas del Tribunal de Marina de la Ciudad de Santander, para que en su nombre de los relacionados, y representando sus personas, acciones y derechos, se presente ante dicho tribunal, pida la causa por traslado y la conteste, presentando al efecto pedimientos, instrumentos, documentos y todo cuanto conduzca a su defensa, y la siga en todas instancias hasta su conclusión, hasta obtener sentencia favorable con ejecución de ella."

VIII. *Otro documento sobre el naufragio del bergantín francés "Correo del Brasil n° 3" en la costa de Noja.*

AHRC. *Sec. Prot.* leg. 5334 (1851)

"En el Valle de Meruelo, comprendido en la Junta de Siete Villas, partido judicial de Entrambasaguas, provincia de Santander, a nueve de abril de mil ochocientos cincuenta y uno, ante mí el Escribano público por S.M. del núme-

ro en dicha Junta y testigos que se nominarán, D. Juan de la Torre, vecino de la inmediata villa de Noja, dijo:

Que a consecuencia de haber naufragado en jurisdicción de dicha Villa en diciembre de mil ochocientos cuarenta y seis el bergantín Francés Correo del Brasil, número tres, en cuyo año ejercía el compareciente el cargo de Alcalde Constitucional de referida villa, se le complicó indebidamente en una causa criminal que hubo de formarse a resultas de haberse robado varios efectos de citado bergantín, sin que la vigilancia del exponente pudiera cortarlo en el todo, como lo cortó en parte muy considerable:

Que fallada dicha causa en el Juzgado de Marina en esta provincia, en trece de Marzo de mil ochocientos cincuenta, se absolvió al exponente de la instancia y de las costas, cuya sentencia definitiva, consultada con el Sr. Comandante General del Departamento del Ferrol, fue confirmada, al menos, en la parte respectiva al compareciente.

Que elevada citada causa al Supremo Tribunal de Junta de Guerra y Marina, y citado dicho compareciente para que en él elija persona que le represente, para que así se verifique en la vía y forma que mejor proceda.

Otorga que dá y confiere todo su poder cumplido, especial y tan bastante como sea necesario a D. Manuel de Centenera y Aedo, procurador de causas en la Villa y Corte de Madrid, para que en nombre del otorgante y representando su propia persona, derecho y acciones, comparezca ante dicho Supremo Tribunal de Juntas, y mostrándose parte en la causa de que se ha hecho expresión, pida no sólo la confirmación de la sentencia dictada en el inferior, sino que se imponga las costas suplidas por el otorgante al que, o lo que, indebidamente le complicaron en referida causa..."

AHOGADOS EN SIETE VILLAS

Los datos referentes a la personas que han perecido ahogadas en los pueblos de Siete Villas han sido sacados de los libros de finados de la parroquias, excepto los de Soano que no se han conservado y los de Castillo que no registran ninguna persona fallecida por inmersión.

Por parroquias la relación de ahogados es como sigue:

a) *Parroquia de Santa María de Bareyo.*

En los libros de finados de Bareyo se anotan tanto los fallecidos en dicha parroquia como los vecinos del barrio de Camino de Abajo, perteneciente en lo civil a Ajo pero eclesiásticamente dependientes hasta el año 1970 de la primiti-

va abadía de Bareyo. Hasta este año tanto los nacidos como los casados y finados de dicho barrio están registrados en Bareyo.

La relación de ahogados es como sigue:

1707. "En 9 de diciembre de 1707 se ahogó Antonio de Camino Láinz, hijo de Domingo de Camino y de María de Láinz. Vecinos de barrio de Camino de Ajo".

1732. "En el lugar de Axo y sitio de la punta del Rostro se ahogó Sebastián de Azunar, vecino de este lugar de Bareyo, a 6 de junio de 1732, en presencia de Antonio y Francisco de Palacio, padre e hijo, vecinos de este lugar, y de Santiago Ruíz de Trueba, ermitaño en el Santuario de Santiago de Azaga de dicho lugar de Ajo, los que no pudieron socorrerle por haberle arrebatado de repente una ola."

1757. "En 11 de setiembre de 1757 se ahogó en el mar alto Pedro de Camino San Juan, marido de Jerónima de Ribero, no dejó herederos forzosos". Vecino del barrio de Camino de Ajo.

1836. "En 10 de junio de 1836 falleció ahogado en el mar Francisco de la Riva, vecino del lugar de Ajo (barrio de Camino) y feligrés de esta parroquia de Bareyo, de edad de sesenta y nueve años sobre poco, marido de Josefa de Setién Tijeras".

