



HOMENAJE A
JOSÉ LUIS
CASADO SOTO

CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES
SANTANDER, 2025

HOMENAJE A
JOSÉ LUIS
CASADO SOTO
(1945-2014)

HOMENAJE A
JOSÉ LUIS
CASADO SOTO



SANTANDER
2025

Santander, junio de 2025

© De los textos: Los autores

© De esta edición: Centro de Estudios Montañeses

Edita: Centro de Estudios Montañeses

Gómez Oreñan, 5

39003 SANTANDER

Imprime: Camus Impresores

Pol. empresarial de Morero

39611 GUARNIZO

Libro subvencionado por:

Gobierno de Cantabria, *Consejería de Cultura, Turismo y Deporte*

ISBN: 978-84-126240-8-3

Depósito legal: SA 321-2025

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

HOMENAJE A JOSÉ LUIS CASADO SOTO (1945-2014)

ANTONIO DE LOS BUEIS GÜEMES 9

JOSÉ LUIS CASADO Y LA HISTORIA

MARÍTIMA ESPAÑOLA

por LOLA HIGUERAS 13

ALGUNOS DE LOS ESTUDIOS E INVESTIGACIONES

DE JOSÉ LUIS CASADO SOTO EXPRESADOS

Y DIVULGADOS EN MAQUETAS

por ROBERTO ALBERDI PORCELLI 27

JOSÉ LUIS CASADO SOTO Y LA ARQUEOLOGÍA

EN CANTABRIA

por PEDRO M. SARABIA ROGINA 43

PRESENTACIÓN

HOMENAJE A JOSÉ LUIS CASADO SOTO (1945-2014)



Es para mí un honor y un privilegio recordar la figura de **José Luis Casado Soto** en esta publicación y con este homenaje. Han pasado más de diez años desde su fallecimiento, pero nos queda su importante legado, su trabajo incansable por la historia, la cultura y el patrimonio de nuestra región.

A José Luis lo conocí en mis primeros años en el Centro de Estudios Montañeses y siempre admiré su labor investigadora y divulgadora, recordando bien sus consejos sobre personajes desconocidos para mí en aquellos momentos.

Su extraordinaria habilidad pedagógica quedó de manifiesto en el Museo Marítimo del Cantábrico, donde se aprecia la pasión que sentía por la arqueología subacuática o por la construcción naval. Era un humanista enamorado del mar y un apasionado por la ciencia marina.

En este homenaje hemos bajado, con la imaginación, a las profundidades del océano en busca de pecios gracias a **Lola Higuera**s, una mujer dedicada a la investigación marina e histórica. Hemos disfrutado con las maquetas de Santander y sus barcos a través de las explicaciones de **Roberto Alberdi Porcelli**. Y hemos seguido buceando en nuestro pasado histórico y patrimonial con la ayuda de **Pedro Miguel Sarabia Rogina**.

Lola Higueras es catedrática de Historia del Arte, historiadora americana, arqueóloga naval y escritora. Pertenece a la Real Academia de la Historia y fue Directora Técnica del Museo Naval de Madrid. Con su vitalidad arrolladora se ganó al público narrando sus inmersiones al fondo marino para estudiar los naufragios y recuperar pecios de gran valor histórico. Posee el título de *Buceadora de Honor* reconocido por la Armada Española.

Con mucho afecto nos habló de sus trabajos con José Luis Casado: las actividades en el Museo Naval de Madrid y la construcción naval; la divulgación de la historia marítima y el rico patrimonio español.

Lola, en el coloquio de su ponencia, nos ilustró sobre la importante labor de las mujeres españolas en América. Allí “destacaron como gobernantes, exploradoras, fundadoras de ciudades, empresarias y combatientes.” Ellas participaron muy activamente en el encuentro de España con América y en el mestizaje de las provincias españolas en el Nuevo Continente.

Roberto Alberdi Porcelli es licenciado en Historia del Arte, miembro del Centro de Estudios Montañeses (CEM), modelista y maquetista de obras públicas, arquitectura e ingeniería. Algunos conocimos sus obras mucho antes que su persona, siempre afable, detallista y exigente con el trabajo bien hecho.

Las diversas colaboraciones entre Alberdi y Casado Soto han sido: Varios dioramas para el Museo Marítimo del Cantábrico, recreaciones de un astillero, de una lonja o de la caza de la ballena...; las maquetas de la nao *San Pedro*, del siglo XVI, el arco de la bahía de Santander y -la más espectacular sin duda- la de esta ciudad en 1755 (Pueblas Vieja y Nueva,

la Catedral y su claustro, San Francisco, Santa Clara, la Compañía, las diferentes torres medievales...).

Pedro Miguel Sarabia Rogina es Doctor en Historia por la Universidad de Cantabria, arqueólogo, investigador y profesor. Estuvo muy unido a la persona y a los trabajos de Casado Soto estudiando la arqueología romana y medieval (Atarazanas, fortificaciones de la bahía, Mercado del Este, termas imperiales en la iglesia de El Cristo, excavaciones de la calle Azogues o de la Plaza Porticada...). Pedro Miguel, también buceador y especialista en arqueología subacuática, nos muestra en su ponencia naufragios de barcos, fragatas y galeones en Santoña, Santander, Comillas o San Vicente de la Barquera, y nos revela el patrimonio oculto bajo el mar (cañones, anclas de piedra o metal, cerámica...).

Con su intervención, disfrutamos de un recorrido apasionante por la historia terrestre y marina de nuestra región.

Por último, agradecemos el trabajo preparatorio y el diseño de este ciclo por parte de **Francisco Gutiérrez Díaz**, vicepresidente del CEM. Y no olvidamos la presencia siempre cercana y cariñosa de **Rosa Coterillo del Río**, esposa de José Luis, que ha sabido mantener muy vivo el recuerdo de Casado Soto. Ella ha sido el alma de este ciclo de conferencias y de este merecido homenaje a su marido.

Santander 13 de mayo de 2025

Antonio de los Bueis Güemes
Presidente del Centro de Estudios Montañeses

**Homenaje a José Luis Casado Soto. Centro de Estudios Montañeses.
Décimo Aniversario de su fallecimiento. 25 de Septiembre de 2024**

JOSÉ LUIS CASADO Y LA HISTORIA MARÍTIMA ESPAÑOLA

LOLA HIGUERAS

Para Rosa Coterillo, con inmenso cariño

Mi agradecimiento al Centro de Estudios Montañeses y, en particular, a su presidente Antonio de los Bueis Güemes por invitarme a participar en este justo y entrañable homenaje a José Luis Casado Soto en el décimo aniversario de su trágico fallecimiento.

Es muy difícil separar la trayectoria humana de José Luis de su trayectoria profesional, porque los mismos principios y valores del hombre eran también la constante que iluminó su brillante labor científica y humanística.

Humildad, cercanía entrañable, honradez a ultranza, versatilidad, curiosidad e intuición repletas de sensibilidad hacia el ser humano y hacia la belleza fueron cualidades que caracterizaron su personalidad. Todo ello, sin embargo, nunca se vio acompañado por la superficialidad; muy al contrario, sus trabajos fueron siempre extremadamente serios y bien documentados, era algo que formaba parte de su manera de ser y de investigar. José Luis Casado buscó muchas veces la pequeña historia, la recuperación de lo cotidiano, para dar sustento y tierra a lo que los historiadores

valoran como grande e importante, por eso sus aportaciones desprenden humanidad, valoración del hombre y la mujer que vivieron los hechos que la Historia recoge.

SÍ, es verdad; su plural formación, su curiosidad, lo llevaron a abarcar muchos temas en apariencia, solo en apariencia, muy diversos, pero hay un nexo que une todos sus afanes en uno esencial que creo movió siempre con excelencia su vida profesional: Nuestro pasado y la idiosincrasia de los hombres y mujeres que lo protagonizaron, la mayoría de las veces de forma anónima.

Por eso le interesaron la Historia, la Etnografía, la Arqueología, el Arte, el Patrimonio, la Iconografía...; todo conducía, con respeto y consideración enormes, a los seres humanos que habitaron Cantabria, España, Europa y el mundo a lo largo del tiempo. Por eso sus trabajos, además de colmados de solidez científica, están repletos de amor por los seres que construyeron la Historia, por eso sus aportaciones, brillantes, fiables e imaginativas, han llegado a ser referentes y no envejecen, siguen teniendo absoluta vigencia.

José Luis Casado combinó magistralmente las pesquisas de archivo con el trabajo de campo y fue, con su aire un poco bohemio y despistado, que todos le envidiábamos, un trabajador incansable y tenaz.

No puedo, por desgracia, en el breve espacio de tiempo que vamos a compartir trasladarles la grandeza humana y profesional de esta extraordinaria persona que hoy homenajeamos.

Por fortuna, veo muchas caras conocidas que tuvieron, como yo, el privilegio de llamarlo amigo...; todos lo llevamos en nuestros corazones.

Ojalá que aquellos que no lo conocieron personalmente y hoy nos acompañan en este entrañable acto, acojan mis palabras con interés y pasen a formar parte de esta gran familia que lo admira y añora cada día.

Me han pedido que les hable de su dedicación y sus logros en el campo de la Historia Marítima, área del conocimiento en la que José Luis constituye, sin duda, un referente para nacionales y extranjeros.



José Luis Casado Soto en el Ateneo, visita a Santander del 'Juan Sebastián Elcano' (julio 2001).

Pero no puedo dejar de mencionar su interés por el patrimonio español, no solo el marítimo, que lo condujo a realizar una importantísima tarea de divulgador, buscando aproximar al gran público los valores de ese patrimonio que tanto amaba. Para desarrollar esta destacada faceta de su personalidad científica contó con su excepcional capacidad de síntesis y una amenidad y sencillez de lenguaje que hacía de la “comunicación” un arte. Nadie que haya asistido a una de sus conferencias, coloquios o tertulias podrá olvidar esa sensación de plenitud, felicidad y enriquecimiento que trasladaba a los que lo escuchábamos.

Su vocación por los estudios marítimos y navales fue muy temprana. Su gran amigo Aurelio González-Riancho, aquí presente, me proporcionó un dato que yo desconocía: En los años 70 José Luis pronunció una conferencia ilustrada con diapositivas, quizá la primera que se impartió

en Santander así enriquecida, que versaba sobre “construcción naval”, y una suerte de mágica coincidencia hace que el círculo de esta dedicación profesional suya se cierre con el espléndido trabajo acerca de “los barcos de las *Cantigas* de Alfonso X el Sabio” y, sobre todo, con una conferencia magistral, impartida tan solo cuatro días antes de su muerte, relativa a la “Historia Marítima Cántabra”, la cual, por lo que me han comentado los que tuvieron la fortuna de escucharla, fue extraordinariamente brillante, resumen magistral de sus impresionantes conocimientos en este tema.

La trayectoria profesional de Casado Soto en el ámbito de la Historia Marítima es muy fecunda y representa una parte numerosa de su amplísima bibliografía, constituida por más de 60 libros y 200 trabajos de distinta índole publicados en revistas científicas y obras colectivas. Muchos proyectos de investigación y medio centenar largo de exposiciones avalan su currículum, glosado magistralmente por su hija Clara en el volumen que se le dedicó tras su fallecimiento, con el expresivo título *De espacios, mares y tiempos*, en 2015.



Imposición de la medalla al mérito militar a Casado Soto (2001).



José Luis Casado en junta académica del CEM, 7-11-2005, con Joaquín G. Echegaray, Leandro Valle y Karen Mazarrasa.

Entre toda esa impresionante producción bibliográfica y científica, muchos estudios, como he comentado, estuvieron dedicados a diversos asuntos relacionados con la Historia Marítima, el análisis y defensa del patrimonio naval y las tradiciones marineras.

El vínculo de José Luis con la Armada Española y en particular con el Museo Naval, me puso muy pronto en contacto con él. Esta relación, constante y fructífera, permaneció inalterable hasta su fallecimiento.

Voy a destacar en primer lugar un importante bloque de publicaciones relacionadas con la construcción naval en el siglo XVI, sin duda su gran especialidad.

En 1988 da a la imprenta su monumental trabajo sobre la hechura de los barcos de la expedición contra Inglaterra de 1588. Al frente del Grupo Oquendo, que se dedicó al estudio de los buques en este macroproyecto



José Luis Casado en el Ateneo de Santander con Aurelio González-Riancho, Joaquín G. Echegaray y Ramón Bohigas (octubre 2010).

del Instituto de Historia y Cultura Naval, Casado publica *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada*, obra todavía no superada y referencia obligada para los estudiosos de esta época de nuestra construcción naval. Dicha aportación le proporcionó un gran prestigio en el mundo anglosajón, que lo tomó como referente en un tema apenas abordado hasta ese momento.

Para la redacción de esta obra, José Luis rastreó incansablemente en los archivos locales del litoral cantábrico, en cuyos astilleros se construyeron la mayor parte de los buques que participaron en tan célebre jornada histórica. Y asimismo buceó en los grandes archivos nacionales: el de Simancas, el de Indias, los de la Armada, los de la Real Academia de la Historia, el Histórico Nacional e incluso la Biblioteca Nacional de España.

En las consideraciones que preceden a su monumental trabajo, Casado afirma respecto a la construcción y la política naval española de tiempos de Felipe II: “La exploración de muchos de los aspectos de estos te-

renos permanece aún hoy en día en barbecho y demandando un ingente esfuerzo de acopio documental y analítico. A medio camino entre ambos objetivos, nos hemos visto obligados a reconsiderar temas tales como la metrología náutica española del siglo XVI, la evaluación global de las disponibilidades de buques, la capacidad y calidad productiva de la construcción naval hispana o la concepción y el desarrollo de las estructuras operativas con que se respondió a los requerimientos de la navegación oceánica y su defensa”.

Sus palabras dan idea de la magnitud de la empresa emprendida en esta obra colosal que marca un antes y un después en el estudio de la construcción naval española en el siglo XVI.

Sienta así José Luis, con rigor documental, las bases de lo que sería su gran especialidad: la realización de barcos en el periodo más brillante de la Historia Marítima de España, tema al que dedicó diversos estudios a lo largo de su vida profesional.



25-9-2024. Aurelio González-Riancho, Clara Casado, Rosa Coterillo, Lola Higuera, Antonio de los Bueis y Mercedes García-Mendoza.

La fabricación de naves oceánica fue otra de sus grandes aportaciones. En *La construcción naval atlántica en tiempos de Felipe II* estudia la transformación de la tipología de barcos, necesaria para que los mismos pudieran navegar adecuadamente por el océano. Fue ese el gran reto de las singladuras españolas en la Edad Moderna, en la que tanto protagonismo alcanzaron los astilleros cántabros cuyos avatares Casado conocía como nadie.

Pero José Luis no renunció tampoco a estudiar la construcción naval española en el Mediterráneo, la relativa a “la galera”. En dicho campo sus aportaciones fueron asimismo muy interesantes y creativas. Sin embargo, es este un tema del que les hablarán ampliamente en otra de las conferencias del ciclo que hoy se inicia.

Lamentablemente, los arqueólogos subacuáticos ya no podrán contar en adelante con la valiosa asesoría de Casado Soto, la gran autoridad a la que expertos de todo el mundo recurrían buscando su autorizada opinión. Como en tantos otros temas, fue en el que nos ocupa un indiscutible pionero.

Desde el LIAS, Laboratorio de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas, radicado en el Museo Marítimo del Cantábrico del que fue creador y que durante tantos años dirigió, llevó adelante un proyecto de “carta arqueológica” de Cantabria. Para ello le sirvieron los materiales que recogió en más de 20.000 metros cuadrados prospectados solo en San Vicente de la Barquera y muchas prospecciones e intervenciones de urgencia que hubo de efectuar a causa de obras de dragado o portuarias. Muchas de sus campañas las llevó a cabo en colaboración con Manolo Martín Bueno, catedrático de la Universidad de Zaragoza. Entre sus publicaciones en este importante campo de trabajo, quiero destacar:

-*Arqueología Subacuática en Cantabria hasta 1990*, que vio la luz en 1991.



25-9-2024. Rosa Coterillo presentando a Lola Higuera. Y Antonio de los Bueis.

-Su aportación al *Catalogo de la Expo 98*, en el que dio a conocer un interesante estudio sobre metodología que tituló “Investigación y técnicas subacuáticas: Problemas y técnicas en arqueología y biología”.

-La muy estimable *Carta arqueológica subacuática de Cantabria 1984-1999*, editada en el 2000.

-*El patrimonio marítimo y la carta arqueológica de Cantabria*, de 2002, trabajo de enorme importancia al tratarse de la primera carta arqueológica autonómica integral.

-*Patrimonio subacuático: difusión, público y valoración*, de 2005, obra capital para concienciar a la sociedad de la importancia del riquísimo legado del pasado que aportan los fondos de océanos y mares.

-*Laboratorio para Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas*, de 2009, trabajo dedicado al LIAS que demuestra que José Luis no descuidaba el tratar de ningún aspecto relacionado con la importante disciplina científica de que tratamos.

Por sus conocimientos y el rigor metodológico que puso en práctica en este campo, Casado fue llamado por el Ministerio de Cultura para

formar parte del grupo de trabajo del “Comité de coordinación técnica del Consejo del Patrimonio Histórico”, interviniendo, como gran especialista en el tema, en la redacción del “Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español” que se aprueba y publica en 2007. Sin duda, esta obra marca un antes y un después en el desarrollo de la arqueología subacuática nacional. Sus recomendaciones han resultado muy valiosas y positivas.

José Luis Casado es requerido también para formar parte del grupo de expertos que analiza las primeras propuestas museográficas del nuevo Centro Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA), en Cartagena, inaugurado en 2008. En esta, como en tantas otras ocasiones, tuve la alegría de compartir con él trabajo e iniciativas.

Todo lo señalado confirma, sin dejar lugar a dudas, el enorme prestigio profesional que Casado Soto logró en este campo del conocimiento científico.

Siguiendo con el área de especialidad que me toca analizar, la Historia Marítima Española, no puedo olvidar referirme a su muy estimable dedicación al estudio de los puertos y, muy especialmente, al de los existentes



25-9-2024. Conferencia de Lola Higuera.

en Cantabria, que jugaron un papel tan relevante por espacio de muchos siglos.

Quizá su más destacada y original aportación en este tema, a mi modo de ver, fue su trabajo “Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna”, publicado dentro del libro colectivo *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Estudio clave este de José Luis, que causó un gran impacto en el Congreso Internacional “El sistema portuario español” celebrado en Madrid en octubre de 1995.

En todas las obras que produjo, su enorme facilidad de síntesis y su brillante capacidad para detectar los eslabones que articulan las distintas épocas convertía cada uno de esos trabajos en un estimulante alarde de conocimientos y de cultura. La originalidad de sus enfoques mostraba siempre caminos abiertos por recorrer, llenos de posibilidades.

Muestra de su interés global por el ámbito de lo marítimo serán sus brillantes aportaciones al mayor y mejor conocimiento de la instrumentación científica naval, a la cartografía náutica, a las tradiciones marineras y a las expediciones científicas de los siglos XVIII y XIX, muy en particular a la mundial de Malaspina y Bustamante (1789-1794) y a la Filantrópica de la Vacuna (1803-1806), a la que además dedicó un bello proyecto expositivo.

Su reconstrucción de los modelos de la *Descubierta* y la *Atrevida* para el pabellón de los Descubrimientos de la Expo de Sevilla en 1992, del que fue asesor principal, es la más lograda hasta el momento presente.

Con este motivo, no quiero dejar de mencionar y valorar su preocupación por conocer y conservar las técnicas antiguas de construcción de barcos y su dedicación a la investigación de la carpintería de ribera, que situó al Museo Marítimo del Cantábrico en altas cotas de prestigio.

La gestión de su querido Museo fue quizá su vocación más ardua; a mí también me tocó gestionar recursos y personal y sé lo duro que es tal quehacer. José Luis era un soñador, pero también un gran luchador que

tenía los pies en el suelo, el Museo era su ancla a esa tierra que es la realidad cotidiana.

Los soñadores deben experimentar, creo, muchas veces una gran sensación de soledad, porque los demás -y sobremanera la administración- no alcanzamos a remontar el vuelo a la altura de sus sueños. Pero Casado llevó a su Museo a cotas extraordinarias de prestigio y logró finalmente ver materializado su deseo de renovarlo por fuera y por dentro. Tras prolongada y ardua lucha, seguro, pero pudo disfrutar de otro sueño cumplido.

Un aspecto que no querría olvidar es el de su cooperación en los catálogos de las grandes exposiciones que tocaban temas de su especialidad. Él, que había comisariado tantos proyectos expositivos, colaboró generosamente con otros ajenos mediante valiosas aportaciones entre las que destacaría la materializada en los libros-catálogo de dos grandes muestras organizadas por la Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V. El primero de ambos trabajos, titulado “Construcción naval en tiempos de Felipe II”, fue para el volumen correspondiente a la exposición “Los ingenios y las máquinas. Ingeniería y obra pública en la época de Felipe II”, celebrada en Madrid el año 1998. Y su magnífico artículo “Carlos V y la construcción naval en España” enriqueció el catálogo de la muestra “Carlos V, la náutica y la navegación”, desarrollada en Pontevedra en el 2000 y que comisarió el almirante González-Aller, otro gran experto español en la Gran Armada de 1588. Ambos colaboraron en diversos proyectos desde 1988 y sentían el uno por el otro un profundo aprecio.

No quiero dejar de mencionar aquí tampoco su colaboración en el anteproyecto de la Exposición “Ciencia y mar en la era de los Descubrimientos”, esta vez comisariada por mí para la Sociedad Estatal V Centenario en 1992. Casado Soto fue el primer especialista en el que pensé de cara al desarrollo del área de construcción naval, una de las más importantes del plan.