1857. "En 26 de junio de 1857 dí tierra sagrada, por mandato judicial, al cadáver de José de la Cuesta, que se ahogó en la ría de este pueblo el día 24 de dicho mes a la edad de dieciocho años, natural de este pueblo e hijo de Joaquín de la Cuesta y Luisa Mazón".

b.- *Parroquia de San Vicente de Güemes*

Los libros de finados de Güemes dan noticia de un sólo fallecimiento en la mar el año 1840, el de Don Vicente Martínez Monasterio, cuya anotación también figura en los libros parroquiales de Isla.

1840. "En 5 de setiembre de 1840 puso carta D. Pedro Ortíz Rebollar, cura de Isla, a la que me remito, de haber muerto en la costa del mar de dicho lugar de Isla, D. Vicente Martínez, de cuarenta años sobre poco. Hasta ahora no ha parecido su cuerpo cadáver; y como fue arrebatado por la fuerza de la mar no tuvo tiempo de recibir los Santos Sacramentos; sucedió esta desgracia a las once del día cuatro de este mismo mes".

c) *Parroquia de San Miguel de Meruelo.*

El Valle de Meruelo tiene en la actualidad tres parroquias que son: San Miguel, San Mamés y San Bartolomé.

Sólo los libros de San Miguel de Meruelo, por su cercanía con la ría de Ajo, que bañaba sus riberas hasta el molino de Solorga, aportan datos de personas fallecidas por inmersión, alguno de ellos como Antonio de Munar Ortíz muerto por inmersión fuera de los términos del Valle en el lugar de Villodas.

1647. "En 20 de setiembre de 1647 se ahogó Juan de la Sierra, hijo legítimo de y de de Palacio. Llevósele novena".

1707. "En 23 días del mes de abril de 1707 pareció ahogada Jacinta de Munar, mujer que fue de Juan Pérez, ausente. Enterrose en la iglesia con Auto del Alcalde de esta Junta y con parecer del Señor Vicario. No hizo testamento".

1766. "El día 31 de agosto de este año de 1766 tuve noticias por carta de D. Manuel Francisco Ortíz de Luna, cura beneficiado de la parroquia de Villodas, cómo el día 17 de julio de dicho año falleció Antonio de Munar Ortíz, mi feligrés, natural de esta parroquia de San Miguel. No recibió ningún sacramento por haber fallecido ahogado. Fue su cadáver sepultado en dicha Parroquia de Villodas y amortajado con el Hábito de San Francisco y asistencia de siete señores sacerdotes."

1824. "El día 21 de abril del año de 1824 falleció en la Costa del Mar Alto del lugar de Ajo, estando pescando, Antonio de Portillejo, de edad de veintiocho años, casado con Juana de Quintana Cuesta, según se declaró en el Tribunal Eclesiástico de Santander el día 13 de setiembre de este año de 1828".

1840. "El día 2 del mes de julio de 1840 mandé dar sepultura en el Campo Santo de esta Parroquia al cadáver de Antonio Tomás, de edad de diez años, que falleció el día primero de dicho mes ahogado en la Ría de la Venera, habiendo precedido el reconocimiento del Señor Alcalde Constitucional del Ayuntamiento de Arnüero y cirujanos y demás testigos, ante D. Manuel de Cadelo, Escribano de esta Jurisdicción. Era hijo legítimo de D. Anselmo Ortíz Compostizo y de D^a Francisca de Vierna Gargollo".

1849. "El día 30 del mes de julio de este año de 1849 falleció ahogado Santiago Rey Quintana, de edad de dieciseis años, y se sepultó su cadáver en el Campo Santo de la Iglesia de San Miguel de Meruelo, a cuyo entierro asistió el Escribano D. Manuel de Cadelo con varios vecinos que le levantaron y trajeron a esta Iglesia, y dijeron que era el mismo, e hijo legítimo de Antonio del Rey y Juana de la Quintana, consortes".

d) *Parroquia de Nuestra Señora de la Asunción de Arnüero.*

Los libros parroquiales de Arnüero nos dan noticia de la muerte, entre otros, de Pedro de Argos en el Reino de Aragón, bajando por un río; de que el 6 de noviembre de 1790 murieron dos vecinos de Arnüero en el naufragio ocu-

rrido en la bahía de Santander que relatábamos en nuestro anterior trabajo sobre los ahogados de Ajo, y de un naufragio ocurrido en 1810 en el puerto de Luarca, en Asturias, donde pereció un vecino del pueblo.

1667. "En 23 de junio se ahogaron en la mar Francisco y Antonio del Campo, hermanos, hijos de familias, muchachos de poca edad, hijos de Cristobal del Campo y Ana Gómez de Argos, su mujer".

1669. "En 21 de junio de este año del Señor 1669, vinieron noticias ciertas que Pedro de Argos, hijo legítimo de Diego Vélez de Argos y María Fernández de Valle, mozo libre, haber muerto en el Reino de Aragón. No hizo testamento porque se ahogó bajando un río."

1742. "En 6 de julio del año del Señor de 1742 murió José de Jado, de edad de catorce años poco más o menos, hijo legítimo de Francisco de Jado y de Bernarda García, vecinos del valle de Meruelo. Estaba sirviendo en casa de Lorenzo de Güemes, no recibió sacramento alguno por haberse ahogado en el mar".

1790. "En el día 12 de noviembre de este año de 1790 se supo de un Pasiego que venía de la ciudad de Santander, que el día seis de noviembre han padecido naufragio en la Bahía de Santander, en el Barco del pasaje, más de treinta personas, y entre ellas se ahogaron Francisco de la Lastra y Bartolomé Rodríguez, mis feligreses, vecinos de este lugar, los que no se sabe si han aparecido".

1803. "El Teniente Alcalde de esta Junta, N. Matanza y el Escribano Pablo del Mazo, el día 27 de julio de 1803, como a las siete de la tarde, nos entregaron un cuerpo ahogado, en un sitio que decimos La Venera. Dicho difunto y finado era hijo de José de Pazos, del lugar de Bareyo; la madre del difunto no dijo Matanza sabía como se llamaba. Era sin casar el difunto".

1810. "En 11 de setiembre de 1810 padeció naufragio y se ahogó (saliendo de la Villa y puerto de Luarca para el de Avilés en Asturias), Mateo del Valle, vecino de este lugar de Arnuro y casado con Antonia del Rio".

1830. "En 8 de octubre de 1830 murió ahogado en Jurisdicción de Término, Junta de Cudeyo, en la Presa del Molino llamado Tranca, propio de Don Francisco de la Oveja, Antonio de Trueba y Rio, casado con Ignacia Martínez Torre".

e) *Parroquia de San Julián y Santa Basilisa de Isla.*

La primera noticia de un ahogado de Isla es del año 1588 dando cuenta de la muerte del Capitán Pedro de Isla que pereció en el desastre de la llamada

Armada Invencible. Aparecen anotados las víctimas de los naufragios ocurridos en la costa de Isla de los que hemos hecho mención anteriormente, asimismo algunos vecinos de Isla que perecieron ahogados en galeones al servicio del Rey, lo que nos orienta sobre la tendencia de los naturales de este pueblo a la navegación; hay dos casos de esclavos negros muertos por inmersión.

1588. "El capitán Pedro de Isla dicen murió en Ingalaterra".

1607. "A 7 de setiembre de 1607 se ahogó un hijo de Bastián Quintanilla".

1608. "A 18 de junio de 1608 enterramos a Isabel Fernández de Ballenilla que se había ahogado en La Arena".

1614. "A 27 de junio de 1614 se ahogó Mateo, hijo de Aparicio Gómez de los Helgueros, de la Maza. Diósele sepultura a veintiocho de dicho mes y año porque aportó a Señor Santiago en la ribera de Ajo."

1617. "En 28 de enero de 1617 se ahogó Pedro Sainz de la Cuesta, hermano de la Santa Veracruz, no hizo testamento. Véase cumpliendo su ánima".

1617. "En 28 de enero de 1617 se ahogó Juan de Arana, hermano de la Veracruz, no hizo testamento. Véase cumpliendo su ánima".

1617. "En 28 de enero de 1617 se ahogó Pedro del Hoyo, hermano de la Santa Veracruz, no hizo testamento. Véase cumpliendo su ánima".

1617. "En 28 de enero de 1617 se ahogó Juan de los Corrales, hermano de la Veracruz. No hizo testamento. Véase cumpliendo su Anima".

1617. "En 28 de enero de 1617 se ahogó Francisco de Arana, de Gracedo, hermano de la Santa Veracruz. No hizo testamento. Véase cumpliendo su ánima".

1617. "En 28 de enero de 1617 se ahogó Bartolomé de Villa, hermano de la Veracruz, mozo de casar. Véase cumpliendo su ánima".

1620. "En 9 de marzo de 1620 se ahogó María de Ramile, de la Maza, que cayó en La Arena. Era hermana de la Santa Veracruz. Véase cumpliendo su ánima conforme a sus padres".

1624. "A 7 de enero de 1624 vino noticia que había muerto ahogado Pedro de la Barrosa, en el galeón nombrado Santa Teresa. Mozo. No tenía bienes".

1636. "En 17 días del mes de agosto de 636 vino nueva que en la Armada Real, en un galeón, se habían ahogado muchos hombres, y entre ellos Martín Ssainz Blanco, vecino de este lugar de Isla. No pudo hacer testamento".

1650. "Sábado. Postrero de abril de 650. Cayó en la mar y murió Francisco Muñoz de Balladar, hermano de la Veracruz".