Su anteproyecto es un ejemplo de conocimiento, creatividad y síntesis. Realmente brillante, hace gala en él su autor de una intuición plástica asom-

brosa que anunciaba ya la perfecta adaptación de sus propuestas al ámbito expositivo. Lástima que problemas económicos frustraran tan interesante proyecto, pero esta colaboración me proporcionó la más exacta y expresiva imagen de la personalidad de José Luis Casado Soto y de sus múltiples saberes en el ámbito de la navegación hispana de la Edad Moderna.

Por último, quiero mencionar una faceta interesantísima de la obra del mismo: Sus estudios y su dedicación a la historiografía y a la iconografía de la Historia Marítima de España.

Su brillante artículo “Arquitectura naval atlántica en sellos concejiles medievales españoles”, que quiso regalarme como colaboración a la obra colectiva “Navigare necesse est”, publicada en 2008, lo considero un colosal resumen de su dedicación a la iconografía marítima que, como él mismo señala en la introducción, ha sido siempre menospreciada y mal utilizada por el academicismo universitario y, en general, por los historiadores.

Casado analiza en este espléndido trabajo los cuatro tipos de soportes en los que nos ha llegado la imagen de los barcos medievales: los capiteles y otros elementos decorativos de las iglesias, los códices, los grafitis dispersos por viejos muros y paredes y los sellos concejiles. Sin mencionar el arte en general, la cartografía y los exvotos, a los que Casado dedicó interesantísimos estudios.

Su artículo sobre los sellos concejiles es, sin duda, el primer catálogo que conozco de ejemplares medievales ibéricos de asunto marítimo. Se trata de una aportación impresionante, que abre caminos insospechados a la investigación acerca de la iconografía marítima en España, a la historia del comercio y al conocimiento de las tipologías de buques utilizadas en el Cantábrico y el Báltico.

Esta rica y fiable iconografía naval es una de las fuentes más valiosas para determinar formas y estructuras imposibles de conocer por otros medios. Su solida formación artística proporcionó a Casado armas especialmente valiosas para destacar en este difícil pero importantísimo campo del saber.

Su profundo conocimiento de los archivos españoles y su vocación de defensor del patrimonio nacional le llevaron a acumular un precioso bagaje de noticias valiosísimas que, con su proverbial generosidad, compartió con cuantos estudiosos se lo solicitaron. En esto, José Luis fue también un referente incuestionable para la comunidad científica internacional.

Mi larga vida profesional me ha enseñado que España fue grande cuando era grande en la mar, y tú, mi querido amigo, ayudaste como pocos a mostrar esa verdad al mundo.

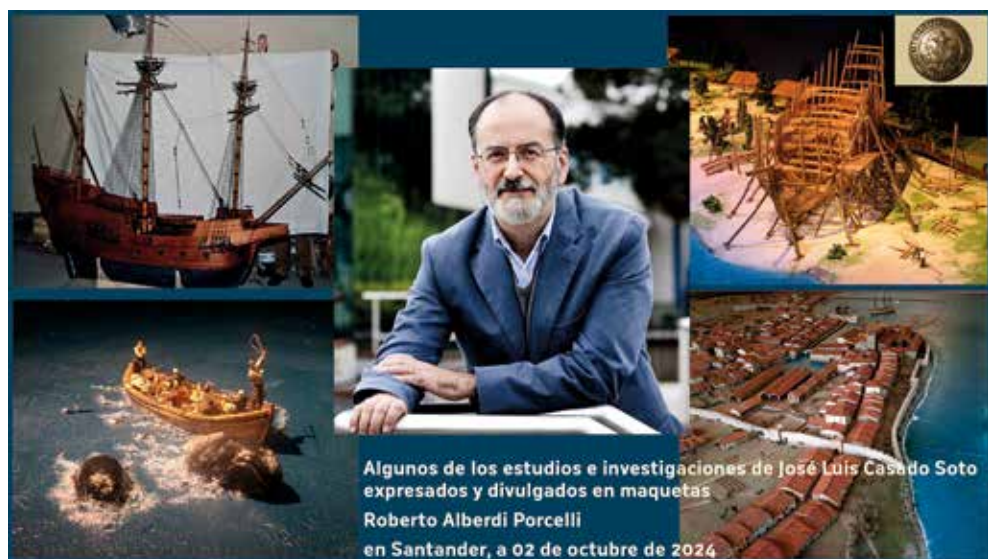
Gracias una vez más por tu ejemplo, por tu sabiduría y por tu entrañable amistad, que ha sido, sin duda, uno de los más preciados regalos de mi vida.

Dice la sabiduría popular que no morimos mientras perdura nuestro recuerdo en el corazón de los que nos quisieron.

Larga vida en nuestros corazones, amigo, y feliz derrota en ese desconocido e infinito océano en el que tú ya navegas y nos esperas.

Muchas gracias.

ALGUNOS DE LOS ESTUDIOS E INVESTIGACIONES DE JOSÉ LUIS CASADO SOTO EXPRESADOS Y DIVULGADOS EN MAQUETAS



Algunos de los estudios e investigaciones de José Luis Casado Soto expresados y divulgados en maquetas
Roberto Alberdi Porcelli
en Santander, a 02 de octubre de 2024

Buenas tardes, estamos aquí para expresar nuestros recuerdos sobre la figura y personalidad de quien fuera Director del Museo Marítimo del Cantábrico, D. José Luis Casado Soto. En mi caso concreto, la relación más potente y dinámica surge con José Luis como consecuencia de una llamada telefónica que recibo desde el Museo, por medio de la cual se me invita a mantener un encuentro informativo con su director. En el que tuve con él, que sería hacia principios del año 1991, Casado me comenta: «Me han hablado bastante bien en cuanto a tu quehacer en el campo del modelismo naval y consideran que puedes ayudarme a desarrollar este proyecto que ahora te voy a comentar». Acto seguido me muestra los planos de una nao del siglo XVI, en concreto se trata de los que atañen a la

San Pedro que, junto a otras naves, acompañó a la expedición de Legazpi en 1565 para llegar a las islas Filipinas y que más tarde, gracias a la inestimable ayuda de Andrés de Urdaneta, pudo tomar la ruta de tornaviaje hasta Acapulco. En los planos hay un recuadro a modo de cartela en el cual José Luis nos presenta la nave que se ve allí representada: la nao *San Pedro*, dónde fue construida, a quiénes llevaba a bordo y qué cometido le encargaba la Corona, así como el año del acontecimiento. A continuación, nos indica claramente y sin dejar lugar a dudas quién es el investigador autor y diseñador de dichos planos, y remarca su cargo administrativo: José Luis Casado Soto, Director del Museo Marítimo del Cantábrico. Concluye en la base del recuadro con dos indicaciones: a la izquierda, la escala en la que los planos se expresan; a la derecha, el lugar y fecha de su ejecución.

Vistos los mismos, me comenta la escala a la que quiere ver realizada la maqueta, que será a 1/20, y me pregunta si acepto el encargo, a lo que respondí afirmativamente.

El acuerdo oficial entre partes, de un lado la Sociedad Estatal Quinto Centenario del Descubrimiento de América y del otro el ponente de esta charla, se formalizó el 30 de abril de 1991. El modelo de la nao *San Pedro* tenía como destino la Exposición Universal de Sevilla de 1992. Un poco más tarde se me confirmará que la ubicación para su exhibición será el Pabellón de la Navegación, lugar donde a día de hoy aún puede ser visitada.

La recepción de la primera entrega de planos de dicha nao se realiza el 23 de julio de 1991. Ante mis ojos desfilan croquis de formas, líneas de aguas, cubiertas, vista longitudinal etc. Me dediqué un tiempo a estudiarlos tratando de asimilar no sólo las formas sino también partes del modelo a crear. A su vez estuve pensando en todos los posibles problemas que se me venían encima, que no iban a ser pocos: la madera idónea a escoger, el local donde poder levantar el ingenio naval investigado y diseñado por Casado Soto, cierto tipo de maquinaria necesaria para la realización de un modelo de esas dimensiones etc.

Al poco tiempo tuve otra conversación con José Luis y le consulté si le parecía bien que la madera elegida fuese la caoba africana para realizar el casco y otras partes de la nave. La razón de dicha elección se fundamenta-

ba en el lugar donde se construyó la nao del siglo XVI, que no era otro más que el puerto de Navidad en la costa del océano Pacífico del Virreinato de Nueva España, hoy en el estado mexicano de Jalisco. A su vez puerto desde donde partió la expedición del adelantado D. Miguel López de Legazpi, acompañado por fray Andrés de Urdaneta. Le expliqué que el color de la caoba africana no es exactamente igual al de la americana, pero que atendiendo a la escala podría dar un buen efecto y embellecería el modelo. A José Luis le pareció muy buena la idea e incluso me atrevo a decir que se sintió ilusionado al percibir el entusiasmo con el que se abordaba su proyecto expositivo. Dos fueron los tablones de caoba africana que adquirí, de los cuales uno fue debidamente despiezado atendiendo de modo idóneo a las medidas que presenté. El despiece estaba compuesto por una serie de listones que servirían para forrar el casco del modelo previa construcción de quilla, roda, codaste y falsas costillas. El otro despiece sirvió para reproducir partes distintas de la nao.

El modelo se levantó en el pueblo de Gornazo, donde alquilé una nave pequeña. Semanas después, y ya terminado el forrado de la obra viva y algo de la parte superior a la línea de flotación, José Luis me visitó. Me preguntó si podría cubrir toda la obra viva con chapas claveteadas que pareciesen de plomo. Nuevamente asumí un cambio y, comprando estaño, se realizaron algo más de 700 placas que, hábilmente martilleadas, adquirieron el aspecto de estar claveteadas. Esta labor la ejecutó con maestría un amigo, médico de profesión.

El siguiente paso consistió en colocar las ligazones y regalas que conforman el costillar alto, para lo cual hube de crear un andamiaje que permitiese clavar el forro de la obra muerta. Al poco tiempo, Casado me hace entrega de otro paquete de planos entre los que se halla el que describe los diferentes tipos de piezas de artillería con que debía contar la embarcación y el número de ellas y su ubicación. Con esta nueva información, *motu proprio* decido encargar los cañones para que sean realizados en bronce, torneados y perforados. Los podía haber ejecutado en madera, hacer un molde y después reproducirlos en plomo, todo ello mucho más económico, pero preferí escoger el bronce pues de este material fueron

los que encargó la Corona en su momento. Al gerente de la empresa que me los torneó le hizo gracia el tipo de encargo y lo que iba a representar en cuanto a la demostración del buen hacer de las gentes de la Montaña.

Mientras esto sucede se irán fabricando las piezas que conformarán las cureñas para los cañones, la tablazón de la cubierta principal, los baos, los corbatones etc. Puestas ya las otras cubiertas, castillo de proa, alcázar y toldilla, recibo en febrero de 1992 los planos de arboladura y de aparejo, tanto de la jarcia firme o muerta como de la de labor o cabuyería. Instalados el palo macho del trinquete, el mayor y el de mesana con sus correspondientes reatas, se les dará la inclinación apropiada atendiendo a las especificaciones transmitidas por José Luis. Colocadas previamente en borda las mesas de guarnición, el siguiente paso consistió en aparejar los obenques para después hacer lo propio con los estayes de popa a proa. Completado esto, se ubican las cofas en su lugar indicado; estas se realizaron con madera de aguacate.