1657. "En postrero de junio del Año de 1657 murió en la mar Juan de Almería, criado esclavo del Contador Juan Fernández de Isla".

1660. "En 26 de mayo de 1660 murió en la mar Diego de Angola, negro, esclavo de D^a María de Balladar Velasco".

1667. "En 30 de octubre de 1667, domingo por la tarde, dió a la costa de Nuestra Señora de Latas un galeón del Rey, y entre mucha gente que se ahogó dió su alma a Dios Bernardo de Quintana. Hijo de familias de Clemente Ruiz de Quintana".

1671. "En 9 del mes de agosto de 1671 se ahogó Juan de los Corrales en la costa de los Rastrillos. Diósele tierra en diez de dicho mes en sepultura de su pasados".

1674. "En 6 de abril de 1674, pescando bajo de la atalaya, cayó desgraciadamente en la mar Diego de Soano, sin poder salir".

1676. "En 13 del mes de julio de 1676 quedó en la mar ahogado, en el puesto de Solavid, desgraciadamente, Lucas de Palacio".

1687. "En 17 días del mes de abril de 1687 años, María del Hoyo, hija de Miguel del Hoyo, yendo a pescar en compañía de su marido Francisco del Corral, se ahogó en la Peña de la Dezmera Menor, según relación que el susodicho dió de ello. Cúmplese su ánima por cuenta de sus bienes en la forma acostumbrada y ofréndase en la capilla de Nuestra Señora en segunda rumen".

1700. "En 7 del mes de mayo de 1700 fue hallada ahogada en la canal y pasaje de Marllado una niña, Micaela de ... (sic), natural de Ajo, que estaba en asistencia del preceptor San Juan, y, queriendo pasarse a Ajo sin saber el vado, le sucedió esta fatalidad. Fue sepultada en esta parroquia en la capilla de Nuestra Señora".

1716. "En 21 de abril de 1716 murió María de la Carrera por accidente de haberse caído en la presa del molino de Santa Eulalia saliendo de moler, por ser la noche bastante tenebrosa y ser de edad crecida y haber perdido el hábito de andar por entonces".

1716. "En 18 de octubre de 1716 murió Juan de Vierna estando pescando en la punta que dicen Socuchillo, a la ribera de la mar, de donde le sacó un golpe de mar y se ahogó, y no ha parecido su cuerpo".

1719. "En 30 de abril de 1719 murió una moza llamada Agustina, criada de Pedro de la Verde, por acaso de haberse ahogado en la ribera yendo a pescar. No se sabe donde era. Parecía de tierra de Santillana o Peñamellera. No ha parecido su cuerpo".

1720. "En 27 del mes de abril y año de 1720 murió ahogado en la mar Francisco de las Cagigas en el sitio de Socorporales; estando pescando vino un golpe de mar fuerte y le llevó hacia la mar, según ha dicho su hijo, quien estaba con él, y a este la hubiera llevado tambien a no haberse prevenido con tiempo. Poco hacía se había confesado y comulgado". (Al margen del libro dice: Antiguas desgracias en este lugar).

1724. "En 19 de noviembre de dicho año falleció ahogada en el Mar, estando pescando, María de Argos, vecina de este lugar y feligresa de esta iglesia. Pareció su cuerpo en la ribera de la mar y se le dió tierra en esta parroquia en 21 de dicho mes y año".

1739. "En 25 de setiembre de dicho año pareció el cadáver de Angela de la Cantera en la ribera de la villa de Noja y se le dió tierra en esta parroquia. Cúmplese su alma con oblada mayor a estilo de esta parroquia".

1739. "En 6 de noviembre de dicho año pareció ahogado en la presa del molino de Santolaxa, término de este lugar, el cadáver de Francisco de Argüeso, natural de la villa de Reinosa. Diósele tierra en esta iglesia y no se cumple por ser pobre".

1746. "En 22 de julio de 1746 pereció ahogada en la Jurisdicción de Soano y su ribera, Isabel de los Corrales, feligresa de esta iglesia y vecina de este lugar. Diósele tierra en Santa María de Soano"

1748. "En 11 de octubre del año de 1748 arrebató el mar a María de la Pascua estando pescando, hija de familias, y después de varias diligencias no pareció su cuerpo. No se cumple".

1762. "En 30 de mayo de 1762 murió ahogada en la Peña que llaman Dezmera Mayor, María de Arana, hija de Antonio de Arana y de Antonia de las Cagigas, vecinos de este lugar. No se cumple por ser hija de familias".