Lo siguiente a fabricar fueron los motones, los cuadernales, los abito-nes y las vergas para así poder ejecutar la jarcia de labor. El resultado final, con su lanchón colgado sobre la superficie del combés, cumplió satisfactoriamente con las expectativas que José Luis puso sobre mí al confiarme la realización de su proyecto.

Igual que ocurrió con la nao *San Pedro*, también fue investigado y ejecutado el levantamiento de planos de la corbeta *Atrevida*, comandada en su tiempo por D. José de Bustamante y Guerra en la expedición científica de Malaspina, por José Luis Casado Soto. Ambos modelos salieron de Cantabria rumbo a Sevilla a principios de abril de 1992. El de la *Atrevida* fue ejecutado por José Luis Fages.

Las dimensiones de la nao *San Pedro* son como ahora indico: 2 metros con 45 centímetros desde el coronamiento de popa hasta el extremo del bauprés, 2 metros con 60 centímetros desde la base de quilla hasta la galleta del mayor y 70 centímetros de manga.

Años después, en 2002, hacia el mes de septiembre, José Luis se pone nuevamente en contacto conmigo y ahora también con mi amigo José



Ante la maqueta de la nao *San Pedro*, José Luis Alberdi Porcelli, Irene González-Rodilla Gutiérrez, Aurora Villanueva Escudero, Francisco de Asís López-Dóriga Sainz-Trápaga y Roberto Alberdi Porcelli.

Francisco Cuartas Vega, avezado y reconocido maquetista restaurador. De esta reunión sacamos en limpio que Casado deseaba nuestra colaboración en un nuevo proyecto suyo: el actual Museo Marítimo del Cantábrico. Nos presentó varios modelos de barcos y construcciones a llevar a cabo, destacando entre todos sendos dioramas o escenarios de acción. Estos mostrarían dos tipos distintos de trabajos con los que bregaron y pasaron fatigas algunos de aquellos montañeses que vivieron durante el siglo XVI.

El primero de ellos debía expresar cómo era un astillero en esa época y las diversas actividades que se operaban en él. Junto a esto, diferentes fases en la construcción de naos y galeones. La idea de José Luis era que se pudiesen observar con claridad los distintos oficios, el trabajo de selección de árboles y su tala, los medios de transporte, los resbaladeros, los tinglados

para ordenar y tener protegidas las diferentes piezas que ayudarían a construir los buques, los soldados y una pieza de artillería presente como arma de protección por ser Santander zona de estratégico interés para la Corona.

El núcleo central de atención estaría conformado por tres dispares momentos constructivos de otras tantas naos junto con el casco ya botado de un galeón. Este representaría al *San Medel*. Todo ello a escala 1/40, midiendo cada nave un metro 10 centímetros de eslora.

José Luis nos expresó que en el astillero a reproducir quería ver en construcción una nao con la quilla, el codaste y el yugo, la roda y las tres primeras cuadernas, incluida la maestra, armadas con unos pocos listones de forrado. La segunda pieza a destacar sería otra nao en grada en pleno proceso de enramado, con su armazón de cuadernas que se colocan perpendiculares al eje de la nave y paralelas entre sí, más los baos, latas, armazón de escotillas, etc. La tercera estaría conformada nuevamente por una nao, cuyo vaso aparecería completamente forrado y en situación de pronta botadura. La cuarta y última pieza sería un galeón, el *San Medel*, construido en Guarnizo. Debería estar en situación de botadura completada y acompañado de una balsa con grúa que se mostraría ascendiendo materiales a cubierta. Tristemente, esta unidad jamás llegó a ejecutarse. El resto del diorama lo dejó a nuestra invención y diseño.

Comenzamos la labor realizando todas aquellas piezas que, posteriormente ensambladas, mostrarían a las naos en proceso de construcción. Seguidamente a mí me tocó el trabajo de fabricar los modelos navales, al mismo tiempo que Cuartas iba ejecutando el terreno físico con sus relieves y desglosando los diferentes espacios destacados a tener en cuenta. Estos se pueden explicar en la siguiente sucesión:

-Lo primero un monte con su bosque, un roquedo y un argayo más dos trochas por las que conducir los carros, cargados de troncos y arrastrados por bueyes.

-Más adelante aparece un resbaladero y detrás de él una empalizada con un artilugio de artillería de costa como medio de protección. Esta pieza estaría acompañada por sus correspondientes sirvientes militares.



Maqueta de un astillero del siglo XVI, al fondo José Francisco Cuartas Vega.

-A todo esto, le seguirá un playazo en donde podrán observarse los diferentes momentos de construcción de las naos.

-Una serie de edificaciones de sencilla arquitectura adornarán la aproximación al otro extremo del diorama.

-El final del escenario irá coronado con un remonte rocoso en el que se erija una ermita a imitación de la de Santa Justa en la localidad de Ubiarco, junto a Santillana del Mar. Por remate de ella se colocará una espadaña. En este sector se incluirán monjes de la orden de los jerónimos, haciendo ver que ofician servicios religiosos en la zona.

El diorama tendrá una medida total de 11 metros y medio de largo.

Los modelos navales iban construyéndose y de vez en cuando José Luis aparecía por el taller para ver cómo avanzaban las cosas y aportarnos modificaciones o piezas nuevas a incluir en los barcos. Una de las que más quebrantos me generó fue la inclusión de la carlinga del palo mayor en el modelo en enramado. Ya había construido y ensamblado a la quilla muchas costillas y el proceso de encastrar la carlinga conllevó romper algunas de las mismas, las cuales a continuación fueron restauradas y repuestas. El resultado final de ese modelo en concreto fue de plena satisfacción para José Luis.

El tiempo pasaba y se llevaron al Museo Marítimo, en plena distribución de contenidos, las tres piezas que constituían el diorama del astillero del siglo XVI. Cuartas ya había arbolado el monte y los aledaños; colocó los tinglados que contendrían, bajo techado, diferentes piezas de la construcción naval; ubicó en su sitio al pequeño poblado y también fabricó algunas grúas, andamiajes y un exiguo atraque, según dibujos e indicaciones precisas. Todo ello sería animado con figuras a escala, vestidas a la usanza de la época de acuerdo a los modelos que aportaba una serie de imágenes recogidas en libros antiguos como los de los alemanes Christoph Weiditz y Hams Weigel o el del italiano Bertelli, entre otros, recursos que nos dio a conocer el profesor Casado Soto.

La segunda pieza museística o diorama representaría una recreación de cómo pudo ser la acción de la caza de la ballena y su despiece para la extrac-

ción del aceite en el norte atlántico por parte de pescadores montañeses. Al principio, el plan que José Luis nos presentó se veía expresado con dos naos mercantes balleneras del siglo XVI junto a ocho lanchas de pesca ballenera. Poco después se transformó en una nao y una zabra, más las lanchas ya indicadas. Finalmente se quedó el asunto en dos zabras, de las que pude ver los planos. Las zabras eran unos buques mercantes de unas 200 Tns. que tenían como característica a destacar su rapidez en la navegación y su capacidad de carga. Por diversas razones, las recreaciones de esas naves no llegaron a ser iluminadas por las luces del Museo Marítimo. El diorama se construyó en el mismo y quedó ubicado en el espacio que hoy ocupa la reproducción del despacho-estudio de Augusto González de Linares. En esta maqueta sólo se presentaron como embarcaciones los lanchones.

La escenografía desarrollaba diferentes momentos de la caza de la ballena en las aguas de Terranova y escenas del despiece de aquellas piezas allí cazadas. En el mismo escenario se aprecia el trabajo en los hornos donde se procedía a la extracción del preciado aceite y otros elementos de interés comercial. Las escenas en la mar muestran momentos de la acción de arponeo del animal con su consiguiente riesgo, otra presenta a una ballena, ya arponeada, defendiéndose y volcando el lanchón con sus desventurados tripulantes, y un momento más es aquel en el que, dominado y muerto el cetáceo, es arrastrado a la costa para ser manipulado allí su cuerpo inerte. Todo ello estaba enmarcado por una representación idealizada de la costa de Terranova. Esta escenografía permanece a la espera de su pronta reconstrucción y exhibición al público.

Otras maquetas encargadas por José Luis con objeto de engrosar y enriquecer el contenido del Museo Marítimo del Cantábrico fueron una lonja para escabechar del siglo XVI, un cobertizo que existió en Gama-zo a principios del siglo XX y el edificio de Biología que estuvo ubicado próximo a la cuesta del Gas; piezas que ejecutó Francisco Cuartas. A su vez, Cuartas y yo restauramos la maqueta que representa todo el entorno del arco de la bahía de Santander más su costa y que se puede hoy visitar en la planta superior del museo junto a las reproducciones de buques del siglo XX.

El último trabajo con contenido histórico que realicé bajo la dirección de José Luis Casado Soto consistió en la construcción de una maqueta que mostraba cómo fue Santander en 1755. En enero de ese año, el rey Fernando VI cambiaba el antiguo estatus jurídico de villa que la población gozaba desde el 1187 por el nuevo y más prestigioso de ciudad como consecuencia de la reciente creación de la diócesis santanderiense por el papa Benedicto XIV. José Luis me pasó estudio histórico, documentación, planimetría e iconografía para ejecutar el proyecto. En este caso el organismo contratante era el Excmo. Ayuntamiento de Santander. El encargo de Casado iba orientado a la conmemoración del 250 aniversario de la concesión del título de ciudad a la actual capital de Cantabria. El proceso de creación de la maqueta tuvo su inicio en febrero de 2005. Será en marzo cuando arranque su realización.

En los planos que José Luis me entregó se podía observar al detalle el callejero de la entonces villa de Santander, tanto el correspondiente a la Puebla Vieja, sita en el cerro de Somorrostro, como el de la Puebla Nueva, extendida en orientación norte una vez atravesado el puente sobre la ría de Becedo. También aparecían expresados los dos arrabales de los mareantes: el callealtero, junto a la puerta de San Pedro, conocido como “de Fuera la Puerta”, y el de los mareantes o “de la Mar”, inmediato a un plazazo que a partir del siglo XIX se convertirá en el inicio de la actual calle de Hernán Cortés, quedando un poco más al norte las rúas denominadas del Medio y del Arrabal.

Todo este conjunto de dibujos, ilustraciones y grabados de época incluía los de la Catedral, el castillo de San Felipe, el antiguo Ayuntamiento y el palacio de Villatorre, de la familia Riva-Herrera; estos dos últimos edificios estuvieron ubicados junto a la plaza de la Llana o Vieja, que hoy forma parte de la calle Juan de Herrera. La planta de la Catedral era diferente a la actual, que es consecuencia del devastador incendio de 1941. La torre-campanario medieval tenía sus ángulos desiguales. Otros inmuebles a reseñar eran: las Atarazanas, entonces restauradas por orden de Juan Fernández de Isla para convertirse en “los tinglados de Becedo”, y los conventos de las órdenes mendicantes de San Francisco y Santa Clara. El

primero ocupaba el solar sobre el que hoy se alzan el actual Ayuntamiento de Santander y el mercado de la Esperanza, y en el área del segundo radica ahora el instituto de Santa Clara. Fui yo el encargado de realizar la fachada del desaparecido templo de las clarisas y de las ermitas que se repartían por el campo, extramuros de la población. Los otros edificios religiosos de los que José Luis me dio información eran el de la Compañía de Jesús con su claustro, patio interior y torre campanario, y la iglesia de Nuestra Señora de la Calzada o Consolación. Nota aparte la constituyeron los dibujos de ubicación de la arquitectura correspondiente a los diferentes lienzos de la muralla, con sus puertas y torres.

Con toda esta información me concentré en trazar los planos, a escala 1/250, de los inmuebles más significativos. Mientras tanto, otros compañeros iban levantando el terreno y ajustando la orografía de la maqueta histórica. Al llegar al capítulo de las torres fuertes medievales, ya para el siglo XV techadas y con pleno carácter urbano, Casado me aportó tres medidas al respecto, largo, ancho y alto, y en base a estos escasos datos me dijo que le realizase unos dibujos de cómo pudieron ser esas construcciones en todos sus lienzos, con sus diferentes vanos. La única fuente



Santander en el siglo XVI, por Joris Hoefnagel (1575c.).



Roberto Alberdi Porcelli trabajando en la maqueta de ‘Santander en 1755’.

veraz que teníamos era el dibujo de Joris Hoefnagel que llegaría a vender a Franz Hogenberg y que le serviría a este último para ilustrar la imagen de Santander en el segundo tomo del libro *Civitates Orbis Terrarum*, publicado por el canónigo de la catedral de Colonia Georg Braun en el siglo XVI. En estas ilustraciones se ve parte de la torre del linaje de los Arce, con sus garitones; la del Almirante, que fuera del linaje de los Alvear y posteriormente de los Herrera, y otra alargada sita en Rúa Mayor. Con estos mimbres elaboré unos planos de las nueve torres que aparecen en la maqueta y se los presenté a José Luis. El profesor los observó y me felicitó por mi labor. El camino estaba abierto. Todo ello sucede al tiempo que se ejecutan para la maqueta las diferentes manzanas de edificios del casco urbano. A continuación, el turno lo ocupará la muralla con sus puertas, cubos y torres. Esta arquitectura se realizó en corcho.



Exposición “Santander en el tiempo” (6-8-2005). Casado Soto con Gonzalo Piñeiro (alcalde de la ciudad), César Torrellas (concejal de Cultura) y otros.

El conjunto, por sus propias dimensiones, fue dividido en tres cuerpos que posteriormente se unirían para conformar un todo único. Este reparto de espacios nos permitió trabajar sobre los diferentes segmentos de una forma cómoda, pudiendo llegar con nuestras manos a cada parte de su superficie. Ya ensambladas las tres, se trabajó el cantil sur, hoy parte de la calle Cádiz.

La maqueta fue concluida en junio del año 2005 y el 6 de agosto se inauguró la exposición denominada «Santander en el tiempo», que se presentó en el Palacio de Exposiciones de Santander. El comisariado de dicha muestra lo llevó a cabo el profesor José Luis Casado Soto.

Tras la finalización de la misma, la maqueta quedó instalada en el patio de entrada de dicho edificio. Allí estuvo expuesta durante una serie de años hasta que se la trasladó al palacio de Riva-Herrera en Pronillo, con-

tinuando después su peregrinaje para ir a parar al claustro de la Catedral, donde fue colocada junto al lienzo sur en la esquina de levante (capilla de San Pedro). Allí permaneció largo tiempo, hasta que se erigió el bastión que hoy existe en la esquina de la calle Obispo Juan Plaza con Somorrostro, detrás del edificio que fuera Banco de España y será en el futuro sede del Archivo Lafuente. El diseño de tal elemento arquitectónico, que sirve para enlazar la calle Azogues con Somorrostro, se debe a Clemente Lomba, y es en su interior donde descansa actualmente la maqueta. Hay firme intención de que el conjunto se convierta en un centro de interpretación que muestre el devenir de la ciudad de Santander a través de los siglos, con sus consiguientes evoluciones y transformaciones, siendo la maqueta el eje director y unas ilustraciones realizadas por el pintor Fernando Hierro relativas a Santander en diferentes etapas históricas el complemento divulgativo. Estas láminas fueron encargadas por Casado Soto en base a los conocimientos por él adquiridos. La idea del Centro de Interpretación casi podría asegurar que hubiese sido plenamente satisfactoria para José Luis.

En enero del año 2022, concluida la construcción del edificio salvo ciertos elementos del cierre exterior, se nos llamó de nuevo a mi amigo y compañero de fatigas Cuartas y a mí para que restaurásemos la pieza de carácter histórico. La limpiamos, retocamos de color algunas partes dañadas, entre ellas varios sectores de la muralla, y se cambió -con muy buen criterio- el color correspondiente a la bahía por uno verde azulado. Mientras tanto, se instalaba el bastidor metálico sobre el que hoy descansa la maqueta; a continuación, el mismo fue forrado con placas de piedra como revestimiento y, finalmente, se colocaron ante él unos antepechos de vidrio. Fueron además incluidos, por primera vez, en el conjunto unos modelos navales que diesen mayor sentido y prestancia a la arquitectura portuaria. También añadí una serie de fuentes y una picota. Este último elemento, usado para castigo de reos, sería prohibido por la Constitución de Cádiz. Las naves incorporadas eran: en la dársena de la Ribera un bergantín atracado y en la dársena grande otro también en suerte de ataque en el muelle del Cay; una goleta en el de las Naos y otra en acción de izado de la vela cangreja aparejando la driza de boca y la de pena con sus velas

teñidas con almagre y fondeado; representa este una aproximación a un navío de línea de 64 cañones del tipo Gaztañeta perteneciente a la Real Armada Española.

Con este tipo de barcos y por Real Orden se llevó a cabo en el siglo XVIII la construcción naval en los reactivados astilleros de Guarnizo. Tal acontecimiento, junto a la apertura del denominado Camino Real, nos permitió tener una comunicación más fácil con Castilla, sus harinas y lanas, y así pudieron las mismas ser embarcadas en Santander con rumbo a otros puertos. También hay que constatar la apertura del libre comercio con diversos puntos de los entonces virreinos y provincias americanos de la Corona Española en 1765 y la radicación en Santander del Consulado de Mar y Tierra veinte años después. Todas estas realizaciones y algunas más ayudaron a proyectar aquella villa-ciudad hacia un futuro ciertamente prometedor y alejado de las penurias vividas en el desdichado siglo XVII.

Con las obras que les he mostrado en imágenes he deseado expresar cómo el profesor Casado Soto no sólo depositó su plena confianza en mi saber hacer, sino que, sin él sospecharlo, revitalizó mis anteriores conocimientos provenientes de la carrera universitaria y de mis lecturas, haciéndome acumular así un bagaje de inestimable valor para mí.

Gracias, José Luis, por tu inagotable saber y la transmisión del mismo que te empeñaste en desarrollar entre nosotros, y gracias también por la confianza puesta en mi persona. Espero no haberte decepcionado con las mejoras incorporadas en algunas de esas piezas por parte de Cuartas y de mí.

Un abrazo y hasta siempre, José Luis.



02-10-2024. Antonio de los Bueis, Roberto Alberdi, Rosa Coterillo y Aurelio González-Riancho.



02-10-2024. Roberto Alberdi, Antonio de los Bueis y Aurelio González-Riancho.

JOSÉ LUIS CASADO SOTO Y LA ARQUEOLOGÍA EN CANTABRIA

PEDRO M. SARABIA ROGINA

Poder disfrutar de los recuerdos de la vida, es vivir dos veces
(Marco Valerio Marcial. S. I-II d.C.)

Conste, en primer lugar, mi agradecimiento al Centro de Estudios Montañeses por su invitación y al Ateneo de Santander, institución abierta siempre a todos. En Especial, a Rosa, Virgilio y Paco, por darme la oportunidad, públicamente, de hacer un homenaje personal, siempre merecido a nuestro recordado José Luis. Este trabajo es un resumen de la charla impartida en el Ateneo de Santander, el 9 de octubre de 2024, dentro de un ciclo de conferencias organizado por CEM en recuerdo y homenaje al que fuera historiador y director del Museo Marítimo del Cantábrico, José Luis Casado Soto.

I.-INTRODUCCIÓN

Conocí a José Luis en el ya lejano 1982; a través de mi padre, José Antonio Sarabia Solana, el subsuelo de la Iglesia del Cristo, trabajos dirigidos por nuestro homenajeado y Joaquín González Echegaray, historiador y arqueólogo de prestigio internacional. Juntos, colaboraron en un buen número de proyectos de investigaciones de diverso tipo que son un importante referente para el conocimiento de nuestra historia regional.

Los trabajos arqueológicos desarrollados en el subsuelo de la Iglesia Baja, fueron los primeros que se llevaron a cabo en el casco urbano de Santander, obteniendo una información muy valiosa, como veremos más tarde, para el saber del Santander romano y medieval. Incorporado

al equipo de profesionales, tuve la oportunidad de inventariar y dibujar, a pesar de inexperiencia, puesto todavía era estudiante de 5º curso de la especialidad de prehistoria y arqueología, un interesante conjunto de materiales arqueológicos de diferentes épocas.

Desde entonces, mi colaboración con José Luis fue continuada durante más de treinta años, en algunas ocasiones muy intensa, por la importancia de los proyectos en el que depositó su confianza en mi persona.

II.-LOS INICIOS

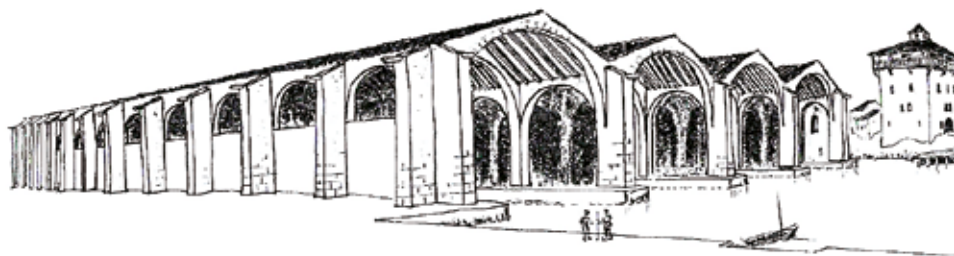
Hablar de la importancia que supuso -y supone- José Luis Casado Soto en la arqueología de nuestra Comunidad merecería un espacio mucho más amplio del que disponemos ahora. Por esta razón resulta obligado seleccionar aquellos que considero de mayor relieve e incidir, por conocimiento directo, en aquellos en que de una u otra forma fui testigo. En este escrito no voy a seguir el clásico desarrollo cronológico, con el fin de hacer más clara la exposición y evitar un cruce innecesario de fechas e investigaciones sucedidas en los mismos años y correspondientes a diferentes actividades realizadas de forma paralela

De 1978, año en el que se inauguró el Museo Marítimo del Cantábrico, del que fue director hasta su jubilación, tenemos registrado el primer trabajo arqueológico de campo de nuestro protagonista; se trató de la prospección, junto a profesores de la entonces Universidad de Santander, de un túmulo situado en la localidad de Guarnizo, muy semejante visualmente a los vestigios en superficie que señalan los enterramientos, con su embarcación, de los grandes guerreros nórdicos, conocidos popularmente como “vikings”. Desgraciadamente, no se obtuvieron los resultados esperados, puesto que la anomalía indicada era simplemente un accidente geológico del terreno.