1782. "En 17 de julio de 1782 se ahogó un hombre que venía en un Patache de Plencia, en la barra que llaman de Santiago de este lugar, el cual salió el día 25 de dicho mes y año a el Molino de Castellano, y que se dió tierra a esta iglesia; no se supo su nombre, sólo sí que era de Plencia, en el Señorío de Vizcaya. El motivo de su muerte fue que huyendo de una Embarcación Inglesa abandonaron su patache, y él y otros se introdujeron en el bote para salir a tierra, y habiéndose devuelto dicho Bote le cogió la desgracia de ahogarse; hízosele por el cabildo su entierro solemne como se acostumbra hacer por todos los pobres, sin interés alguno".

1793. "Día 25 de abril naufragaron en esta barra de Quejo Antonio Runaga y Antonio Piñiga, vecinos de Alborta (Algorta), a el entrar un arco de Mar volcó la lancha y perecieron. Se les dió tierra el día 26".

1802. "Una mujer ahogada que se dijo ser de Ajo fue hallada el día 27 de mayo en la ría de Castellano, al sitio del Sable Gordo, y, aunque se pidió por la Justicia declaración a los vecinos de Ajo del conocimiento de ella, no declararon de conocerla. Fue sepultada en esta parroquia el día 29 de este mes y año de dos".

1840. "El día 4 de setiembre de este año de 1840, a las once del día sobre poco, en el sitio que llaman Sijuela, frente a la fuente de Corporales, llevó buen golpe de mar a D. Vicente Martínez Monasterio, Cirujano de este lugar. Recibió el beneficio de la absolución que le dió D. Francisco de Mendoza, cura de este, que era el único que vió la desgracia y la ha referido".

1844. "El día 14 de junio de este año, a las nueve de la mañana sobre poco, fue a pescar José de la Pascua al sitio de Bocafina en compañía de Juan de la Lastra y Pedro de la Sierra, vino un golpe de mar y le llevó sin que le pudieran favorecer."

f) *Parroquia de San Pedro de Noja.*

Los libros de finados de Noja nos dan cuenta de un naufragio ocurrido en Santoña en 1756 donde perecieron tres personas. Una de ella apareció cadáver en la Villa de Noja. Hay noticias de varios ahogados aparecidos en las playas de Ris y Trengandín como consecuencia de naufragios ocurridos en aquella costa. Sin embargo la noticia más interesante nos habla del saqueo que padeció la Villa de Noja en 1813, durante la Guerra de la Independencia, dato totalmente desconocido para nosotros, y a consecuencia del cual murió en la costa María de la Teja Viadero, joven vecina de la Villa.

1756. "En 30 de mayo de 1756 pareció en la Ribera del mar de esta Villa de Noja Manuela Ruiz, mujer legítima de José García, que se había ahogado en la Ria de el Puerto de Santoña junto con el dicho su marido y una hija, el día 19 de dicho mes, y fue sepultada en la Parroquial de San Pedro de esta dicha villa".

1765. "En 12 de diciembre de 1765 se enterró en esta Parroquial a un Francés que salió ahogado en un Naufragio a la Ribera de Ris; se le hizo entierro con vigilia y misa cantada a la que asistió la hermandad de la Santa Veracruz".

1768. "Juan Ruiz de Cabanzo, menor de edad, hijo legítimo de Pedro Ruiz Pariente y de Nicolasa de Cabanzo, vecinos y naturales de esta Villa, se encontró ahogado el día 10 de agosto de este año de 1768 y fue sepultado en esta parroquial el día siguiente".

1779. "En 3 días del mes de marzo de 1779 pareció ahogada en la Orilla de la Mar una niña de diez años, hija legítima de Juan Angel de Hano y de Josefa de Pineda, y en el día 4 siguiente fue sepultada en esta Parroquial por disposición y orden de la Justicia. Llamose dicha niña Michaela".

1781. "Josefa de Abascal, viuda de Juan Antonio de la Maza, falleció en esta Villa el día 3 de marzo, ahogada a La Puente, y fue sepultada en esta Parroquial en el día siguiente por Orden de la Justicia."

1787. "En la Villa de Noja a 13 días del mes de julio, año de 1787, se dió sepultura eclesiástica al cadáver de María de las Cagigas Martínez, mujer legítima de Francisco de la Teja Gómez, vecinos de ella, el que se mandó sepultar por el Alcalde Ordinario de ella, por haber entendido u obrado autos, por haberla hallado ahogada en la Ribera que llaman de Ris, el día anterior".

1789. "En la Villa de Noja, a primer día del mes de marzo de 1789 se pasó un oficio de atención por parte de D. José Valentín Martínez, Alcalde Mayor y Justicia Ordinaria de ella, al Cabildo Eclesiástico Parroquial de San Pedro de la misma, en el cual le hacía presente cómo en la tarde del día veintiocho y último de Febrero pasado, se habían encontrado en la Ribera de la Playa que llaman de Quejo tres cadáveres ahogados que había echado el mar, y que venían en una embarcación que dió a la Costa en dicho día veintiocho, y en la misma Playa, y que por declaración dada por tres de los de la Tripulación que traía dicha embarcación, y que libertaron sus vidas en este naufragio, y que los reconocieron, resultaba el que eran todos Católicos, Apostólicos, Romanos; en virtud de los cuales mandaba que se les diese Eclesiástica sepultura; en cuya atención se pasó por dicho Cabildo a ejecutarlo, como en efecto se ejecutó en la tarde del mismo día en la dicha Iglesia, con el oficio correspondiente de cuerpo presente y práctica de expresada Iglesia. Y habiéndose informado dicho Cabildo del Intérprete, en quien paraba el Rol correspondiente de la Tripulación de dicha embarcación, resultaba de él que se nombraba la Fragata la Villa de Caies de Burdeos, y su Capitán Francisco Bautista de Espaignet, de edad de cuarenta y dos años, y los nombres de dichos cadáveres, eran, el primero Francisco Raimundo Deicines, Pilotín, de edad de dieciocho años; el segundo D. David Gaubris, natural de Castelmoron D. Albret en Bazadois, de edad de treinta y cuatro años, segundo hijo de Josef y Margarita Latour, Pasajero; y el otro D. Pedro Gaubris, natural de dicho Castelmoron, de edad de veintitres años, hijo de Juan y de difunta Teresa Ponson, Pasajero; que es lo que sobre este particular se ha podido averiguar. Y para que conste lo firmo como Cura Beneficiado más antiguo de dicha Parroquia. Fecha Ut Supra. D. Josef Rafael Martínez.

1789. "En la Villa de Noja, a once días del mes de Marzo, año de mil setecientos ochenta y nueve, se sepultaron dos cadáveres que salieron a la playa de la mar o Ribera de Ris, en la Iglesia Parroquial de San Pedro de ella, los que se enterraron con el aviso de atención que pasó el Señor Alcalde de dicha Villa, y ser de la Tripulación que traía la Fragata Francesa llamada la Villa de Caies de Burdeos, que dió a la dicha Costa el dia veintiocho de febrero próximo pasado, los cuales todos eran Católicos, Apostólicos, Romanos, según resultaba por declaración hecho por unos marineros que en dicho Naufragio salvaron sus vidas; ignórase el nombre y naturalidad de ellos".

"En la Villa de Noja, a diecinueve días del mes de Marzo de mil setecientos ochenta y nueve, apareció en la Playa de la Ribera de Ris un cadáver de un hombre ahogado, de varios que fallecieron en el Naufragio de la Fragata nombrada la Villa de Caies de Burdeos, que acaeció el último día del próximo mes pasado de febrero, y reconocido que fue por el Juez de esta Villa, precedido su aviso de atención, se le dió sepultura Eclesiástica en dicho día por el Cabildo Eclesiástico de ella."

"En la Villa de Noja, a veintitres de abril, año de mil setecientos ochenta y nueve se dió sepultura eclesiástica en la Parroquial de San Pedro de ella, a otro cadáver hallado de un hombre ahogado, que falleció en el naufragio que padeció el dia veintiocho de febrero pasado la fragata nombrada la Villa de Caies de Burdeos, en la Playa de la Ribera de Ris, el cual fue hallado en dicho día, y reconocido por el Juez de dicha Villa pasó el recado de atención correpondiente al Cabildo Eclesiástico para dicho efecto".

1797. "En la Villa de Noja, a 16 días del mes de mayo, año de 1797, falleció ahogado en el mar, a los catorce años de edad, Miguel Pérez de la Peña, hijo legítimo de Pablo Pérez Setién y de Manuela de la Peña Gómez, su legítima mujer, naturales y vecinos de ella, y se sepultó su cadáver en la Iglesia Parroquial del Apóstol San Pedro de la misma el dia dieciocho del mismo mes, en virtud de un oficio que se pasó al Cabildo Eclesiástico de ella por la Justicia Ordinaria, y se le hizo el Oficio y Misas de cuerpo presente, y según práctica de dicha Iglesia no se le administraron sacramentos alguno con el motivo de su desgraciada muerte".