Junto a su inseparable Joaquín González Echegaray, publicó en la primera década de los 80 sendos artículos de tema epigráfico; se trata de las inscripciones cántabro romanas de Bores (351 d.C) y Olea (siglo IV) y la de la ermita de San Sebastián de la Herrán, próxima a Santillana del Mar, también de cronología tardorromana.

Otro trabajo, que también puede considerarse como arqueológico, es la reconstrucción hipotética, pero magníficamente documentada, de las Reales Atarazanas de Galeras con las que contó la entonces Villa de San Emeterio. Se edificó en 1372, por mandato de Alfonso X, como base logística de las escuadras que se vieron implicadas en las guerras con Portugal, Aragón y en la Guerra de los 100 años. Su decadencia, abandono y ruina, se produjo durante el reinado de los Reyes Católicos; pese a ello, siguió siendo, junto a la anexa Torre del Almirante, la edificación más grande de la villa durante siglos. Se ubicaba, aproximadamente, en el espacio edificio ocupado por el actual INSS, con las galerías orientadas hacia el este, frente a la ría de Becedo, hoy bajo el trazado de la calle Calvo Sotelo.

La reconstrucción realizada por José Luis se publicó en 1986: estaba cimentada en una amplia documentación, entre la que sobresale un manuscrito del siglo XVI, conservado en el Archivo General de Simancas, en el que se representa en esquema el edificio. Como resultado final se construyó una preciosa maqueta a escala 1:100, obra del artesano Teodoro Sanz Martín, que puede contemplarse en el presente en las instalaciones del Museo Marítimo del Cantábrico.



Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras (JLCS, 1986).

III.- SANTANDER ROMANO Y MEDIEVAL

EL PLAN DIRECTOR DE LA CATEDRAL DE SANTANDER

Volvemos al principio de esta colaboración, puesto que es momento de profundizar dentro de lo posible, en las excavaciones arqueológicas realizadas en el Conjunto Monumental de la Catedral de la Asunción de Nuestra señora, un hito para el conocimiento del pasado de la capital de Cantabria. El Conjunto está formado por la Iglesia Baja (Parroquia del Cristo), la Catedral de la Asunción, el claustro y la torre: Los trabajos de campo se realizaron en dos etapas: la primera se desarrolló durante los años 1982 y 1983 y se centró en la Iglesia Baja, con motivo de unas obras de saneamiento realizadas bajo el piso del templo; la segunda, ejecutada en 1994, que se centró en la zona del claustro, vino a confirmar y ampliar buena parte de los testimonios puestos a la luz una década antes.

Antes de continuar, me permito hacer un breve apunte sobre los inconvenientes que plantea para el arqueólogo las intervenciones de carácter urbano. La denominada arqueología urbana, preventiva o de gestión, nació en la primera mitad del siglo XX, en parte por el interés político de algunos regímenes políticos empeñados en visualizar su pasado glorioso (Léase el fascismo con el caso de Roma), o el descubrimiento de restos antiguos en las ciudades bombardeadas durante la Segunda Guerra Mundial (Alemania y Reino Unido).

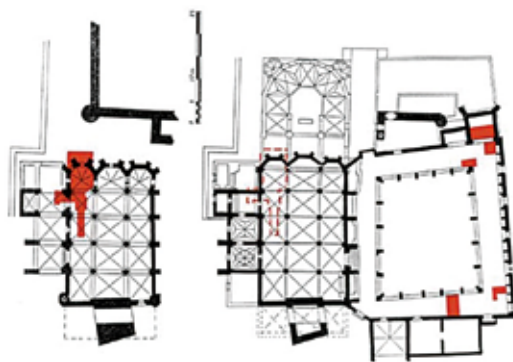
Las ciudades son espacios con “vida, nacen, se desarrollan y colapsan. Una excavación arqueológica dentro de los límites de una ciudad afronta infinidad de problemas derivados de las superposiciones, destrucciones, aterramientos, saneamientos y un largo, etcétera. No son vistosas en la mayor parte de los casos y la comprensión de las estructuras exhumadas resultan de difícil interpretación, menos aún cuando no se cuenta con documentación de archivo o de otro tipo con la que cotejar los hallazgos.

Es lo que sucedió durante las campañas realizadas bajo la Parroquia del Cristo. Con el afán de resumir los resultados, publicados por Casado y Echegaray en diversas monografías y artículos, trataremos de resumir

las estructuras descubiertas en ese ámbito, de las más antiguas a las más recientes.

Todo el conjunto eclesial se ubica en el cerro de Somorrostro, pequeña sierra orientada este-oeste, donde también se erguía el Castillo del Rey; la irregularidad del terreno, obligo a los primeros pobladores a realizar una gran obra de contención de las tierras que fueron empleadas en el acondicionamiento de una plataforma sobre la que se asentaron los romanos, tras el final de la denominadas Guerras Cántabras, poco después del cambio de Era, aunque la fecha concreta es objeto todavía de muchas controversias.

La primera ocupación corresponde a la primera mitad del siglo I, y está documentada gracias a varios muros que engloban un *hipocastum* o sistema de calefacción semejante a las “glorias” castellanas. Por encima de estas estructuras se construyó un gran muro de cierre perimetral que bien pudiera tratarse de un refuerzo de los muros de contención del cerro o bien, de una muralla que puede datarse en los siglos III-IV d.C., época de convulsiones en el Imperio Romano, que obligaron a fortificar muchos asentamientos estratégicos, sobre todo, en las zonas que limitaban sus confines. A época medieval pueden adscribirse sendas estructuras atribuibles a construcciones religiosas del prerrománico y románico respectivamente.



Excavaciones realizadas en el Conjunto Monumental de la Catedral de Santander (1982-1994).

Entre los restos recuperados aparecieron gran número de restos óseos humanos, en su mayor parte de época medieval y moderna; los enterramientos en el interior de las iglesias era frecuente hasta la llegada de la Ilustración, en la que los gobiernos, con las primeras normativas series sobre la sanidad pública, obligaron a efectuar las inhumaciones fuera de los templos, e incluso del límite de las poblaciones.

Otros enterramientos, de diferente origen, fueron localizados en el claustro; en este caso se trata de enterramientos orientados, como era habitual, este-oeste, sin ataúd y situados uno junto a otro, sin espacio entremedias; ese dato, junto a la presencia de restos de cal, nos permite pensar que se trata de inhumaciones llevadas a cabo en un periodo de peste o pandemia similar. No hay que olvidar, que estas epidemias eran muy frecuentes en las edades media y moderna, como aún nos recuerda el Voto de San Matías, que se conmemora desde 1503. Gracias a los trabajos realizados en el el Conjunto de la Catedral, se puso al descubierto, la denominada “Puerta del Perdón”, que permanecía tapiada, este acceso a la iglesia estaba relacionado sin duda con las peregrinaciones a Santiago de Compostela.



Excavaciones arqueológicas en la Iglesia Baja y en el claustro.

Durante la segunda década del presente siglo, los arqueólogos Javier Marcos y Lino Mantecón han reanudado las excavaciones en el exterior de la Iglesia del Cristo, en la calle de los Azogues y Somorrostro. Los hallazgos de estas campañas sirven como un importante añadido a los datos obtenidos casi treinta años antes.

Si bien en la torre de la Catedral no se realizaron trabajos arqueológicos propiamente dichos, en el transcurso de las obras de instalación de un ascensor que da acceso a las diferentes plantas y campanario, se localizó, posado en una viga, un pequeño lote de monedas de época medieval y moderna; todo parece indicar que este tesorillo fue ocultado intencionalmente en algún momento que es muy difícil precisar, más aún sabiendo que buena parte de la estructura colapsó durante el siniestro de 1941.

Un trabajo más amplio sobre las investigaciones realizadas por Echegaray y Casado en la catedral, se recoge en varias publicaciones en las que se recogen además otros restos romanos hallados en la Península de la Magdalena, Maliaño, San Martín y otros puntos de la costa.

LA MURALLA FORAL DE SANTANDER

Hasta hace prácticamente diez años el conocimiento sobre la muralla de Santander, era casi inexistente.; excepto algunos pocos trabajos de F. González Camino Fresnedo de la Calzada y J. Simón Cabarga, muy poco se sabía del trazado y características del recinto. Hoy en día, gracias al estudio exhaustivo de la documentación conservada en diferentes archivos y, sobre todo, las excavaciones arqueológicas realizadas durante la última década en diferentes puntos de la ciudad, tenemos una visión aproximativa, aunque general, sobre muchos aspectos sobre la muralla construida por orden de Alfonso VIII, a partir de la concesión del fuero a la villa montañesa en 1187.

Pero fue José Luis Casado el primer investigador que en diferentes publicaciones propuso una reconstrucción del espacio amurallado. Contando con cierta documentación y, en especial, del análisis profundo de las imágenes más antiguas existentes de la villa: los grabados realizados

por J. Hoefnagel para el gran atlas *Civitates Orbis Terrarum*, publicado en Colonia por G. Braun y Hogenberg en 1575. En sendas publicaciones de 1985, 1986 y 1990, aparece descrita con bastante detalle la cerca desde el siglo XII hasta el siglo XIX delimitó el espacio de las Pueblas Vieja y Nueva de la villa de San Emeterio. Datos como el relativo al trazado de los diferentes tramos de la muralla, situación del foso y de las puertas con que las que contó la cerca durante las edades media y moderna.