1813. "En la Villa de Noja, a diez días del mes de Julio, año de mil ochocientos trece: Habiendo venido los Franceses a esta villa y permanecido en ella hasta el anochecer de dicho dia más de seiscientos hombres, y andando robando y cometiendo otros excesos que prudentemente se omiten, sucedió con este motivo de que los vecinos y habitantes de ella (a excepción de muy pocos) abandonando sus hogares y cuanto tenían, se fugaron precipitadamente unos a

los montes y otros a la costa de la mar. Cuyo punto como más seguro (a su entender) eligió, en compañía de otras, María de la Teja y Viadero, moza soltera, de edad de veinte años sobre poco, natural de esta villa, e hija legítima de Rodrigo de la Teja Martínez, ya difunto, y de Josefa de Viadero Bárcena, natural esta del lugar de Güemes, y aquel lo fue de este de Noja, y vecinos de ella. Y sin embargo de que parecía que el punto que habían elegido ofrecía toda seguridad para no ser vistas de los enemigos, sucedió lo contrario, pues hallaron a varias personas ocultas entre las Peñas y despojaron de cuanto tenían, causándolas otras extorsiones que sobran conocer. Pero la dicha María de la Teja, posponiendo su vida para no caer en manos de los enemigos, o bien se arrojó al mar, o se estrelló entre las Cavernas de las Peñas, como se infiere de lo declarado por sus compañeras ante el Señor Alcalde de esta Villa; ante quien confesaron de que en aquel momento que estas fueron descubiertas de dichos enemigos, oyeron una voz triste que sin duda fue cuando ya se resolvió a su desgraciada muerte; Sin que por más diligencias que se han hecho se había podido hallar el más mínimo vestigio de su cuerpo ni vestido; Y por lo mismo por dicha su madre en el día catorce se mandó celebrar el oficio y misa de cuerpo presente según costumbre de la parroquia y que se dijeran las misas de San Gregorio por el ánima de dicha su hija".

1817. "Siendo pública y notoria la desgracia acaecida con una Lancha y toda su tripulación al pasaje de la Ría de Santander, el día 9 de diciembre del año más próximo pasado (1816), y en la que estaba sirviendo a la sazón de marinero Juan Benito de Tocornal Jaio, vecino que fue de esta villa, y marido legítimo en segundas nupcias de Josefa de Obregón Sainz-Pardo, se mandó y dispuso por esta hacer por el alma de su marido, luego que regresó a esta villa contenida Josefa, las honras de entierro, que con efecto se han hecho".

1820. "En la Villa de Noja a 8 días del mes de noviembre de 1820 pareció ahogado a la orilla del mar Joaquín de la Cuesta y Maza, natural de esta Villa, e hijo legítimo de Bernardo de la Cuesta Casanueva y Angela de la Maza Pellón, vecinos de dicha villa, cuya desgracia ha resultado haber acontecido el día seis de este expresado mes, el que fue reconocido de mandato judicial".