El mérito es aún mayor, teniendo en cuenta que buena parte del centro histórico de Santander desapareció en un par de días con el incendio de 1941. No solo las llamas, sino también las operaciones de desmonte y desescombro sumaron un movimiento de tierras de 500.000 m³ de tierras. Curiosamente, en una de las imágenes tomadas después desastre se



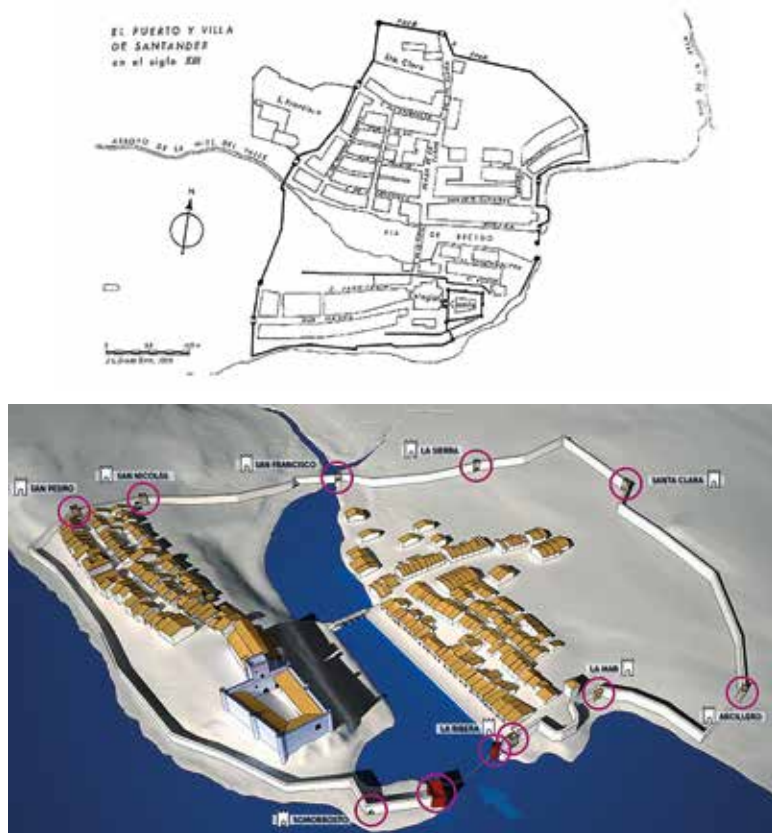
Imágenes antiguas de los restos de la muralla. Puerta de la Sierra (i) y Calle la Paz (d).

aprecia un tramo de la muralla, el situado entre Rúa Mayor e Isabel II. Seguramente, otras fotografías, como las tomadas en la Plaza de Remedios -conocida entonces como “Puerta de la Sierra”- y en la calle de la Paz, ayudaron a documentar la recreación realizada por José Luis, al mostrar estructuras que pertenecían a la muralla.

Además, su investigación ha sido confirmada en buena parte por datos obtenidos durante intervenciones arqueológicas abiertas en varios puntos de la ciudad; durante las obras de cimentación del solar del Cine

Coliseum, realizada en el año 2000, se puso a descubierto en el límite oeste, bajo la acera de la calle Francisco de Quevedo, un muro que sin duda está relacionado con la construcción fotografiada en la actual plaza de los Remedios mencionada más arriba. Años más tarde, a raíz de la construcción de nuevas dependencias municipales, en solar situado entre las calles Isabel II y La Paz, se localizó un nuevo sector de la muralla que se acondicionó posteriormente para su visita.

Más importante aún resultó la excavación realizada a consecuencia de las obras de acondicionamiento de la plaza Pedro Velarde en 2006. Los



Reconstrucción de la muralla de Santander, según JLCS (1986) y las excavaciones de 2006.

trabajos, dirigidos por José Manuel Iglesias y su equipo, se desarrollaron en dos fases que pusieron al descubierto, junto a otras estructuras datadas entre los siglos XII y XX, el más largo tramo de la muralla foral localizado hasta la fecha en Santander. La estructura se desarrolla entre el Portillo de Don Gutierre y la Puerta de la Mar, acceso este último a la villa desde el denominado Barrio de la Pelleja, poblado marineró situado al este de la cerca. Este yacimiento fue abierto al público en 2014, cuando se creó el Centro de Interpretación de la Muralla de Santander.

Es sabido que las investigaciones históricas y más aún, las referentes a temas arqueológicos, no siempre cumplen uno de los objetivos básicos de todo trabajo científico: su difusión; fuera del ámbito restringido por razones obvias a los profesionales, en el caso que nos ocupa el interés del público por conocer la historia de la ciudad merecía un esfuerzo del que José Luis era consciente; en colaboración con el maquetista e historiador Roberto Alberdi Porcelli y ayudantes, diseñaron una maqueta de Santander en el siglo XVIII, que fue la pieza principal de la exposición conmemorativa del 250 aniversario de la concesión a la villa del título de ciudad, por gracia del rey Fernando VI. En paralelo, junto al ilustrador Fernando Hierro y durante años elaboró un proyecto de reconstrucción en varias láminas muy detalladas la evolución de la ciudad desde época romana hasta el siglo XIX, que se expondrán en breve.

IV.-LA CARTA ARQUEOLÓGICA DE CANTABRIA (CARSUCAN)

Sin duda, José Luis Casado y su equipo fueron pioneros en la puesta en marcha de las investigaciones arqueológicas submarinas a nivel nacional; a él se deben, entre otras, publicaciones como “Arqueología subacuática en Cantabria. Un patrimonio secular en peligro” (1992) o su participación en la elaboración del “Libro Verde. Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español” (2010), punto de partida fundamental para el desarrollo de esta actividad en nuestro país.

Con el proyecto CARSUCAN Carta Arqueológica Subacuática de Cantabria), o se pretendía multiplicar el conocimiento sobre el patrimo-

nio arqueológico sumergido de la costa de Cantabria: desde 1984 hasta 2004, con algunas interrupciones, se centraron en las principales bahías de nuestra región: Santander y Santoña-Laredo, Playa de Covachos y Ría del Peral, en San Vicente de la Barquera.

EL PROYECTO DE LA BAHÍA DE SANTANDER

Desde la creación del Museo Marítimo del Cantábrico, su dirección entregada todo lo concerniente al conocimiento y difusión de la historia y patrimonio marítimos, se interesó en la arqueología subacuática como herramienta para incrementar, entre otros aspectos, en aquellos relacionados con la construcción naval. Esta especialidad arqueológica daba sus primeros pasos en nuestro país, dando los primeros pasos desde la mera recuperación de objetos sumergidos a la creación de una verdadera disciplina científica.

En 1984 y 1985, a través del Museo se realizaron las primeras actuaciones en nuestra bahía; en concreto se realizaron sendas prospecciones en el Puntal de Somo, entorno de las Islas de La Torre, Isla de la Horadada, donde se localizó un ancla de piedra¹ y la Isla de Mouro, donde se localizó



Serón con arcabuces y barril con bodeques de plomo y hierro.

¹ Las denominadas anclas de piedra, de morfología muy variada tienen una amplia difusión mundial y se emplearon desde la Edad del Bronce. Las más características del litoral cantábrico constan de dos o tres perforaciones que tienen como objeto, el superior, la sujeción de un cabo y el inferior o inferiores, permitir la colocación transversal de estacas de madera para facilitar la fijación al fondo.

otro ancla de piedra y ya, en tierra, una pequeña cueva con posibles restos prehistóricos (sílex tallados y huesos) y anclajes de hierro para batería de cañones ingleses que ocuparon la peña en 1818.

De mayor importancia puede señalarse la prospección geofísica de la bahía de Santander realizada en 1990 a raíz del proyecto de dragado de sus fondos, lo que suponía una gran remoción de sedimentos y la posibilidad de localizar naufragios de diversas épocas, estructuras de puertos antiguos u otros hallazgos. La embarcación encargada de los trabajos fue la draga de succión Leonardo da Vinci. Se utilizaron para las tareas un magnetómetros, un penetrador de fangos y varios sistemas de posicionamiento dispuestos en la embarcación José Rioja, del Instituto Oceanográfico de Santander.

En total se rastreó un área de seis kilómetros cuadrados que se dividió en cuadrículas de 25 metros de lado. Como resultado se obtuvieron más de una docena de anomalías que marcan la existencia de posibles naufragios, algunos de ellos ya documentados, como el de una embarcación de la Gran Armada de se hundió a su regreso a la Península y de la que se conservan un barril con bodeques de plomo y alama de hierro y un serón de arcabuces custodiados en el Museo Marítimo.

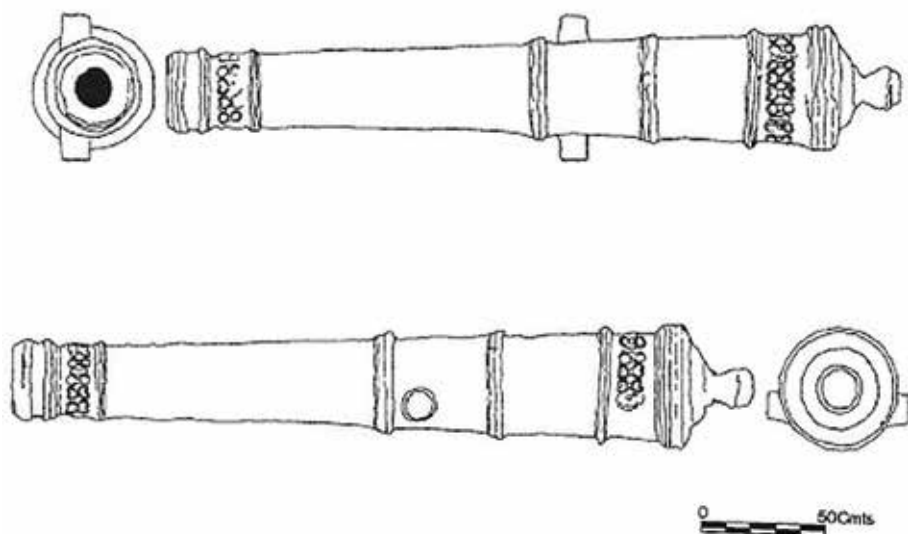
Como apoyo a la campaña se puso en funcionamiento la Escuela-Taller Naos, patrocinada por la Junta de Obras del Puerto.

PLAYA DE COVACHOS (SOTO DE LA MARINA, SANTA CRUZ DE BEZANA)

Solo un año más tarde, a través del Institute for Prehistoric Investigations, organismo privado con sedes en la Universidad de Chicago y en Santander, crea el laboratorio de Investigaciones de Arqueología Subacuática, al objeto de colaborar con las actividades que desarrollaba el Museo Marítimo. La primera actuación conjunta se llevó a cabo sobre los restos de un pecio localizado en la playa de Covachos, al oeste del Peñón del Castro. Se trata de un naufragio, documentado en 1641, de un barco inglés del que apenas se conservan actualmente algunos cañones de hierro y ancla y otras piezas metálicas.



Jarra tipo bellarmina localizada en San Vicente de la Barquera. Siglo XVI.



Cañón, de posible factura inglesa, localizado en el muelle de San Vicente de la Barquera.

RÍA DEL PERAL (SAN VICENTE DE LA BARQUERA)

La prospección arqueológica de la Ría del Peral (Arqueosub I y II), se desarrolló en campañas de 1986 y 1987, con la colaboración de LIAS, representado por L.G. Freeman y los alumnos de la Universidad de Zaragoza, dirigidos por el catedrático Manuel Martín Bueno. Las obras de reparación del denominado Puente del Peral pusieron al descubierto los restos de un fondeadero situado al abrigo del Castillo del Rey.

Aunque no procedente de estas campañas, hay que destacar la recuperación por un particular de una jarra cerámica de tipología conocida, una “bellarmina”, recipiente utilizado para el vino, muy frecuente durante la edad moderna en Europa central y septentrional². De San Vicente de la Barquera procede también un cañón de hierro colado, posiblemente de factura inglesa, que permanecía en el puerto utilizado como noray.

BAHÍA DE SANTOÑA-LAREDO

Quizá las intervenciones submarinas más rentables desde el punto de vista científico, entre las dirigidas por José Luis, tuvieron lugar en la Bahía de Santoña entre los años 1996 y 2004. Durante cinco campañas se consiguieron localizar 16 pecios datados entre los siglos XVI y XX. Las operaciones de prospección se desarrollaron entre el puerto y la denominada Punta del Fraile, donde se recuperó un pequeño ancla de piedra; los rastreos cubrieron, sobre todo, el contorno este del Monte Buciero. El equipo empleó una pequeña embarcación, la “Visas” patroneada por el santoñés Pedro Valle Madera.

En la vertical de la batería de San Carlos, se recuperaron tres piezas de artillería: dos cañones de hierro de 24 libras, fundidos en los hornos de la Cavada en 1779, como figura en el frontal de los muñones de las

² Las “bellarminas”, caracterizadas por la representación de un personaje barbudo en el asa o en la panza, se cree debe esta denominación a Roberto Bellarmino, clérigo e inquisidor, contumaz combatiente contra las bebidas alcohólicas. En algunas regiones, viejas tradiciones recogen que estos envases, una vez vacíos eran enterrados en el entorno de alguna persona a la que se quisiera ocasionar algún daño a través de un conjuro.



Fuerte de San Carlos. Santoña.



Cañones recuperados en la vertical de la batería de San Carlos.

piezas. Ambos, tenían el oído inutilizado con sendos clavos, lo que parece indicar que fueron arrojados probablemente desde la misma batería. No se pudo precisar el momento en el que se produjo el suceso, ya que como es sabido, la plaza de Santoña fue un importante enclave militar durante varios siglos y al acontecimiento concreto en el que se produjo el hecho no es fácil de concretar, ya que enfrentamientos bélicos destacables se sucedieron en Santoña durante la “Guerra de la Convención” (1793-1795), “Francesada” (1808) y el ataque de los “100.000 Hijos de San Luis” (1823).

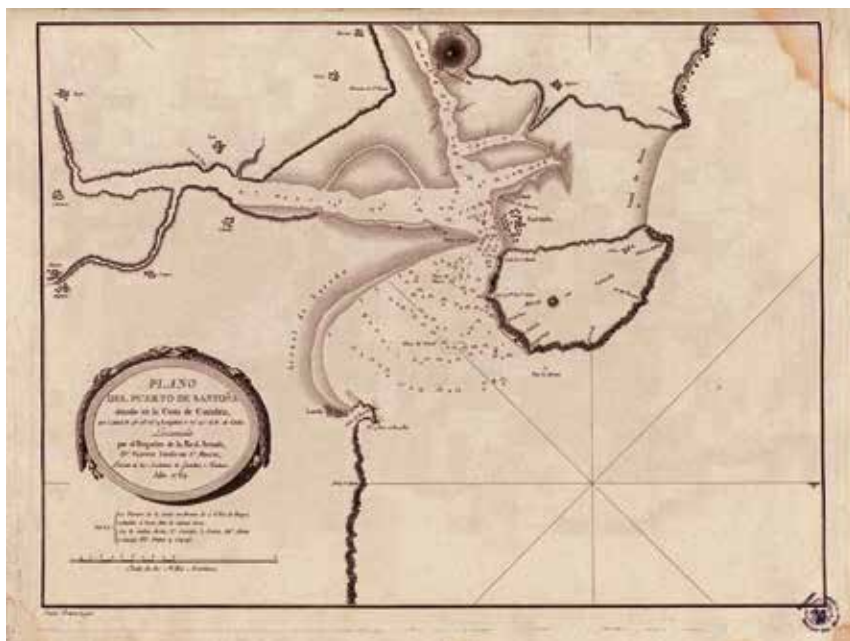
La tercera pieza extraída es posterior y su origen es distinto; se trata de un “cañón bombero” fechado en 1823, que posiblemente corresponda a una pequeña embarcación, tipo trincadura, de la que no se han podido reconocer ningún otro tipo de vestigio durante las sucesivas inmersiones realizadas en el lugar del hallazgo hasta 2004.

Apenas a 100 metros al este de la Plaza de Toros de la localidad, durante el transcurso de la campaña “Santoña II” de 1997, los arqueólogos submarinos localizaron un túmulo que ya era conocido por los marinos de la localidad por los problemas que en ciertas situaciones presentaba para la navegación; de hecho, ya en 1881 el vapor inglés “Blyth” encalló en el que entonces se conocía como “Banco de la gabarra de piedra”. Tiempo después, en 1956, el buzo Alonso González³ extrajo buen número de piezas de artillería en la zona, algunos de ellos probablemente del pecio que nos ocupa.

Los restos localizados se sometieron a un intenso estudio en que se identificó el plan de la nave, fragmentos de cuadernas, tablazón y varios cañones de hierro colado. Finalizado el estudio la estructura se protegió con sacos de arena, dispuestos para la posibilidad de controles anuales.

Se trata del pecio de la Almiranta “Nuestra Señora de la Concepción”, construido en Deusto y que formaba parte de la Escuadra de Galicia. Su

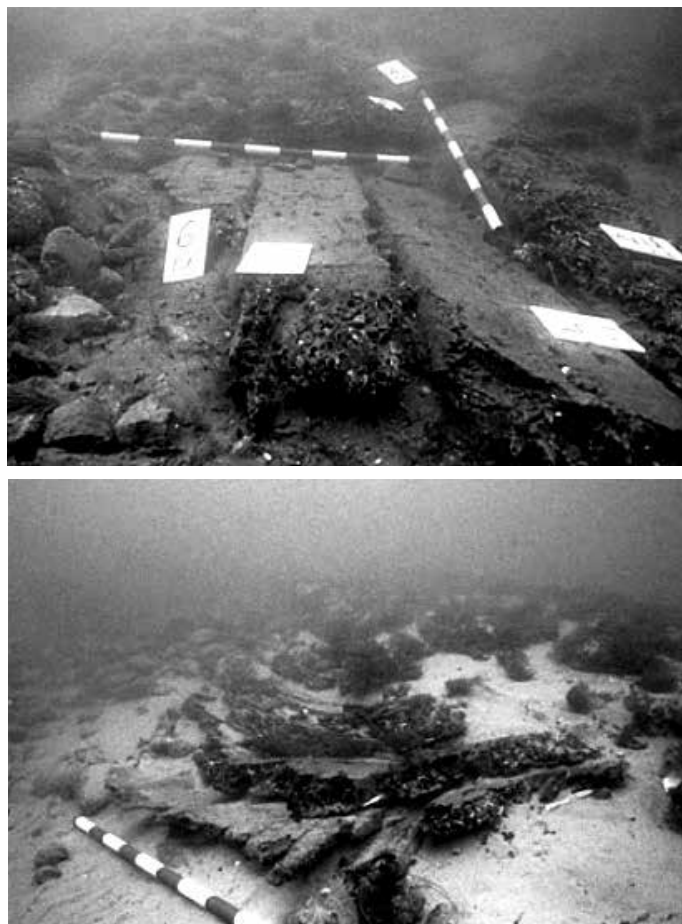
³ Alonso González, “El buzo”, realizó a lo largo de su vida profesional una cantidad muy notable de trabajos submarinos de toda índole; entre otros, curiosamente, la extracción de algunos cañones en la zona de la Peña de San Marcos, en Santander, quizá restos de un naufragio de una fragata del siglo XVIII.



Plano de la bahía de Santoña de 1789.



Asalto de la flota de Henri d'Escombleau de Sourdis en 1639 (SHDAT, París).



Restos del pecio de “La Almiranta”.

hundimiento se produjo en el contexto de la “Guerra de los treinta años”, que desembocará en la Paz de Westfalia (1648). La costa cantábrica, los astilleros y puertos de su litoral eran parte importante de la estrategia llevada a cabo por la Francia de Richelieu para debilitar el poder marítimo de la Corona española. El gran ejecutor de ese plan fue Henri d’Escombleau de Sourdis, a la sazón arzobispo de Burdeos y buen conocedor de la guerra naval. En 1638, la escuadra francesa atacó las localidades de Fuenterrabía y Guetaria, sin obtener una victoria decisiva.

En agosto de 1639 la armada gala se dirige hacia la bahía de Santoña, donde se encontraban varias embarcaciones españolas, con el fin de capturarlas o hundirlas. Las tropas desembarcaron y saquearon Laredo y Santoña, obteniendo un buen botín; sin embargo no pudieron hacerse con el galeón “Nuestra Señora de la Concepción” que fue incendiado por la propia tripulación. La batalla está muy bien ilustrada en un grabado, conservado en el Service Historique de L’Armée de Terre, de París, en el que, como si de un cómic se tratara, muestra su desarrollo con todo lujo de detalles. Días más tarde, los franceses se retiraron ante la amenaza de la flota de Antonio de Oquendo.

El interés de este pecio es, a nuestro modo de entender, un gran hallazgo que puede ofrecer una valiosa información para el conocimiento de la arquitectura y artillería navales españolas del siglo XVII, puesto que este galeón oceánico se construyó específicamente para la guerra. Por desgracia, la jubilación de José Luis y su posterior fallecimiento dejaron el proyecto paralizado durante unos años. No obstante, durante este año 2024, un equipo interdisciplinar ha retomado la investigación iniciada en 1997, lo que confirma el interés que presenta este naufragio.

BIBLIOGRAFÍA SELECCIONADA

CASADO SOTO, J. L. 1979. *Cantabria a través de su historia. La crisis del siglo XVI*. Santander.

CASADO SOTO, J. L. 1980. *Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII*. Santander.

CASADO SOTO, J. L. 1986. *Santander una villa marinera en el siglo XVI*. Santander.

CASADO SOTO, J. L. 1986. “Reconstrucción de las reales atarazanas de galeras de Santander”. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, Nº 5, pp. 57-84.

CASADO SOTO, J. L. 1990. *Santander. Una villa marinera en el siglo XVI*, Librería Estudio, Santander.

CASADO SOTO, J. L. SARABIA ROGINA, P. 2008. “Carta Arqueológica Subacuática de Cantabria (CARSUCAN)” En R. Ontañón (coord.), *Actuaciones Arqueológicas en Cantabria 2000-2003*, pp. 223-229.

CASADO SOTO, J. L. 2000. “El patrimonio marítimo y la Carta Arqueológica de Cantabria (CARSUCAN). *Cuadernos de Arqueología Marítima*, Nº 6, pp. 198-207.

CASADO SOTO, J. L. 2003. “Arqueología subacuática en la Bahía de Santander y su entorno”. En: C. Ibáñez y J. Ruiz (eds.). *La Arqueología de la Bahía de Santander*, T III, pp.1017-1030.

CASADO SOTO, J. L. SARABIA ROGINA, P. 2008. “Carta Arqueológica Subacuática de Cantabria (CARSUCAN)” En R. Ontañón (coord.), *Actuaciones Arqueológicas en Cantabria 2000-2003*, pp. 223-229.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, J.; CASADO SOTO, J. L. 2003. “El yacimiento arqueológico de la Catedral”. En C. Fernández y J. Cobo (Eds.). *La Arqueología de la Bahía de Santander*, T. II, pp. 453-511. Fundación Marcelino Botín, Santander.

Este libro se terminó de editar
el día 13 de junio de 2025, festividad de San Antonio