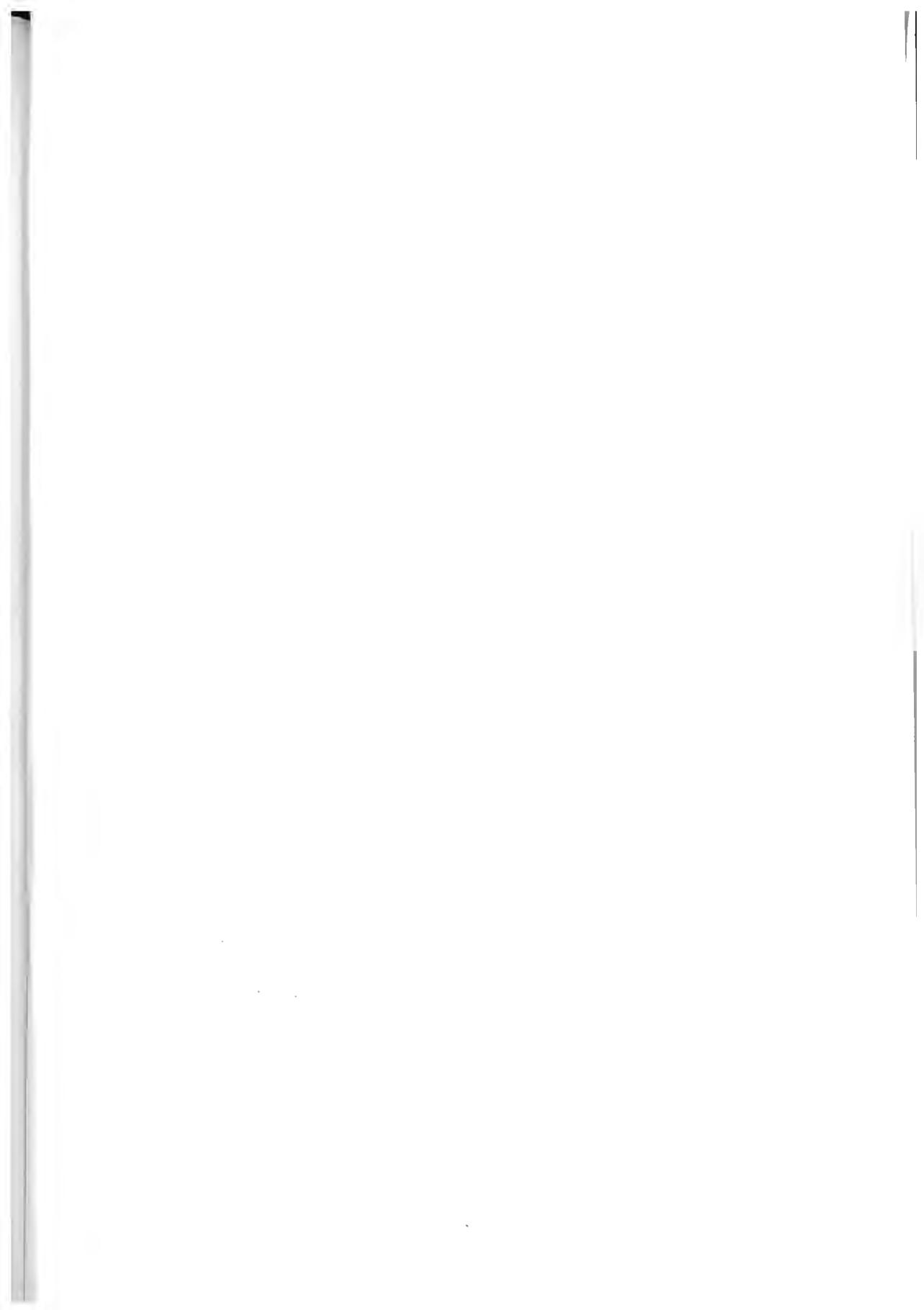
1825. "En la Villa de Noja a 29 días del mes de abril de 1825. Yo D. Florencio de Pita y Assas, Cura Mayor de la Parroquial de esta Villa. Certifico: Que con esta misma fecha, por el Señor Alcalde de ella, se me pasó un oficio diciendo que a la orilla del mar e inmediato a la Isla que se nomina La Oliva se hallaba un cadáver ahogado, el que reconocido por el físico se halló, según declaración de este, sin herida ni contusión alevosa, y por reconocimiento de otros sus convecinos, todos conformes, declararon ser Luis Gutiérrez Manzano,

marido legítimo de Isabel de Cabanzo Arnuero, vecinos que son y fueron de esta expresada villa. El que en el día 25 de dicho mes salió a cosa de las cuatro de la tarde a la Isla citada con el objeto de hacer un poco de yerba, según resulta de las diligencias obradas judicialmente, y a la que me remito caso necesario, por las que se evidencia ser casual su desgracia con motivo a que la tal Isla la cerca el mar, y cuando intentó salir la halló sin duda cercada completamente; lo que así expreso y certifico para que en todo tiempo conste; diósele sepultura eclesiástica el referido día 29 por la tarde con el oficio correspondiente, y en el siguiente se le dijo la misa de cuerpo presente".

1822. "En la Villa de Noja a 21 días del mes de Junio de este año de 1822. Yo D. Florencio de Pita y Assas, Cura Beneficiado en la Iglesia Parroquial de Señor San Pedro Apóstol de ella. Certifico que: Por un oficio que me ha pasado el Alcalde del Ayuntamiento de Oriente de Siete Villas con dicha fecha, me dice hallarse con un cadáver arrojado por las aguas del mar en esta Villa, y reconocido parece ser el de Bernarda del Río, viuda de Pedro de Somaza, natural que fue y vecinos de ella, como así me dice resulta de las diligencias judiciales obradas en su razón ante el Escribano D. Felipe de Cereceda, vecino del lugar de Güemes, y a que me refiero en lo necesario, previniéndome en dicho oficio concurriera a la mayor brevedad posible a la Parroquia, donde se hallaba depositada en el Campo Santo, para darla sepultura Eclesiástica según costumbre, lo que ejecuté; y enseguida se celebraron por su alma los oficios parroquiales con oficio y misa de cuerpo presente de estilo y práctica en ella."

1843. "Como Cura Propio y más antiguo que soy de la Parroquia de San Pedro Apóstol de esta Villa de Noja, mandé dar sepultura en el día de la fecha, y en el Campo Santo de ella a un cadáver que arrojó el mar a su Orilla en la Tarde de Ayer, el que era hombre como de edad de treinta y ocho años y se ignora su procedencia, fue levantado y recogido por la Justicia de esta Villa y reconocido por el Cirujano titular de ella, D. José Gómez Septién, y declarado que había sido Ahogado sin duda, como debe constar en el expediente que se formó por Auto del Señor Alcalde constitucional de este Ayuntamiento".

Ajo, 4 de Agosto de 1998





CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES