

EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SANTANDER

LA MARINA CANTABRA

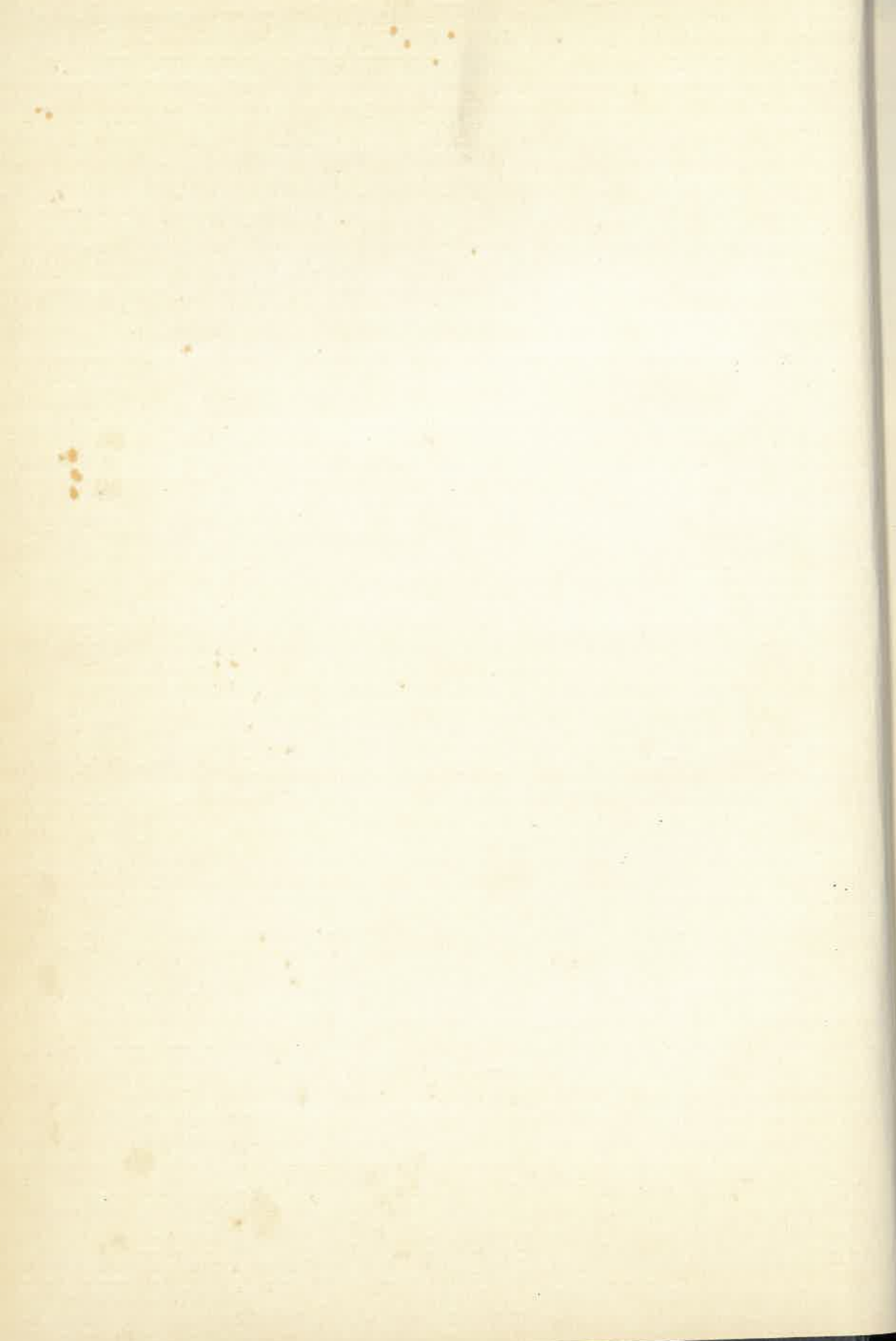
Desde el Siglo XVII

Al Ocaso de la Navegación a Vela









LA MARINA CÁNTABRA

II



EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SANTANDER

LA MARINA CÁNTABRA

II

DESDE EL SIGLO XVII
AL OCASO DE LA NAVEGACIÓN A VELA

POR

FERNANDO BARREDA Y FERRER DE LA VEGA

Académico C. de la Real Academia de la Historia. Presidente del Centro de Estudios Montañeses

SANTANDER

1968

Editor:

Excma. Diputación Provincial
Casimiro Sainz, 1 Santander

DEPÓSITO LEGAL. SA. 75 - 1968 (II)

ALDUS VELARDE, S. A. - Campogiro, 14 - Santander - 1968

FUENTES DOCUMENTALES UTILIZADAS PARA ESTE TRABAJO

Archivo de la Catedral de Santander (destruido en 1936).

Libros de Acuerdos del Ayuntamiento de Santander (siglos XVI al XIX).

Protocolos Notariales santanderinos (siglos XVII al XIX), en el Archivo Histórico Provincial.

Protocolos de la Escribanía de Marina de Santander (siglo XVIII), en el Archivo Histórico Provincial.

Archivo de Indias.

Archivo de Simancas.

Archivo Histórico Nacional.

Archivo del Ministerio de Hacienda.

Colección Pedraja en la antigua Biblioteca Municipal de Santander.

Archivo particular del autor.

CAPÍTULO I

RESUMEN DE LA HISTORIA DEL PUERTO SANTANDERINO HASTA EL SIGLO XVII

ÉPOCA ROMANA

LAS magníficas condiciones naturales del puerto santanderino, no igualadas por ninguno de los otros del mar Cantábrico, fueron posiblemente utilizadas ya por el hombre de las edades prehistóricas, que encontraría con la abundancia de peces y moluscos criados en nuestras aguas valiosos elementos de subsistencia y, aunque no se han encontrado en Santander restos de embarcaciones de la indicada época como aconteciera en otros sitios (1), no excluye tal hecho el que fueran empleadas en nuestro puerto por los hombres primitivos durante sus jornadas del diario vivir.

En Liencres, Soto de la Marina y Langre, localidades costeras cercanas a Santander y en sitios bañados por las aguas de la bahía en El Astillero y en Gajano, así como en las zonas sobre el mar abierto pertenecientes a nuestra ciudad—Cabo Mayor y Ciriego—se, encontraron vestigios de la industria lítica practicada por el hombre prehistórico que además pudo subir sobre las aguas de las rías que mueren en la bahía santanderina adentrándose hacia los valles del interior donde encontraría un buen complemento para su alimentación con la abundante caza criada entre las grandes masas forestales ribereñas y así, refiriéndonos concretamente a la ría de Camargo, podemos comprobar la anterior afirmación pues el genial montañés don Marcelino S. de Sautuola, a quien la cultura universal debe el descubrimiento de la maravillosa caverna de Altamira, halló en 1878 y 1879 al explorar la cueva del Mazo, muy cercana a la menciona-

(1) Hace algunos años vimos en el museo de Manchester los restos de una embarcación prehistórica, que habían sido encontrados al realizar ciertos trabajos en un canal de dicha ciudad inglesa.

da ría, sílex tallados por el hombre prehistórico para practicar su industria, valiosos restos óseos de los animales utilizados como alimento y numerosas conchas de patellas.

Llegados los días en los cuales el poderío de Roma sometió a los cántabros, debió de ser el puerto santanderino de positiva importancia, originada por los abundantes yacimientos de mineral de hierro situados en los montes al pie de los cuales mueren las aguas de nuestra bahía, al subir por las rías de Heras, Solía y Camargo, siendo de fácil explotación el arranque del mineral descubierto. Refiriéndonos a la zona del «Monte Cabarga» sabemos que se han encontrado allí restos de entibaciones construídas para el laboreo de las minas durante la época romana (2), descubriéndose al mismo tiempo diversas monedas imperiales de bronce, y, cercano al arroyo de La Romanilla, vimos hace años, como consecuencia de trabajos efectuados al desviar la vía férrea Santander-Bilbao, numerosas tumbas agrupadas en el terreno excavado, delatando estos hallazgos la existencia en aquella época de una gran densidad de población romana radicada sobre aquellos lugares situados en las estribaciones del indicado monte, cuyas vertientes de Pámanes y de Cabárceno proporcionaron también, con los otros trabajos mineros, hallazgos casuales consistentes en diversas monedas de la época imperial, un hacha de bronce y otros objetos de marcado interés.

Intenso tráfico realizarían seguramente las naves romanas en Santander lo mismo que en Laredo, Castro Urdiales, Suances y San Vicente de la Barquera, donde también aparecieron vestigios romanos, determinando principalmente la actividad portuaria las explotaciones mineras de hierro y de blenda y el transporte de las maderas cortadas en los montes de Cantabria para la construcción naval, conociéndose una referencia muy interesante acerca de dicho movimiento marítimo por la discutida inscripción en mármol «que sacada de tierra entre Santander y Santoña fue dedicada al Emperador Caracalla por los maestros de naves que navegaban en Cantabria en el puerto Juliobrigense (Santander)» según nos dice el Padre Henao al tomarla del «Martirologio Hispano» de Tamayo de Salazar⁷ (27 de enero) y dicho altar erigido por los armadores de nuestras cuatro villas en los días de la dominación romana sobre la actual provincia de Santander pudo ser análogo al de alabastro que dedicaron a Tiberio «los nautas parisienses del Sena» descubierto a fines del siglo XVIII en París y el cual vimos hace años guardado en el interesantísimo museo de Cluny, de la Capital de Francia.

Con referencia a la navegación en nuestro puerto durante el dominio romano se hallaron ya interesantes vestigios hace más de 80 años al

(2) Esta noticia me fue facilitada por mi finado amigo el Ingeniero don Juan Mac Lenan, a cuya familia pertenecía una explotación minera en la indicada zona.

realizarse trabajos de dragado en la zona comprendida entre la Península de La Magdalena, San Martín y Molnedo, y aunque ignoramos el paradero de los restos de una nave romana naufragada y que fueron sacados al hacer los trabajos indicados, nos queda como interesantísima prueba de aquel descubrimiento un ánfora de barro cocido, en buen estado de conservación, que se guarda hoy en el museo provincial de Santander (3), siendo de parecidas características el citado ejemplar a los que han sido extraídos en estos últimos años bajo las aguas nacionales y extranjeras del Mediterráneo al perfeccionarse los medios de investigación submarina y refiriéndonos concretamente a España, podemos mencionar los interesantes y numerosos hallazgos de Andraixt (Mallorca) en no lejana fecha y los de Pecio Gandolfo (Almería) procedentes de cargamentos de naves hundidas (4).

Acerca de los vestigios encontrados de las explotaciones mineras en nuestra provincia durante la época romana, sabemos por don Amalio Maestre, autor de una «Descripción Física y Geológica de la Provincia de Santander» (Madrid 1864, Imp de M. Gamallo y pag. 103) interesantes noticias relativas a los yacimientos de Comillas donde aparecieron «algunos trabajos antiguos como son hanchurones y pozos fortificados con maderas, aseguradas sin clavazón y alteradas éstas de una manera tal que tienen un color negro semejante al ébano y son duras por demás».

De los hallazgos procedentes del laboreo de la mina «San Bartolomé» en Udias, durante la época romana publicó un trabajo referente a ellos el Ingeniero don Félix Naranjo en los «Anales de la Sociedad Española de Historia Natural» (Madrid 1873) que fue leído en la sesión del 2 de abril del mencionado año haciendo el autor referencia entonces a un artículo suyo que sobre el mismo tema insertó en el periódico «El Tiempo», número 94, correspondiente al 14 de mayo de 1870, dándose la noticia de haberse encontrado en la citada mina una moneda del Emperador Antonino Pío (año 140 de la Era Cristiana) y otros objetos curiosos de aquella época descubiertos antes de 1870, como artesillas o barcales de madera para el transporte, elegantes lámparas de barro, mazos de madera de una sola pieza y otros útiles de trabajo y restos de las entibaciones con maderas de roble y con aspecto parecido al ébano a 14 metros de profundidad de un plano inclinado, objetos que guardaba el Ingeniero M. Thibeaut y que eran

(3) Los señores A. García y Bellido y J. González Echegaray publicaron en *Archivo Español de Arqueología*, Tomo XXII, (1949), n.º 76. un interesante y documentado trabajo para estudiar dicha ánfora.

(4) Véase con referencia a los hallazgos de Almería, el artículo titulado «Dos ánforas del Pecio Gandolfo» publicado en «*Zephyrus*» revista de la Universidad de Salamanca, número 2-2 Enero—Diciembre 1960, páginas 205-209, por don R. Pascual Guasch. Entre los grabados ilustradores de su notable trabajo da el que representa una ánfora igual a la encontrada en la bahía santanderina.

muy abundantes en la citada mina de «San Bartolomé», donde se explotaba la calamina.

Ilustró su interesante publicación el señor Naranjo con varias láminas, representando la primera de ellas el corte del yacimiento más importante de la mina y la entibación de un plano inclinado de 1:1000 y de 1:50, dándose también la sección transversal del pozo ya indicado y a la escala últimamente dicha, así como los dibujos de una artesilla de madera, un mazo, una lámpara de barro cocido (en la lámina 4) y un soporte de madera, manifestando por último el señor Naranjo, según una comunicación enviada a él por M. Thibaut, «que los objetos romanos se han encontrado con frecuencia y con abundancia».

El ilustre Ingeniero de Minas y montañés de Cantabria, don Marcial de Olavarría, publicó en el año 1890 (5) un interesante artículo en el cual se alude a las explotaciones mineras de Reocín durante la época romana confirmando el hecho de haberse descubierto en ellas «monedas, candiles de barro y otros útiles», deduciendo de las características de los terrenos y de los objetos encontrados que la apertura de las antiguas galerías romanas en que se buscaba el plomo data del siglo III o IV de nuestra Era.

En las minas de Comillas se hallaron también monedas romanas, hachas de piedra y otros objetos, así como también una lápida romana que en 1890 guardaba la Comisión Provincial de Monumentos y cuya inscripción, muy bien conservada, decía: IOVI. OP. MA POS. FLAVS.

Interesantísimas referencias sobre los vestigios de la época romana encontrados en la península santanderina de La Magdalena y de los cuales tenemos noticias fueron hechas por el insigne bibliófilo y montañés de Cantabria el indiano don Eduardo de la Pedraja (6), que dirigiéndose a su egregio paisano y amigo, Menéndez Pelayo, en una carta de 27 de junio de 1908, aludiendo al descubrimiento que hubo de realizar Pedraja en dicho sitio de un Hermes de bronce, en el año 1901, decía: «ya recordará usted que en dicha peninsulita se han hallado otras varias cosas que juzgamos romanas, como el suelo de mosaico y el falo que fuimos a ver el año 1878 y los trozos de cacharros de barro y otras cosas de que dió usted cuenta a la Academia en 1899 por encargo mío. Del mencionado falo tuvo noticia la Academia por nuestro don Angel de los Ríos (q. e. p. d.) y de ello debe constar algo... El repetido falo y suelo (más muchas monedas romanas de las que conservo algunas) parecieron al abrir los cimientos, etc. para

(5) Véase «Un poco de Minería Montañesa» trabajo inserto en el libro «*De Cantabria*», página 109. Santander, 1890.

(6) Erudito publicista, Académico C. de la Historia, que reunió una insuperada colección de obras y documentos referentes a Santander.

edificar la fonda de los baños de la citada Magdalena y los trozos de cacharrros, cuando estos ciclistas edificaron un velódromo» (7).

Durante los trabajos de cimentación para construir en el verano de 1929 un cuartel destinado a la escolta real y situado sobre la carretera de entrada a la península de La Magdalena y en un cantil de la costa se encontró un sextercio del Emperador Trajano, que poseemos, y otras monedas romanas de las cuales ignoramos su paradero (8).

En la zona ribereña de la bahía santanderina y en su parte de San Martín, se descubrió las ruinas de un Hipocaustum de la época romana del cual conocemos, por el plano levantado en 1886, sus características principales, cuyo descubrimiento fue comunicado por don Marcelino S. de Sautuola a la Real Academia de la Historia, que recibió también del insigne montañés un plano copiado en ferropirusiato, reproducido por el ilustre profesor y Académico señor García Bellido en su interesantísimo trabajo publicado en el Archivo Español de Arqueología, tomo XXIX (año 1956) ilustrado con otros grabados y en un artículo que lleva por título «Santander Romano».

El descubrimiento del «Hipocaustum» en terrenos de San Martín dio origen a una apasionada discusión entre el arquitecto santanderino don Eduardo Pérez de la Riva y don Eduardo de la Pedraja, publicándose entonces sendos artículos de polémica en la prensa santanderina.

EDAD MEDIA

Carecemos de referencias concretas relativas a la navegación sobre las aguas de nuestro puerto durante la época visigótica y cuando estaba afianzado ya en Galicia el reinado de reyes suevos y tampoco sabemos nada de las incursiones realizadas por los normandos en los siglos IX y X sobre nuestra costa cantábrica, aunque podemos admitir la entrada de tan expertos navegantes, como los citados últimamente, en la bahía santanderina; pero quedó noticia del arribo de ellos a nuestra costa mediante la tradición oral perdurable en zonas marítimas cercanas a Santander y que explica también la llegada de los terribles náuticas a distintas calas y surgideros de Cantabria, donde fundaron ilustres linajes como Setién, Mazo, Camino, etc., y el haber atacado los normandos a Gijón, siendo este puerto de difícilísimo acceso hasta hace pocos años, y el haber penetrado después en las rías gallegas, nos permite suponer que fondearan sus naves en la

(7) Construido en 1898 y ocupado actualmente por el terreno correspondiente a la Real Sociedad de Tenis.

(8) Fueron publicadas por don Joaquín González Echegaray en su artículo: *Estudio sobre Portus Victoriae*, Rev. Altamira, 1951, n.ºs. 2-3, pp. 282-335.

bahía santanderina. Tan audaces hombres de mar, cuando tiempos contrarios les impusieran un forzoso descanso en sus cruceros, aprovecharían tales recaladas para hacer un recorrido completo con sus embarcaciones, que siendo de reducido calado pudieron ponerse, subiendo por las rías que mueren en nuestro puerto, al abrigo de todo peligro procedente del mar, anclando en seguros surgideros, donde hallarían también materiales precisos para reparar los cascos de sus naves.

Las más antiguas disposiciones legales que conocemos en documentos relativos al puerto santanderino, hállanse consignadas en el Fuero dado por don Alfonso VIII a la Villa, en 11 de junio del año 1118 y hacen referencia al comercio marítimo representado por las importaciones de paños, a la excención de portazgo para las mercaderías llegadas por mar y a la protección de las naves averiadas que arribasen a Santander.

En la disposición diez del mencionado Fuero se ordena «que quien no fuese vecino de la Villa no venda al menudo de las mercaderías de paño que trajere por mar sino a los vecinos de la Villa y si los vendiere a los forasteros peche diez sueldos», eximiéndose a los vecinos de Santander del pago de todo portazgo en la villa y su puerto, vengan de donde vinieren por mar o por tierra, según preceptúa la disposición veinticuatro, prescribiendo por último la treinta y uno, para evitar posibles rapacidades de los habitantes ribereños de la bahía santanderina, «que si a la Villa de San Emeterio aportase nave rota y náufraga, nadie tome cosa ni cuanto la nave encierre y tuviera dueño averiguado, ni sea osado de hacerle fuerza» (9).

El movimiento marítimo de la villa santanderina durante el reinado de don Alfonso VIII fue ya considerable y explica la concesión que hizo dicho monarca el 19 de julio de 1192 en favor de la iglesia de Burgos, dándola el diezmo de las mercaderías que entrasen por nuestro puerto, privilegio confirmado por don Alfonso X en Burgos el 25 de febrero de 1255, así como también por don Alfonso XI en Valladolid el 30 de abril de 1333, haciéndolo igualmente el 20 de febrero de 1392 don Enrique III y don Enrique IV desde Medina del Campo el 23 de mayo de 1455 hasta que Felipe II rescató la citada concesión por cuatrocientos cincuenta mil maravedises de juro perpetuo sobre los diezmos del mar.

La prosperidad de la villa santanderina poco después de haberle sido concedido su Fuero determinó una gran intensidad de la construcción naval en las riberas del puerto, utilizándose para ello los magníficos robles de los montes cercanos y los clavazones y herrajes procedentes de las herrerías de nuestros valles, pudiendo así botarse al agua magníficas naos

(9) Hicieron meritísimos estudios del Fuero Santanderino nuestros insignes paisanos don Amós de Escalante en «Costas y Montañas» (Apéndice n.º 3) y don Víctor Fernández Llera en el «Boletín de la Real Academia de la Historia» (marzo de 1920).

que realizaron entonces empresas marítimas de gran importancia, al participar con eficacia en el año 1131 en el bloqueo de Bayona de Francia, decidiendo la conquista de dicha ciudad cuando fue tomada por el rey don Alfonso de Aragón.

Las relaciones comerciales entre nuestro puerto y los de Flandes habían comenzado según Finot en 1149, intensificándose en el año 1189 cuando vinieron los flamencos a socorrer a los monarcas castellanos, alcanzando estas relaciones gran importancia en 1201 y lo prueban así distintos documentos, entre otros el referente a la tarifa de peaje de Bapaume. En otros autores extranjeros, como Warukoeming, encontramos referencias concretas a las relaciones mercantiles entre nuestros navegantes y armadores y los de Flandes, citándose las negociaciones aduaneras de Luberta en 1252 y las de Anderburg en 1280 así como las Ordenanzas de Pesos hechas en el año 1281 en Brujas que registran el aumento de tratos y giros mercantiles hasta lograr el apogeo del comercio español en la última localidad citada durante la Edad Media, siendo posibles tales relaciones, como ya dijimos, por la acertada construcción naval que se hacía en Santander y en otras villas de nuestra costa, de cuyos astilleros salieron naos de gran fortaleza y de excelentes condiciones marineras, elogiadas en el siglo XIII por cronistas extranjeros de la época, como Froissart (10).

De la intensidad de los intercambios comerciales entre el puerto de Santander y los del Norte de Europa en el siglo XIII, encontramos concluyente prueba no sólo en el Arancel hecho reinando don Alfonso El Sabio (11) para aplicar en nuestras cuatro villas de la costa y que incluye más de 150 mercaderías diversas importadas, sino también en el tráfico marítimo de referencia en el ordenamiento de Postura formado en las Cortes de Jerez de 1252. Diversos autores extranjeros en sus estudios especifican las mercaderías salidas desde Santander y desde las otras villas costeras de Cantabria, cuando cargaban los armadores de las naos no sólo aquellos artículos producidos en el actual territorio de nuestra provincia como vinos, hierros, agrios, frutos secos, etc., sino también los llegados del interior de Castilla y de otras regiones, integrando distintas partidas de

(10) El Marqués de Mondéjar en sus «Memorias Históricas de la vida y acciones del Rey don Alonso El Noble, octavo de nombre» (Madrid, 1783, pág. 225) cita un privilegio real de 1245, diciendo que el puerto de Santander era muy célebre y de gran comercio, cobrando el Abad cinco maravedís de los buenos por cada nave que aportare en las cuatro villas.

(11) La primera referencia que conocemos relativa á este Arancel fue hecha por don Miguel Colmenar en sus trabajos históricos sobre el comercio español y en 1865 le publicó el erudito montañés don Gregorio Lasaga y Larreta, que volvió a ocuparse de él en «Dos Memorias» pags., 144-147, Torrelavega 1889. Don Rodrigo Amador de los Ríos en su obra «Santander» pags., 895-96 (Barcelona 1891) reproduce dicho Arancel, estudiado también por don Américo Castro desde el punto de vista filológico.

almendras, lanas, aceite, miel, cera, aceitunas, etc., así como hilados, peletería, cordobanes y tantos artículos más que determinaban importantes renglones en la exportación realizada por nuestras naos castellanas para comerciar con los puertos de Flandes, según testimonio autorizado de destacados autores extranjeros que afirman haber fondeado allí nuestras naves antes que lo hicieran con sus navíos los venecianos y genoveses arribados a aquellas aguas después del año 1318, cuando, conquistados los puertos musulmanes del mediodía de España, quedó asegurada la navegación por el Mediterráneo.

La gran importancia de la flota santanderina y las de las otras villas de la costa castellana permitió llevar hasta los puertos de la Europa Septentrional variados artículos de un animado comercio e hizo posible también que nuestros náutas y armadores intervinieran en la repetida habilitación de las escuadras necesarias para las empresas militares de la Corona de Castilla, en una época en la cual no estaban esencialmente diferenciadas las naves de guerra y las mercantes, y al partir desde nuestro puerto tales armadas lograron memorables triunfos, como el obtenido por nuestro paisano Roy García de Santander, cuando conquistó en el año 1242 Cartagena. Decidido después el Rey Fernando III al ataque de Sevilla, mandó dicho gran monarca a Ramón de Bonifaz y Camargo que viniese a Santander para aprestar una escuadra de cinco galeras que salidas de las Atarazanas de la villa hicieron posible en el año 1248 la conquista de la gran ciudad andaluza.

Una vez realizada por San Fernando la conquista de Sevilla reconocieron los reyes castellanos la valiosa y decisiva intervención de los santanderinos en tan gloriosa gesta y en una Real Carta dada por don Alfonso El Sabio (12), firmada en Burgos el 8 de enero de 1255, eximió este monarca del pago de todo portazgo a los vecinos de la villa de Santander, haciendo constar el rey «que esta merced la fago por mucho servicio que hicieron al rey D. Fernando mio padre e a my e mayormente en la presión de Sevilla». Dicho privilegio fue confirmado por sucesivos monarcas, entre otros por don Alfonso XI el 26 de mayo de 1326 al favorecer con varias exenciones y franquezas a los vecinos de Santander y «por los buenos servicios que hicieron a los reyes onde nos venimos e asen agora a nos e señaladamente en muchos buenos servicios que hicieron el Rey D. Fernando nuestro bisabuelo cuando ganó a Sevilla, e al rey D. Sancho nuestro abuelo, que Dios perdone, cuando ganó Tarifa». El mismo don Alfonso XI confirmó también el 28 de agosto de 1368 los beneficios otorgados a la villa de Santander y anteriormente, en Real Carta de 9 de noviembre de 1334, había

(1) Guardábase hasta 1936 en el Archivo de la Catedral de Santander (Legajo 3.º de pergaminos del siglo XIV, número 10) un traslado autorizado por Gonzalo Pérez, escribano público en la villa santanderina.

dispuesto que al Concejo de Santander no se le encabezara más que con doscientos pecheros, «pues había fecho muy grande costa en una galea que ficiéron, e nos han de dar cuando los mandemos como si nos sirvieran con ella».

Conocemos otro privilegio dado por don Alfonso XI el 12 de noviembre de 1317, en el cual se disponía que los vecinos de Santander sólo debían de pagar la veintena de los paños y mercaderías que llevasen a Sevilla, lo mismo que los de Bayona y de Génova, justificando tal concesión el monarca «por muchos buenos servicios que ellos fisieron a los reyes donde nos venimos e fasen agora a nos, y señaladamente por muchos servicios que fisieron cuando se tomó Sevilla».

La conquista de Cádiz en septiembre de 1262 reinando don Alfonso X y a la cual contribuyeron de extraordinario modo las naves de Santander, Castro Urdiales, Laredo y San Vicente de la Barquera, originó un privilegio del Rey Sabio para que 300 vecinos de las citadas cuatro villas fueran a repoblar la ciudad recientemente sometida, favoreciendo a nuestros paisanos con determinadas franquicias y ventajas en el repartimiento realizado por dicho monarca (13).

Probaron asimismo las conquistas de Algeciras y de Tarifa, ganada esta última plaza en el año 1291 durante el reinado de Sancho IV El Bravo, la pujanza y el poderío de nuestras naves que pudieron dar, liberadas las principales ciudades marítimas de Andalucía, una expansión mayor al comercio castellano y hacia las aguas del Mediterráneo, para traer al retorno de los viajes desde las ciudades antes indicadas y al puerto de Santander mercaderías que a veces eran transbordadas en él para ser llevadas después hasta los puertos del Norte de Europa, incrementando estas nuevas expediciones extraordinariamente la importancia de la villa santanderina.

La principal riqueza de Santander durante el siglo XIII fué debida al abundante chacolí cosechado en la villa, destinado en casi su totalidad a la exportación (14). Este giro mercantil fue favorecido por don Alfonso El Sabio al disponer que los santanderinos, «pudiesen sacar el vino de su cosecha fuera del regno y que no se les tomase diesmo de las empleas nin de las otras cosas que allá comprasen por lo que el vino valiese», firmando el monarca esta concesión en Sevilla el 17 de diciembre de 1281, privilegio confirmado por don Sancho IV en Burgos el 28 de mayo de 1286, por don

(13) Don Hipólito Sancho de Sopranis publicó en *Hispania* (Madrid, 1955, tomo XV, n.º 61, págs. 483-539) un notable estudio titulado *La repoblación y el repartimiento de Cádiz por Alfonso X*, haciéndose en el mismo numerosas referencias a linajes montañeses de Cantabria.

(14) Véase *El chacolí santanderino en los siglos XIII a XIX*, publicado por nosotros en la revista «Altamira», Santander 1947.

Fernando IV en Sevilla el 17 de junio de 1306 y por don Enrique II en las Cortes de Toro el 20 de septiembre de 1371.

Repetidos apresamientos de naves, pertenecientes a subditos del rey Eduardo de Inglaterra, habían realizado los marinos de Santander y de las otras villas de la costa y deseando que tales perjuicios no se repitieran entabló el monarca inglés negociaciones con don Sancho IV para favorecer a los vecinos de Bayona de Francia, sometiéndose entonces al citado monarca inglés, firmándose en el año 1293 unas treguas que se publicaron el día de San Miguel y que debían de estar vigentes hasta las fiestas del último año indicado.

Constituída la Hermandad de las Villas de la Marina de Castilla con Vitoria, mediante la carta firmada en Castro Urdiales en mayo de 1296, surgió un poder independiente en cierto modo del Poder Real, como dice un insigne autor, y, al ver los marinos montañeses aumentadas merced a tal unión sus poderosas fuerzas sobre el mar, no cedieron ya en audacia a los más decididos navegantes, y pocos años después, el 9 de febrero de 1309, el Rey Eduardo II de Inglaterra quejábase a Fernando IV de que los navegantes de Santander, Laredo y Castro Urdiales, habían apresado tres naves de Bayona, causando daños por valor de mil libras tornesas y, como repitiéranse análogos hechos, seguidamente hubo necesidad de ultimar otro convenio, deseando evitar la realización de nuevos daños.

No obstante las treguas y convenios concertados, surgieron otros incidentes entre los hombres del mar de nuestras cuatro villas de la costa y los de Bayona y Biarritz, al encontrarse en sus navegaciones, y para evitar tales discordias se ajustó un nuevo tratado el 19 de julio de 1311 con el cual creíase que terminarían las contiendas, interviniendo en el pacto de una parte Santander, Laredo y Castro Urdiales y de la otra la representación de Bayona y Biarritz, permitiéndonos conocer dicho documento los nombres de varios maestros de naos cántabras, como Juan Pérez, Juan Díaz, Juan Martín de Rato, Domingo Pérez de Parlerio, Pedro Gutiérrez de Santander, Pedro Pérez, Sancho García de Lerganes (Liérganes), Juan de Puerto (Santoña), Pedro Malafín y otros.

Siguieron dando los corsarios castellanos nuevas pruebas de su decisión y audacia en los años próximos a finalizar la primera mitad del siglo XIV, atacando a las naves del rey de Inglaterra, por lo cual presentó éste reclamaciones al rey de Castilla don Alfonso XI en 26 de julio de 1341. Dos años después, el 4 de junio y el 2 de septiembre de 1343, las reprodujo como consecuencia de los daños sufridos por subditos ingleses a causa de agresiones de naos de Santander, Castro Urdiales, Laredo y San Vicente de la Barquera. Tales reiteradas desavenencias se agravaron al dificultar los marinos de Bayona de Francia el comercio desde los puertos castellanos a Flandes en el año 1349, cuando fueron apresadas dos naves de Castro Urdiales, hecho que dio motivo a la guerra con los ingleses, culminando

la contienda en las aguas de Winchelsea durante un combate naval sostenido el 29 de marzo de 1350 entre las flotas de Castilla e Inglaterra, mandada esta última por Eduardo III, firmándose posteriormente otro tratado de paz por una duración de 20 años entre dicho Monarca y los Diputados de las villas marítimas del Reino de Castilla y el Condado de Vizcaya «para bien recíproco del comercio», fechándose el convenio en Londres el primero de agosto de 1351 y siendo aprobado después en las Cortes de Valladolid reunidas por el Rey D. Pedro en el mismo año.

Participó Santander en la formación de la poderosa escuadra reunida en 1358 por don Pedro I de Castilla para combatir al Rey de Aragón, utilizándose a tal efecto embarcaciones de las cuatro villas de la costa que unidas a otras de Vizcaya recalaron en la primavera de 1359 en Sevilla para salir después con rumbo a Cartagena y Barcelona e ir sobre Ibiza y Mallorca. Mandaba dicha escuadra el Almirante de Castilla Micer Gil Bocanegra y figuraban entre otros capitanes de la armada los montañeses de Cantabria Diego Gutiérrez de Ceballos, Juan Rodríguez de Villegas y Juan González Orejón.

La cooperación de las naos santanderinas fue prestada ininterrumpidamente a los monarcas castellanos para sus empresas marítimas y la vemos indicada en el «Becerro de las Behetrías de Castilla», código del siglo XIV (1352) publicado por vez primera en nuestra ciudad por don Fabián Hernández en el año 1866, diciéndose en la parte correspondiente a Santander «que es de realengo y que cuando el Rey cerca algun lugar de moros en la costa de la mar e la flota se pone a la mar, los de dicho lugar sirven con una galera e una nao armada».

El insigne trasmerano, batallador, guerrero e ilustre marino, D. Pedro González de Agüero, aprestó en el año 1370 por orden del Rey una flota en Santander, de la cual tuvo el mando según deseo de D. Enrique II, llevándola hasta las costas andaluzas para luchar allí victoriosamente contra la armada portuguesa.

El 3 de julio de 1372 partió de Burgos D. Enrique II para venir a Santander, siendo el motivo del viaje regio la preparación de otra flota de 40 velas que al mando de Ruiz Díaz de Rojas, auxiliado por Fernán Sánchez de Tovar, Ambrosio Bocanegra y otros marinos menos destacados, debía de ir en auxilio de Carlos V de Francia a luchar contra el rey de Inglaterra. Llegadas dichas naves frente al puerto de La Rochelle atacaron en durísimo combate a la armada inglesa, que mandada por el Conde Bembroke fue totalmente derrotada el 23 de julio de 1372, cayendo prisionero dicho jefe, numerosos caballeros y varios millares de soldados, perdiendo además el enemigo 12 galeras y un importante tesoro. Todavía al regresar de La Rochelle las vencedoras naos castellanas se vieron favorecidas por la suerte, pues en aguas de Burdeos pudieron apresar cuatro embarcacio-

nes inglesas, entrando finalmente la mencionada flota en el puerto de Santander, donde fue recibida triunfalmente y desarmada después.

Sobre las aguas de la bahía santanderina flotaban en el mes de mayo de 1379 ocho galeras mandadas al mar por don Enrique II y, dispuestas en unión de otras cinco enviadas por el Rey don Fernando de Portugal, debían de auxiliar todas reunidas al monarca francés Carlos V en sus luchas contra los ingleses. Pero habiendo fallecido don Enrique el 30 del indicado mes y año, los portugueses se creyeron desligados del compromiso de colaborar en la expedición proyectada, que hubo no obstante de realizarse con la sola participación de las naos castellanas mandadas por Fernando Sánchez de Tovar, el cual, cumpliendo órdenes del nuevo Rey de Castilla don Juan I, zarpó con la flota hacia Bretaña. Ganó tras duro combate el castillo de La Roche-Guyon, situado sobre la entrada del Loira y poseído por los ingleses, apresando además cuatro barcas enemigas.

Continuaron en el siglo XIV las expediciones desde nuestros puertos de las cuatro villas del Mar de Castilla hacia Francia y Flandes, contándose entre los artículos exportados de positiva importancia la cera procedente de Castilla y de León, que constituía un importante renglón en dicho intercambio comercial, siendo remitida en buena proporción a Brujas donde era vendida por nuestros mercaderes, así como la procedente de Sevilla, Córdoba y Granada. En varias ocasiones nuestros armadores salían con sus naves ya fletadas desde Sevilla a Francia, recalando en Lisboa, donde hubo día que se hallaron reunidas más de 14 embarcaciones santanderinas y completando los cargamentos recibidos para proseguir viaje en nuestro puerto. El santanderino Fernán González Guerra había recibido a bordo de su nave en el año 1322 «cerca de la Torre del Oro ocho balas de cera por cuenta del mallorquín Bartolomé Segarra», expedición que tuvo desgraciado final, pues naufragó la nave de González Guerra, dando sobre la costa de Flandes en la peligrosa punta de Walden.

Un privilegio que había dado en Gante Luis, Conde de Flandes y Duque de Brabante, el 15 de abril de 1366, reconocía ya las ventajas que a sus súbditos y naturales se les seguía del comercio, trato y mercaderías de los honrados mercaderes, almirantes, maestros de naos y marineros sujetos al reino y señorío de Castilla, deseando que esto se hiciese comunicable a sus dominios, concediendo diversas franquicias y libertades a los castellanos. Este privilegio fue confirmado posteriormente en 1497 durante el mes de mayo, estando el Archiduque de Austria, don Felipe, en Brujas.

Llegaban al puerto de Sevilla, lo mismo que a las cuatro villas de la costa de Castilla, navíos extranjeros para fletarse con diversas mercaderías, destinados a los puertos del Norte de Europa y de Flandes, causando ello gran perjuicio y daño a los armadores castellanos, que lograron al fin obtener un privilegio del Rey D. Enrique III en 27 de enero de 1398, dado

a favor de los mareantes de su reino «para que las mercaderías que dél salgan se carguen en los navíos de los naturales y no de los extranjeros», pues como decía el monarca en el citado documento «los maestros nuestros no pueden mandar ni sostener sus naves... por lo cual se ha despoblado y despuebla el mi reino de navíos con lo cual se sigue gran deservicio». Para facilitar el cumplimiento de lo ordenado en dicho privilegio comparecieron en Sevilla ante Fernán González, Alcalde Mayor de la ciudad y Alcaide de sus Alcázares, Juan de Arriaga, vecino de San Sebastián «maestre de la barca que ha nombre Santa Maria et Rui Gonzalez de Ajo, vecino de Santander... por si et en el nombre de todos los otros maestros e mareantes de dicho señor Rey et mostraronme un privilegio del dicho señor Rey, escrito en pergamino de cuero et rodado et sellado con su sello de plomo colgado en filos de seda a colores... sano et nom corrupto nin chancegado nin en él otra sospecha alguna», solicitando de Fernán González que mandase hacer en presencia de Gonzalo Vélez, escribano público en en la ciudad de Sevilla, un traslado del repetido privilegio (15).

En una Real carta del mes de junio de 1310 había dicho ya el Rey D. Fernando IV que es «La Villa de Santander una de las buenas villas que hay en el mundo et uno de los mejores puertos de mar», elogios que prueban la gran importancia de Santander en los primeros años del siglo XIV, reconocida también por los cartógrafos de la época al incluir éstos a nuestro puerto en sus mapas. Así lo hicieron el genovés Pedro Visconti al trazar el referente al Norte de España y Sudoeste de Francia el año 1318, Angelino Dulcer en 1339, los hermanos Pizigani en 1367, lo mismo que un cosmógrafo catalán en el dibujado para el Rey de Francia Carlos V en 1375, el autor del realizado en la misma centuria que se guarda en la Biblioteca Nacional de Madrid, publicado por el insigne académico señor Blázquez

En la Carta Mogrebina de autor desconocido trazada en el siglo XIII y que se guarda actualmente en la Biblioteca Ambrosiana de Milán aparece ya fijado el puerto santanderino, así como otros de nuestra actual provincia.

Hizo posible la actividad de nuestro puerto durante los siglos XIII y XIV no sólo preparar eficientes flotas para la guerra y para expediciones comerciales, sino también disponer de un núcleo numeroso de maestros y tripulantes, diestros y aguerridos, cuyos valiosos servicios fueron reclamados en ocasiones por armadores de otros reinos extranjeros que apreciaban en todo su valor las excepcionales cualidades de nuestros hombres de mar, como aconteció en el año 1291 cuando el Concejo, los Alcaldes y Jurados de Santander, recibieron cartas de don Pedro de la Riva, Alcalde

(15) Este privilegio que se guardaba en el Archivo del Ayuntamiento de La Coruña fue publicado por el señor Cornide.

de la Corte de Navarra, y de don Gregorio Gascón, firmada por el Rey de Francia, en la que solicitaba auxilios para sus campañas contra los ingleses.

Al igual que los portugueses, nuestros mercaderes tenían que luchar tenazmente para defender sus privilegios en las operaciones mercantiles, cuando los recaudadores de los impuestos percibidos por el rey o por los grandes señores franceses, hubieron de negárselos; pero justo es reconocer que encontraron frecuente apoyo en sus pretensiones al reclamar cerca del rey y de los tribunales soberanos, y así en 1399 dos comerciantes santanderinos consiguieron sentencia favorable ante el tribunal de Ayudas contra el asentista del Cordobán de la feria de Linditk, el cual sostenía que los privilegios que disfrutaban nuestros paisanos se circunscribían solamente al puerto de Harfleur. En otras ocasiones fue discutida la extensión de dichos privilegios, que volvieron a ser confirmados después de planteadas reclamaciones ante la autoridad real, que en 1413 notificó a los habitantes de Dieppe que tales privilegios «eran válidos para todo el reino de Francia» (16).

Los renovados ataques a nuestras naves comerciales cuando iban en demanda de los puertos europeos del Norte, por parte de corsarios tan audaces como el inglés Harry Paye, saqueador de Gijón y de Finisterre, obligaron a don Enrique II de Castilla, en 1405, a ordenar la habilitación de una armada de tres galeras en Santander, encomendando el mando de una de ellas y de la expedición a Pero Niño, insigne cántabro nacido en el Valle de Buelna, el cual designó como capitanes de las otras dos naves a sus paisanos Fernando Niño y Gutiérrez de la Calleja. Soltaron la vela las tres galeras en la bahía santanderina y, después de navegar sobre nuestra costa yendo hasta Castro Urdiales y a San Vicente de la Barquera para tratar de unirse a Martín Ruiz de Avendaño, siguieron solas su rumbo hasta arribar a la isla de Ré y a La Rochelle, en cuyos puertos hubieron de ser muy bien recibidos Pero Niño y sus hombres en aquellos días durante los cuales luchaban ingleses y franceses por el Ducado de Guinia. Decidióse nuestro insigne paisano a combatir a los súbditos del rey de Inglaterra entrando con las galeras por el río de la Gironda, hasta dar vista a Burdeos, causando en este recorrido enormes daños al hacer numerosos prisioneros y quemar más de 150 casas y palacios, así como también las cosechas pendientes en las tierras ribereñas.

Después de la incursión realizada sobre la Gironda por Pero Niño, se unió a él, poniéndose a sus órdenes, el francés Mosen Charles de Sabasil con dos galeras para ir juntos sobre Corwal, desembarcando en Saint Ives, cuyo puerto saquearon, incendiando los edificios y apresando dos galeras. Continuaron la navegación hasta Darmouth y Plymouth, pero tuvieron

(16) Véase *La commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, por Mollat, Paris, 1952.

que replegarse por los duros temporales corridos, pasando posteriormente a Portland donde lograron positivo éxito.

Las cinco galeras, cuyo mando tenía Pero Niño, continuaron su navegación, atacando a Pool, patria del tristemente celebre pirata inglés Harry Paye. Pero Niño cubriose nuevamente de gloria, pues fue arrasada la población, no obstante la tenaz defensa opuesta por sus habitantes, que conservaron al ser vencidos trágico recuerdo de las hazañas realizadas «por el terrible Pero Niño», como llamó a nuestro gran marino un ilustre historiador inglés.

Decidido el regreso a España pasó Pero Niño desde las costas inglesas a las de Francia, fondeando con sus naves en Harfleur, donde fue triunfalmente recibido y desde allí siguió a Roan para invernar, e invitado por el Almirante francés Renand de Tru, estuvo una temporada en el palacio de Sanfontain, yendo posteriormente a París a reclamar con energía y buen éxito las pagas que habían ganado los hombres de mar a su servicio.

En septiembre del año 1406 se hace nuevamente a la mar Pero Niño y va en busca de la flota inglesa que navegaba por el canal de Calais, pero vientos contrarios y duros mares le obligaron a retornar a la costa francesa no sin haber desembarcado antes en la isla de Jersey, sometida a los ingleses, a los cuales derrotó totalmente causándoles numerosos prisioneros, exigiendo importantes rehenes y el pago de 10.000 coronas de oro que fueron cobradas y repartidas entre las tripulaciones de las galeras, además de imponer durante 10 años el pago de un tributo consistente en la entrega de doce lanzas, doce hachas y doce bacinetes.

Cruzado el canal de Flandes arribó la flota de Pero Niño a la Rochelle, donde hizo aguada y recaló también en Saint Michel y Brest, levando anclas finalmente con rumbo a Santander. En esta última travesía corrió terribles temporales sobre la costa Valancina entre Burdeos y Bayona de Francia y fue entonces cuando acaeció el primer encuentro de Pero Niño con el Almirante francés Mosén Robin de Bracamonte, mediando las circunstancias puntualmente registradas por Gutiérrez Díaz de Gámez en su «Victorial» y en el capítulo XL de su conocida Crónica (17).

Mosén Robin de Bracamonte y el Obispo de Saint Flour, que iban navegando hacia nuestra costa al venir como embajadores de Francia en Castilla, salvaron sus vidas librándose de perecer en el furioso temporal padecido y merced a la intervención de Pero Niño que los acogió en su galera para continuar el viaje hasta Santander. El valor y la pericia demostrada por la tripulación de la galera de Pero Niño, que evitó al hacer difíciles y arriesgadas maniobras un naufragio que parecía inmediato,

(17) Traducida al alemán, al francés y al inglés, ha sido editada nuevamente, precedida de un completo y valioso estudio preliminar, por don Juan Mata Carriazo, en el año 1941 (Colección de Crónicas Españolas, I, Espasa—Calpe, Madrid).

debieron de causar asombrosa admiración a Mosén Robin de Bracamonte, al ver salvada su vida y la del Obispo de Saint Flour, y por ello, años después de haber corrido tan grandes peligros en el mar, no olvidó el señalado servicio que le prestaron nuestros nautas, de los cuales había de solicitar ayuda en su lucha contra los ingleses, retornando al puerto de Santander en el año 1414 para ultimar un convenio en el que se obligaba el almirante francés a pagar a Gonzalo Gómez de Güemes todo el sueldo por los servicios que prestase él y su gente durante dos meses «al respeto que ha pagado e paga el señor Rey de Francia a los omes de armas e ballesteros que al dicho señor Rey de Francia dió sueldo por la mar a los que fueron en las naos e carracas e lorchas que él armó contra los ingleses...» (18).

Preparaba don Juan II el 17 de diciembre de 1429 la formación de una importante flota de naos, galeras, balleneros y fustas, que debía de quedar habilitada en el siguiente año y para facilitar los trabajos previos dirigió una carta en la fecha indicada desde Medina del Campo a Martín López de Córdoba, diciendo que había enviado «a la ciudad de Sevilla y a esa dicha villa de Santander al almirante don Fadrique, mi primo, para armar el dicho año e facer otras cosas que cumplen a mi servicio, porque vos mando que creades al dicho almirante mi primo de todas las cosas que vos endijere e mandare de mi parte...». Al mismo tiempo y en otra carta firmada también en igual día en Medina del Campo dirigiose el rey a Juan de Silva, «Alcaide de mis Atarazanas de la villa de Santander y a Gonzalo González de Setién vuestro lugarteniente en el dicho oficio», haciendo saber la designación del almirante don Fadrique para organizar la flota que debía de armarse en 1430 «con las galeras y fustas y otros navíos que por mí tenedes, que vos dijere que son menester, con todos los aparejos y armas que mandare facer», terminando el monarca la carta exigiendo el cumplimiento de lo dispuesto so pena de pagar 10.000 maravedíes.

Fueron muy laboriosos los preparativos realizados para reunir la armada y buscando don Juan II todas las colaboraciones precisas ordenó a «Rui Gutiérrez de Escalante, mi armador en la costa de Castilla e a vos Martín López de Córdoba... e a vos Juan Fernández de Pámanes e Fernán González Marín e a cualquier e cuales quiera de vos que por mí teneres el pan que yo mandé comprar para la dicha armada e a vos Juan de Escalante, tenedor del almacén de las mías armas de la villa de Santander e a otro o otros cuales quier persona o personas que tuviere y tengan lo susodicho... para que pasen todas las cosas que habedes de facer a ver en la dicha

(18) La carta de este convenio escrita en un pergamino en Santander el 15 de Septiembre de 1417 y autorizada por Pedro García de la Isúa, «escribano de nuestro señor el Rey é su Notario público en la su Corte é en todos los sus reinos», fue publicada por nosotros en «El almirante francés Robin de Bracamonte en Santander (1406 y 1417)». Revista «*Altamiras*» del Centro de Estudios Montañeses (1962-1963).

armada, que vos mando que todos los maravedises e pan e armas que vos e cada uno de vos habedes de pagar e dar para armar la dicha flota, que lo dedes e pagades».

Reunida la flota que don Juan II «mandó armar por razón de la guerra con los reyes de Aragón e Navarra», hizo D. Fadrique el 20 de diciembre de 1429 la designación de los capitanes para las 30 naos y balleneres aprestados y en favor de expertos maestros, entre los cuales figuraban paisanos nuestros tan destacados como Sancho Ruiz Cachupín y Bernar González de la Obra, que embarcaron en el puerto santanderino.

Para la mejor defensa de las naos habilitadas en Santander se fundían ya en la villa durante el siglo XV las bombardas necesarias, realizando los trabajos el maestro y herrero Juan Ximón, que en 1415 cedería al Cabildo de la Abadía de Santander la capilla consagrada a San Simón y San Judas, situada en el barrio que todavía conserva dicho nombre en nuestra ciudad. Otros parientes del maestro Ximón, avicinados igualmente en la villa santanderina como Pedro Gutiérrez Ximón y Juan Ximón, presentaron en el año 1430 las cuentas relativas a los trabajos efectuados en la fundición de tres bombardas para el rey: «una que tira cinco quintales, otra que tira tres y otra pequeña.»

Desplazábase la familia Ximón en distintas ocasiones y por orden del rey a otras ciudades españolas para fundir en ellas piezas de artillería, trabajando en Soria al cumplir un contrato en el año 1445 e hicieron trabajos después en Valladolid, pasando más tarde a Sevilla en 1480 y allí permanecieron desde enero a abril realizando distintas fundiciones artilleras. Falleció Juan Ximón el 2 de septiembre de 1480 y sus familiares continuaron fundiendo piezas de artillería asociados a otros santanderinos como García Orejón, con el cual, para dar cumplimiento a una real cédula dada por los Reyes Católicos el año 1488, fueron a hacer en Vizcaya «tiros de polvo de artillería así grande como mediana y menuda», mandándose al Corregidor que proporcionase a dichos maestros fundidores cuantos elementos y asistencias fueran precisos al objeto del mejor cumplimiento de su comisión, según nos dice un documento guardado en el archivo municipal de Santander.

Los grandes servicios prestados por Juan Ximón a la Corona fueron reconocidos por los reyes cuando el 20 de mayo de 1476 le nombraron en una Real Cédula Alcalde del Castillo y fortaleza de Santander, dándosele también, según otra disposición real firmada en Toro el 15 de noviembre de igual año, «un solar para edificar unas casas en la villa santanderina».

EL SIGLO XVI

Después de desembarcar el Emperador Carlos V en Villaviciosa, haciendo su primera travesía a España desde Flandes, y el 19 de septiembre

de 1517 decidió el César continuar por tierra su viaje, por lo cual, al día siguiente, las naos arribadas al puerto asturiano pusieron rumbo hacia Santander, «pues el viento se le había puesto muy bueno», fondeando en nuestra bahía felizmente la nave real y las otras que la escoltaban el 21 de junio, para dispersarse la armada seguidamente. Quedó solo fondeado en nuestro puerto el ÁNGEL a bordo del cual había realizado su viaje a España el Emperador y, al ser calafateado días después en la ribera de la bahía santanderina dicho navío, se produjo un incendio que, favorecido por un fuerte viento, hubo de destruirle totalmente, siendo originado tal siniestro al inflamarse la caldera de la brea utilizada en el calafateo y que de modo imprudente se había calentado a bordo en vez de hacerlo sobre el sitio donde estaba varado el navío. La causa de hacerse la operación que tuvo tan desgraciado fin, fue la de realizar un recorrido general en el ÁNGEL que pensaba utilizarse para un nuevo viaje que había de emprender a Flandes, partiendo de Santander, el Infante don Fernando, Rey de Romanos.

Fue el ÁNGEL un verdadero alarde en la arquitectura naval de su época y de muy sólida construcción dinamarquesa, como lo acreditaban algunas balas de grueso calibre que en cierto combate quedaron incrustadas en los costados del navío sin pasarlo. Era éste mandado por Juan de Termond, maestro general de la artillería de Flandes, quien trajo a España al Emperador y a 300 personas de su séquito que también vinieron a bordo del navío.

El Archiduque don Fernando, hermano de Carlos V, llegó a Santander procedente del interior de Castilla el 3 de mayo de 1518 y el 27 del mismo mes y año dejó las aguas de nuestra bahía al ir embarcado en una de las cinco naos de alto bordo que formaban la armada que puso rumbo a la expedición, para ir en demanda de Flandes llevando 400 hombres de tropa.

A las seis de la tarde del miércoles 16 de julio de 1522 arribaba al puerto santanderino desde Southampton el César Carlos V, después de realizar una feliz travesía «y viniendo bueno S. M. sin le hacer ningún enojo la mar». Acompañó al Emperador en este viaje un crecido contingente de tropa, integrado por 3.000 hombres, y estuvo en Santander don Carlos hasta el día 25 que emprendió un viaje por tierra hacia Parbayón y Villasevil, pernoctando en este último pueblo del Valle de Toranzo, para pasar después a Molledo el domingo 27, llegando a Reinosa por la noche, donde cenó, y en días sucesivos siguió por Brañosera y por Aguilar de Campoo hasta entrar en Palencia, pasados doce días desde su salida de la villa santanderina.

Cuidaba el Concejo de Santander que su puerto fuese atendido en los fondeaderos y en los servicios auxiliares necesarios al intenso tráfico que realizaba en el siglo XVI y deseando evitar la perniciosa acción causada por los arrastres de arenas traídas a la bahía, así como de mejorar los

muelles precisos para el movimiento de mercancías, e hizo distintas exposiciones a S. M. consiguiendo finalmente una real carta, otorgada por D. Carlos y por doña Juana en Valladolid el 5 de agosto de 1542, dirigida a la Justicia y Regimiento de la Villa, diciéndose que en Santander «hay una ría grande a donde entra la mar por una canal y en la dicha ría para se cargar y descargar mucha parte de mercaderías que salen de estos reinos y vienen de otros extraños a ellos y la dicha canal de la ría y puerto se va estrechando y las naos, fustas e navíos, que al dicho puerto vienen, no entran seguros a la dicha ría e algunas veces quedan en seco cuando salen o entran, a causa del cual reciben mucho daño, e perjuicio e peligro los dichos navíos e fustas e los mercaderes que en ellos vienen, e para remedio desto convenía que se hiciese un muelle e contramuelle que comenzase de la iglesia de los Cuerpos Santos hasta las peñas de Herbosa, que podría haber 400 brazas, poco más o menos; e porque la dicha villa no tenía propios de qué poder el dicho muelle y era en beneficio de las dichas naos e fustas que al dicho muelle e ría vienen, e de las mercaderías que en él se cargan o descargan, me suplicasteis y pedisteis por merced os mandasemos dar licencia para que en las provisiones e mantenimientos que en dicha villa se vendiesen, pudiesen echar por sisa e asimismo por las naves e fustas e mercancías que al puerto de esa dicha villa vinieren e se cargaren e desde 4.000 ducados que podría costar el dicho muelle y contramuelle, y como la Nuestra Merced fuere, sobre la cual por nuestra carta mandamos a nuestro Corregidor de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, que cerca de ello abriese cierta información e con su parecer la enviase ante Nos, el cual en cumplimiento de la dicha nuestra carta ovo la información e justamente con su parecer la envió ante los de nuestro Consejo e por ellos visto fue acordado que debíamos dar esta nuestra Carta en dicha razón e Nos tuvimoslo por bien, e por la presente vos damos licencia e facultad para que en los dichos mantenimientos e provisiones que en esa dicha villa vendieren o vinieren a vender, e sobre los dichos navíos e naves e fustas e mercaderías que en el dicho puerto se cargan e descargan, podáis echar de sisa los 4.000 ducados y no más ni allende, en lo cual mandamos que contribuyan todos aquellos que de derecho a ello sean obligados y los maravedís que se cobrasen de la dicha sisa se pongan en poder del mayordomo del consejo de esa dicha villa para que allí se gasten en hacer el muelle y contramuelle y no en otra cosa alguna e que cogidos los dichos 4.000 ducados de la dicha sisa ni pidáis ni lleveis más so aquellas penas en que caen e incurren los que cogen e llevan semejantes sisas sin nuestra licencia e mandatos y por esta nuestra carta mandamos al nuestro Corregidor e Juez de residencia de las Cuatro Villas de la Mar que tomen las cuentas de lo que así se cobrase de la dicha sisa, y cómo y de qué manera se gasta en la obra del dicho muelle y contramuelle, y envíen los del nuestro consejo relación verdadera de lo que cerca

de ello pasa para que por ellos visto se provea lo que más convenga, e non fagades ende al por alguna manera, so pena de 10.000 maravedís para la nuestra cámara...».

Al aplicar el arancel de sisas formado el 5 de enero de 1554 en favor de la villa de Santander y como consecuencia de la real cédula citada que dieron Carlos V y su madre, se empezó a cobrar «por cada tonelada de un buque que entrase en el puerto con carga y descarga el todo o parte de ella; 7 maravedís, y otros 7 el que saliere cargado en todo o en parte de ella; cada barquilla o barquillo de los que pescan en la ría pagaban al año 3 reales; y los dueños de pinazas pagarán lo cota se les fije, dando cada pinaza o batel de la canal de Heras, Socabarga, Liaño, Puente Solia, Mobardo, etc. que se dedican a traer madera, remos o leños, 3 reales al año»; estimándose en un ducado anual lo que debía pagar cada barco de pasaje al ir a Pedreña.

Con referencia a los bastimentos especificaba este arancel las cantidades que habían de satisfacerse a la villa, y así «cada fanega de trigo, cebada, centeno, mijo, borona, habas, lentejas, garbanzos, e toda legumbre, contando dos fanegas de la última por una de trigo que se carguen o descarguen, cada fanega de avellana, nuez o castaña, 10 maravedís; la fanega de linaza, 6 maravedís; el ciento de ajos o cebollas, 2 maravedís; cada millar de limón, lima o naranja, 2 maravedís. Pagaba cada saca de lana 8 maravedís. Cada bala de pastel, tres maravedís; cada fardel o costal de peletería, cinco maravedís; cada costal de granza, 20 maravedís; cada bala de grana, real y medio; cada costal de regalíz, dos maravedís; cada libra de azahar, ocho maravedís; cada caja de terciopelo o sedas, 200 maravedís; cada libra de pimienta un maravedí; cada costal o caja de cordobanes, 3 reales; cada fardel o caja de fradacas, 2 reales; cada quintal de jenjibre, 100 maravedís; cada quintal de canela, 200 maravedís; toda verga de oro o pasta de plata, el dos por ciento de lo que valiere; cada caja de perlas o aljófar, dos ducados; cada pieza de literas, armarios, escaparates, cofres, molinos de viento, etc. un real; cada estal de hilaza, un real; cada bala de papel, cuarenta maravedís; cada tina de mercurio de Flandes, Francia o Billa, tres reales; cada roldana de cobre, un real; cada caja de vidrios, diez maravedís; cada caja de guantes, un real; cada cuarterola de pasas o higos, dos maravedís; cada pipa de aceitunas o alcaparras, sesenta y un maravedís que se cargue o descargue; cada quintal de jabón que se cargue o descargue, 50 maravedís».

Se impusieron además, en el arancel de referencia, otros derechos sobre el aceite, grasa, sebos, candelas, cera, lino, cáñamo, cuerdas, alquitrán, pluma, resina y estopín, teja, ladrillo, cal, paños de Inglaterra, de Flandes, de Ruan, tapicería, sargas o lanas, capotes, medias, calzas, lienzos de Flandes, de Nantes, de Bretaña, manguitos y lona, estaño, hierro, plomo, acero, remos, duelas, toneles, pipas, viguetas, piezas de nogal o castaño, flejes

de arcos, pescados, como salmón, congrio, sardinas, sarda o caballo, anchoas, atún y pescados frescos».

Durante el siglo XVI continuó la actividad de los astilleros santanderinos y desde sus gradas se deslizaron magníficos bajeles que honraron a los constructores montañeses, cuya habilidad y pericia se tuvo en cuenta al preparar don Luis de Recasens sus campañas contra los berberiscos en los años 1529 y 1535, pues dispuso entonces Carlos I que fueran a Cataluña para fabricar las naves precisas, maestros de ribera y oficiales radicados en Santander y en las otras tres villas del mar de Castilla.

Las antiguas atarazanas santanderinas, que ya en el siglo XIII hicieron magníficas naos, cesaron en sus trabajos a causa de haberse ido cegando con los constantes arrastres del arroyo de Becedo y otros, el canal de la Ribera e impedirse también desde ellas la salida de los navíos al mar, una vez construido el puente que arrancaba al pie de la Abadía para unir las dos pueblas de la villa, siendo preciso por tales causas fabricar en lo sucesivo bajeles en otras zonas de nuestra bahía. Así en el año 1572 Juan de la Calleja otorgaba una «escritura obligandose a pagar anualmente al Concejo dos reales de plata por la renta de un sitio que le cedían para la fábrica de una fragata en la plaza que se halla pegante a la muralla de la puerta del Peso de la Harina que linda por una parte con herrería de Juan Abad y por el vendabal con la calle de la Mar» (19).

El abandono de las Atarazanas santanderinas, situadas sobre el canal de La Ribera, finalizando el siglo XVI, puede apreciarse en el conocido grabado que publicó Jorge Braum en su obra «Civitates Orbis Terrarum», apareciendo destechadas, con arcos derruidos y sin salida hacia las aguas de la bahía, al impedirlo los tres ojos del puente construido sobre el citado canal al que anteriormente nos referimos. Afirma también el estado de ruina de las Atarazanas Juan de Castañeda, al decir «que de las cuatro naves para galeras solo han quedado los pilares y arcos de piedra» (20).

En una reunión del Concejo santanderino celebrada el 15 de abril de 1624 se acordó «que por cuanto se han caído algunos arcos de las Atarazanas y la piedra de ellos está en tierra y que para que se pueda aprovechar de ello atendiendo a la fábrica de los PP. del Convento de San Francisco de la villa y que al presente fabrican una iglesia nueva para ellos, se les hace gracia de la piedra que hubiese caído para que rueguen a Dios por

(19) Estaba situada en las proximidades del terreno que, robado al mar mucho tiempo después, sirvió de solar para construir el actual mercado del Este e iba desde la calle del Medio hacia la antigua del Martillo (hoy M. S. de Sautuola).

(20) Juan de Castañeda en su interesantísimo manuscrito «Memorial de antigüedades de la villa de Santander» (1592) y del cual guardábase una copia en la antigua Biblioteca Municipal de la Ciudad (Colección Pedraja).

todos y que se entiende de la piedra de esquina y piedra labrada, que lo menudo se guarda para empedrar las calles».

Otro testimonio del abandono y ruina de las antiguas atarazanas santanderinas le encontramos al leer la relación del portugués Pedro Teixeira, que visitó la villa santanderina hacia el año 1627, cuando dice «que se muestran las ruinas de unas antiguas atarazanas donde debían de fabricar bageles y cerrada la entrada con dos torreones que parece ser cerraban con alguna reja o puerta o cadena; hoy no sirve de más que para el abrigo de las barcas de pesca y otras menores» (21).

Al solicitar en septiembre de 1752 don Juan Fernández de Isla, los terrenos destinados para construir dos almacenes sobre el emplazamiento de las viejas Atarazanas, afirmaba «ser todo aquel paraje ruinas de las que hubo en lo antiguo de este puerto como es visible por los arcos y vestigios que permanecen, si bien entre ellos hay un tramo de juego de pelota», concediéndose al insigne solicitante la licencia necesaria para levantar los edificios proyectados, en virtud de un Decreto de primero de octubre de 1752.

La desaparición de las antiguas Atarazanas santanderinas no determinó, como ya dijimos, el cese de la construcción naval en el puerto y además de construirse magníficos navíos durante los años finales del siglo XVI en el Real Astillero de Guarnizo, cayeron también al agua otros bajeles de alto bordo salidos del astillero de la isla del Oleo en distintos años del siglo XVII, y de los cuales trataremos más adelante.

En una información practicada en Santander el 12 de mayo de 1558 ante García de Nabares, escribano público y notario de la villa, consta que Toribio y Jerónimo de la Puebla, vecinos de ella, solicitaron ser indemnizados «del valor de la nao de su propiedad NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN, que se perdió yendo de servicio de su Majestad en el condado de Flandes al realizar su primer viaje formando parte de la armada de don Diego Hurtado de Mendoza y tenía 513 toneladas de porte valiendo 6.500 ducados». En las reclamaciones que hicieron los armadores para apoyar sus pretensiones y percibir el importe de la nave perdida propusieron una prueba testifical en la que hubieron de comparecer los armadores santanderinos Juan de Horna, Pedro Santiago y Francisco de Bolívar, diciendo unánime los dos primeros «que la nao naufragada era muy grande y de las mejores de la costa y que valía 7.500 ducados, sabiéndolo porque ellos habían hecho en el mismo año otra nao cada uno del porte de la susodicha». Estas declaraciones fueron confirmadas por Francisco

(21) Véase en *Descripción de las costas y puertos de España*, por Pedro Teixeira, publicada por el ilustre académico D. Antonio Blázquez, Boletín de la Real Sociedad Geográfica, 1910, Tomo 52, en la parte correspondiente a los puertos y lugares de las Cuatro Villas de la Mar de Castilla.



de Bolívar, el cual manifestó «haber hecho también otra nao en el presente año de 1558 del mismo porte que la NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN.

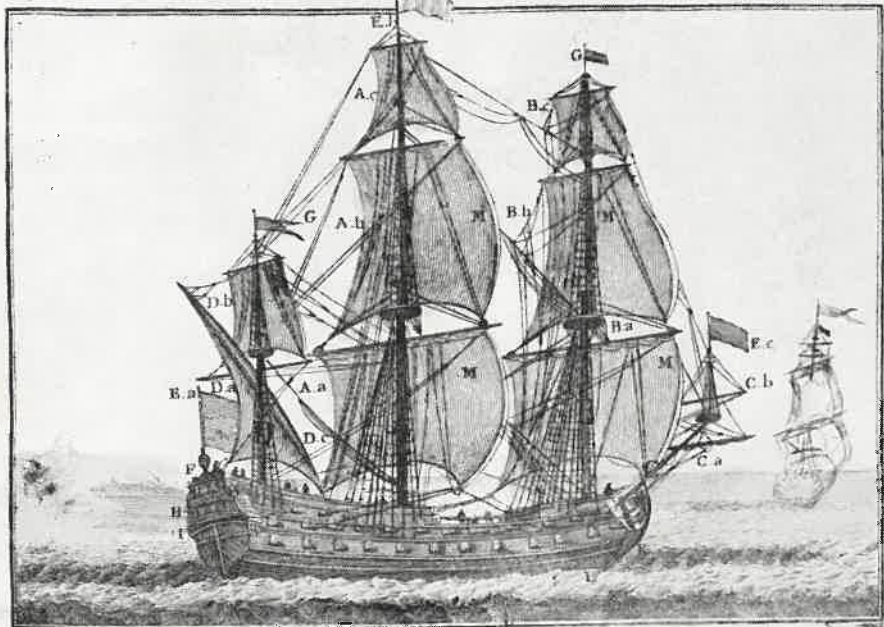
Declararon en idéntico sentido que los antes citados y en favor de Toribio y Jerónimo de la Puebla otros armadores como Rodrigo de la Cal, vecino de Ambrosero, y García de Escalante, domiciliado en Laredo, quienes afirmaron que la nave de los Pueblas «era de primer viaje e de porte de 513 toneladas e recia e muy bien artillada e aparejada y que valía 6.500 ducados, siendo además una de las mejores de la costa e fuerte e bien labrada», sabiendo lo dicho estos testigos porque la conocían y en el año anterior habían construido ambas otras de tipo análogo. Con estas declaraciones coincidió la de Gaspar de la Torre, armador y vecino de Laredo, que hubo de decir haber botado al agua en el repetido año de 1558 una nave como la de NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN.

Juan de Peñalosa, administrador de los diezmos del mar de Castilla, en la noble y leal villa de Santander, entregó al capitán Juan de la Isla el 23 de agosto de 1569 ante Toribio de Castilla, escribano de la Majestad Real y del número de la villa y al efecto de cumplir la Real Cédula de Felipe II fechada en el Escorial el 30 de octubre de 1568, «ciertas cosas contenidas en el memorial que firmado por el Secretario Francisco de Eraso debían de llevarse a la nueva España en un navío que el Rey mandó comprar y aparejar». Para esta expedición, iniciada desde nuestro puerto, se utilizó el navío ESPÍRITU SANTO del armador y vecino de la villa de Laredo, Hernando Muñoz, «el cual dicho navío va y es con su cubierta principal, que al tiempo que se compró no estaba tillada, e se hizo de nuevo e su puente e su jareta e cuerda de poca proa que se hizo de nuevo con su pabesada e dos toldos».

Puesto al ancla en la bahía santanderina el navío comprado a Muñoz recibió a su bordo, además de los precisos bastimentos y vituallas, gran número de pertrechos que debían de conducirse al puerto de Acapulco y desde allí en su mayor parte después a las Islas Filipinas, yendo armado el buque «con ocho versos dobles y ocho sencillos cada uno con dos servidores y sendas cuñas y municionados con 60 pelotas de plomo e fierro e 10 docenas de pelotas de fierro así como dos pasamanos con sus cepos y ruedas de madera» y un pie de cabrada de hierro más un barril de pólvora y 55 libras de plomo para la munición de los arcabuces diversos del dicho navío, completándose el armamento con seis ballestas con sus gafas y dos pares de cuerdas y una abancuerda y ocho rodela y dos docenas de medias picas de munición de naos, añadiéndose para el servicio de los arcabuces cuatro rollos de mecha comprados en Santander.

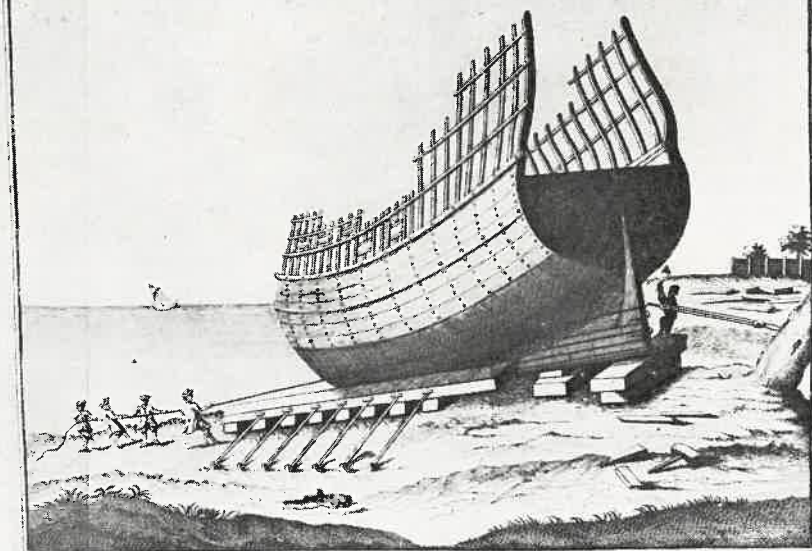
Los bastimentos y vituallas necesarios para la travesía de EL ESPÍRITU SANTO estaban integrados por 51 quintales y nueve libras de bizcocho, en 6 botas de madera, 5 toneles de sidra envasados en 11 botas «para brebaje de la gente de dicho navío», 8 botas de vino de Andalucía, 12 bo-

Ces Vaisseau portant toutes ses voiles. Vascello con tutte le sue vele. T. 5.



Navío del siglo XVIII

T. 5. Pag. 226.

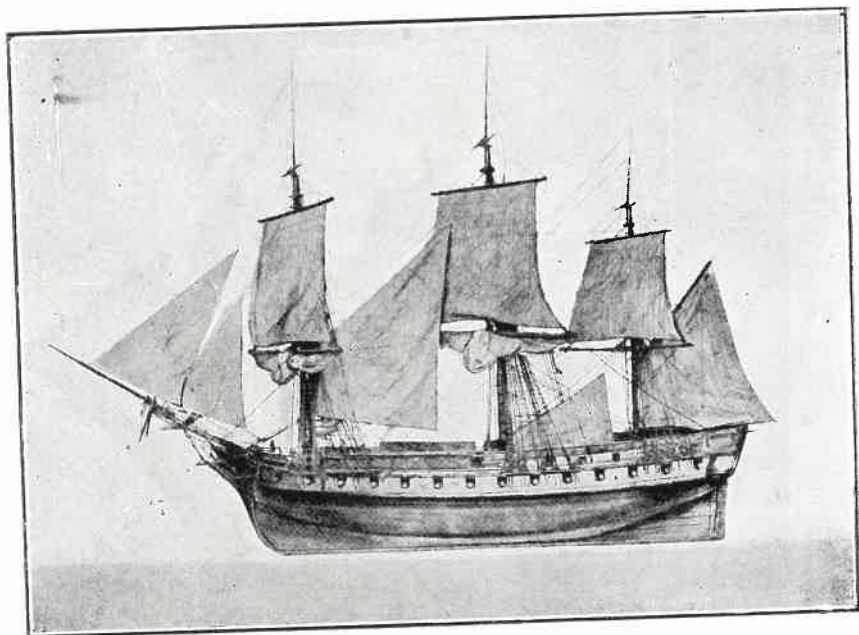


Modo de votar un Navio al Agua

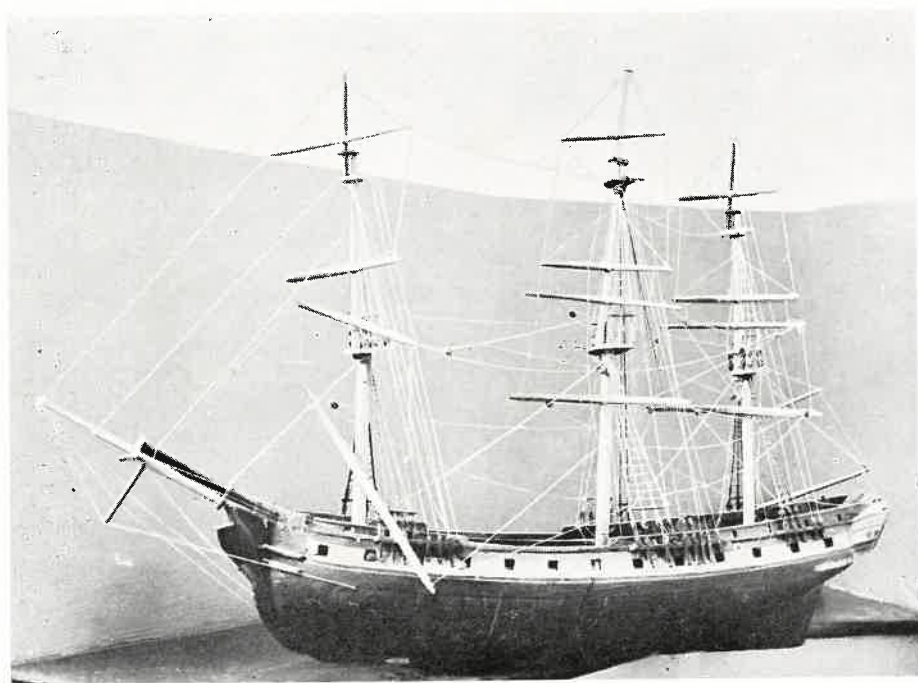
Modo de votar un navío al agua. Siglo XVIII



El llamado «Arco de Carlos III». Entrada a la fábrica de Artillería de La Cavada.
Estado actual



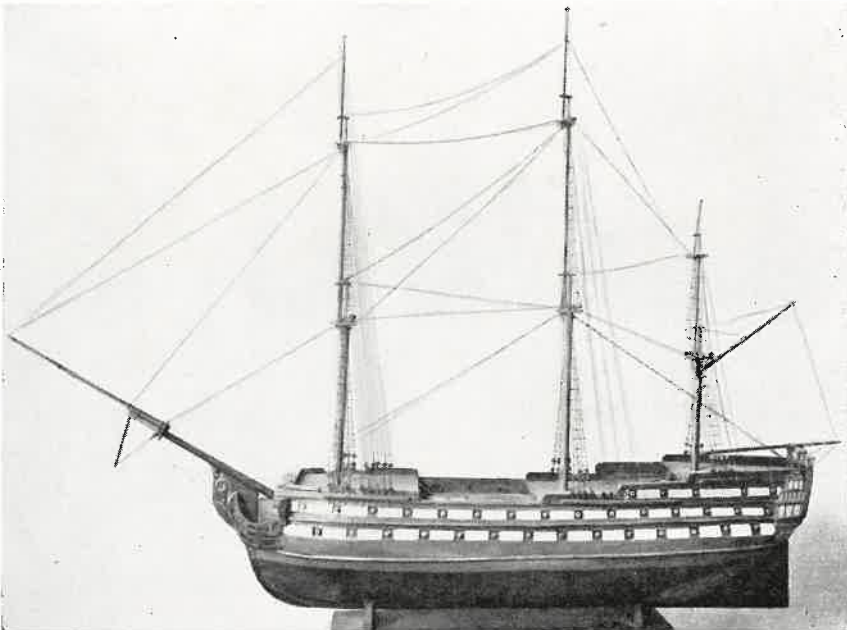
Navío del siglo XVIII



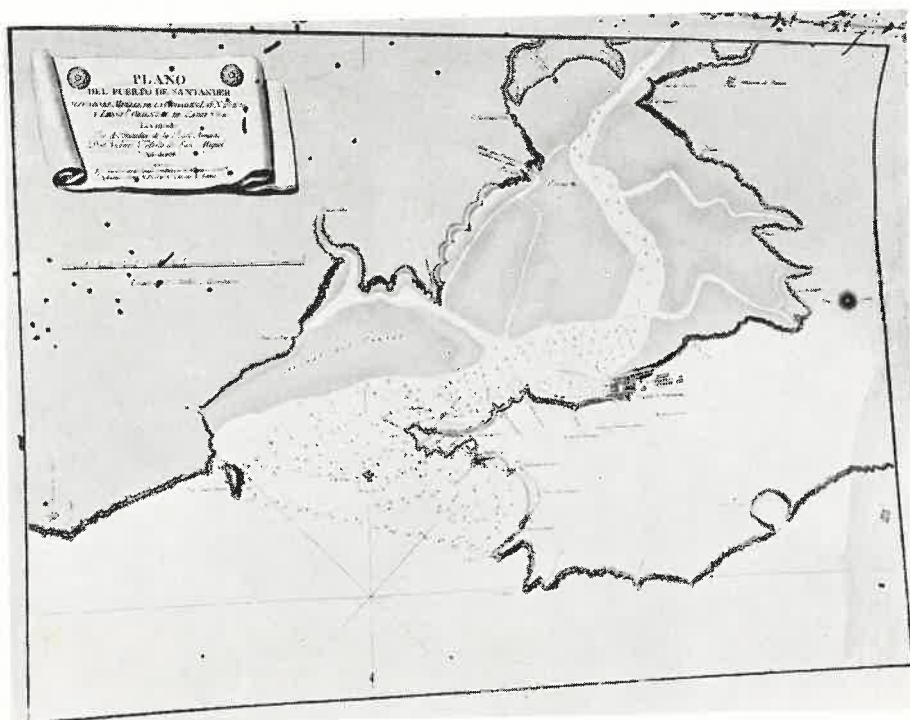
Exvoto de un navío mercante armado en corso. Finales del siglo XVIII. Perteneció a la Obra Pía de Sandoñana



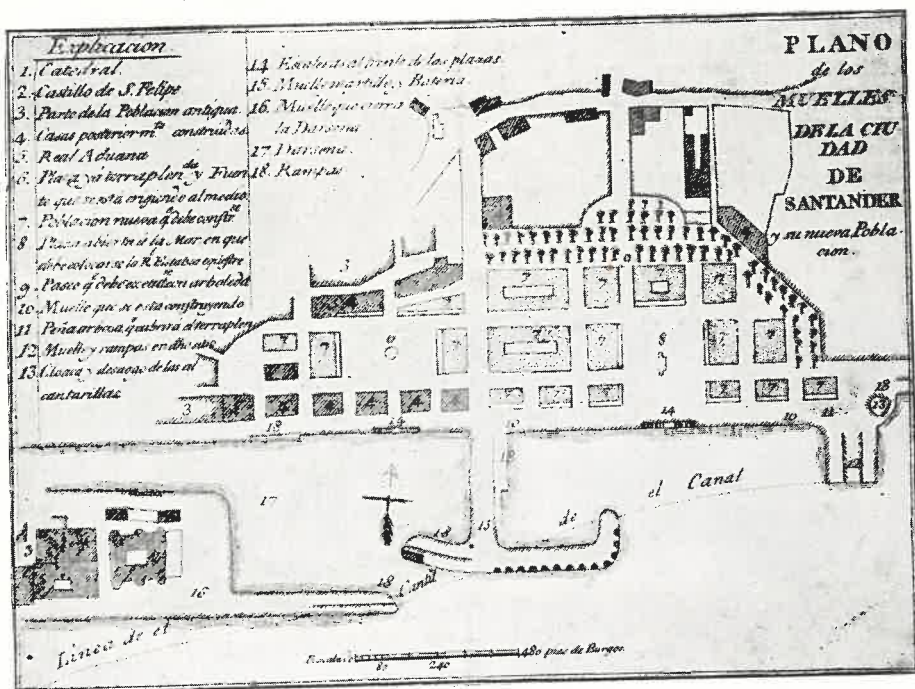
El REAL FELIPE, importante navío, construído en el Real Astillero de Guarnizo en 1732. Tenía tres puentes y 114 cañones. Se cubrió de gloria en la famosa batalla naval de Tolón



EL MONTAÑÉS, que tomó parte en la batalla de Trafalgar al mando del célebre marino F. Alsedo Bustamante. Fue construído merced a la aportación económica de los indianos montañeses



Plano del puerto de Santander en 1788, según Tofiño



Plano del proyecto de obras a realizar en Santander a finales del siglo XVIII

por orden de Juan de Acuña. Completaban el armamento recogido en Santander por Juan de Isla «trescientas e setenta y cinco picas con sus fierros y argollas e tachuelas e pasadores para enhestar las ciento e cincuenta que van de por enhestar, que los fierros e argollas e los más necesarios para ellas van en un cajón».

Los géneros de ferretería registrados para la expedición eran entre otros 200 hachas, 100 de monte y 100 para carpinteros de ribera, sumando la misma cantidad los azadones y las palas de hierro. Las sierras fueron 16, «seis francesas con una lima y 4 serradores para tronzar e una lima e otras 6 sierras braceras con otra lima, disponiéndose de 12 candados con sus llaves y tornillos destinados uno de ellos al pañol y otro a trancar la escotilla, más una cerradura con su llave para la cámara y dos romanas de hierro grandes con sus pilones para posar y dos brazos de balanza con sus fieles de hierro, que eran cuatro balanzas de cobre».

La clavazón de la que se hizo cargo Juan de Isla para cargar en el navío que mandaba ascendió a 53.328 clavos de hierro, «los dos mil e ciento e setenta pernos redondos grandes y los quince mil clavos medianos de alfaxia e los catorce mil clavos de a diez en libra e los veintiocho mil ciento e cincuenta clavos pequeños de barrote», poniéndose todos en cuarenta y dos cajones junto con los estoperoles.

«Otros cincuenta mosquetes con sus cajas de madera y en ellas sus llaves y baquetas con cincuenta frascos e cincuenta frasquillos sacapelotas» fueron acondicionados en diez cajones de madera, poniéndose además a bordo de EL ESPÍRITU SANTO «trescientos e noventa y cinco arcabuces e otros tantos frasquillos e rascadores e ciento e cincuenta sacapelotas para los ciento e cincuenta arcabuces, por lo que los demás no llevaban sacapelotas».

De utensilios de fragua cargaronse en el navío «cuatro bigornizas de fierro aceradas, un yunque que pesaba trescientos e cuarenta y tres libras, dos tornos para limar en tienda de cerrajero, seis martillos grandes para herrero, pesando 61 libras, ocho caños de hierro para fuelles de fragua e dos crebicies o toberas de hierro».

La remesa de cobre pesaba 859 libras y de ellas 500 correspondían «a sesenta planchas delgadas que se adelgazaron en esta villa de Santander para hacer cucharas para cargar la artillería» yendo el resto de la partida en ocho planchas gruesas.

De útiles e instrumentos para la navegación se adquirieron en Santander «veintiocho ampolletas e relojes de arena en un cajón, seis agujas de marear, 100 relojes de sol de marfil, los sesenta e uno pequeños cuadrados e los veinti e nueve mayores de hechura de libretes,» además de «dieciocho linternas de madera con sus hojas de cuerno comunes, que las dos de ellas se le señalaban al capitán Isla para el servicio del navío, una bitacola, 2 lantias, 2 plomos para sondar y 6 piezas de cordeles.»

De artículos de calafateo contábase con 75 quintales de brea que ocupaban 44 cajones, y el alquitrán se envasó en 24 barriles venidos de Flandes, cargándose también tres quintales y nueve libras de azufre, y para la maniobra se enviaba una partida de 200 poleas de madera, 64 de las cuales eran de dos roldanas y las restantes de una.

Los arpeos que llevaba el navío fueron 14 «de fierro de a cinco uñas cada uno que pesan dos mil e doscientas e sesenta y tres libras, y las anclas en número de cuatro pesaban diez quintales e diez libras, de a ciento cincuenta libras el quintal». Para el mejor éxito en la navegación disponía Juan de Isla de «una carta de marear que se compró en Santander para llevar de respeto y entre los artículos llamados de rescate, para entregar en caso necesario a los indios, figuraban entre las mercaderías puestas bajo cubierta 4.056 cascabeles de latón de todas suertes y diversos objetos de cristal, como margaritas, que pesaron 38 libras y cuatro onzas, y 199 libras y 11 onzas y media de cristalinas colocadas en dos barriles, cargándose además 92 millares de abalorios blancos.

La jarcia embarcada pesaba 50 quintales y una libra y, para completar los efectos navales necesarios en operaciones de calafateo, remitíanse «27 quintales y 56 libras de estopa de cáñamo, acondicionados en 10 fardos con sus arpilleras de angeo, y 3 quintales y 9 libras de azufre».

En el botiquín del navío habilitado para Juan de Isla se incluyeron «15 onzas de emplasto centauro y cinco onzas de emplasto semilis e cinco onzas de diapalma y nueve onzas de ungüento rosado, quince onzas de emplastos y socrocio nicolao», tomado como la casi totalidad de los efectos y pertrechos embarcados «de la munición de S. M. en Santander», completando los medicamentos «una libra e tres cuarterones de trementina y una libra de bolarménico e siete onzas de polvos restritivos y tres libras de té y media libra de ungüento besalicón e media de ungüento aureo e media libra de miel rosada e cuatro onzas de alumbre que se compró en esta villa de Santander, más cien huevos e dos libras de estopa para si oviere heridos» y, entre los utensilios del indicado botiquín, se incluyeron «seis ollas de tierra zamorana que iban en dicho navío de respeto por si oviere algún enfermo».

Echó el ancla con su navío el capitán Isla en el puerto de Acapulco finalizando el mes de enero de 1570, y en una carta que dirigió a Felipe II el 8 de marzo del indicado año, comunicábale, después de confirmar un aviso anterior enviado al monarca, «haber llegado a Nueva España y de la brevedad con que don Martín Enrique vuestro visorey le despachaba, para las Islas Felipincas con tres navíos de Vuestra Majestad, los dos que de las islas vinieron el año pasado y el otro que se compró de los del trato del Perú para poder llevar mejor las armas y municiones que de Castilla trajo y las demás cosas que proveyó Vuestra Majestad se llevase de esta Nueva España. En todo se ha tenido el cuidado y brevedad que ha sido

posible y así ha sido Dios servido que al 9 de marzo soy a la vela con los tres navíos, armas y municiones y con hasta 180 personas entre mareantes y gente de guerra y casados y religiosos, que no ha sido posible llevar más en ellos, todo lo cual en nombre de Vuestra Majestad llevo a mi cargo para con ellos me presentar en las Islas Filipinas del Poniente ante vuestro gobernador y capitán general Miguel Lopez de Legaspi....» (22).

El 18 de enero de 1566 había escrito desde Santander Juan de Peñalosa al rey don Felipe II para acusar recibo de las instrucciones dadas por el monarca y decirle que cumpliría lo ordenado sobre el «despachamiento de cuatro naos y gente de mar reunidas en Santander», así como la entrega de la artillería y liquidación de las cuentas al satisfacer los gastos originados, rogando finalmente a S. M. que se le mandasen los fondos necesarios para el apresto de dichas naves, venidas a nuestro puerto bajo el mando de Pedro Valdés y a cargo del capitán Archeniega.

Facilitaba con frecuencia el Concejo santanderino la artillería necesaria para armar navíos en nuestro puerto, contrayendo el maestre y dueños de los buques la obligación de responder por el valor de las piezas recibidas, como lo hizo en el año 1572 Juan de Abar, que puso en su buque dos piezas de bronce pertenecientes al citado Concejo, y, dos años después del últimamente indicado, sabemos que el Corregidor de las Cuatro Villas de la Costa daba un informe diciendo que el Duque de Medinaceli había pedido otras dos piezas de artillería propiedad del Concejo de la villa santanderina, el cual suministraba además las municiones necesarias. Así lo había hecho ya en el año 1571 cuando Hernando de la Huerta reconoció «haber recibido del señor don Lopez de Quevedo, procurador en el Concejo, 129 pelotas de hierro grandes y pequeñas, siendo, las 96 pequeñas de versos y las restantes, que son 33, grandes de tiros mayores.»

En la armada que salió de Santander con rumbo a Flandes al mando del Duque de Medinaceli, el 14 de mayo de 1572, llevaba la nao, perteneciente al laredano Martín de Capetillo, dos piezas de artillería, que el Concejo santanderino había entregado al mencionado Duque, y, después de hacer la flota una travesía con recios y duros temporales causantes de varias

(22) Véase en el Archivo de Indias (sección segunda, contaduría, leg. 461) las cuentas de esta expedición de Juan de Isla, presentadas por Juan de Peñalosa.

Después de abandonar Legazpi a Cebú, resolvió Felipe II, al desaprobar el hecho, que el capitán Artieta adquiriese en Santander una zabra convenientemente pertrechada para ir en socorro de Legazpi y que, mientras se preparaba la expedición, hiciérase todo en el mayor secreto, pues debían de ignorar los portugueses la finalidad del proyectado viaje, el cual decíase motivado por prestar ayuda a Pedro Menéndez de Avilés.

Debió de parecer insuficiente el envío de una sola nao y, por Real Cédula de 30 de octubre de 1568, diéronse instrucciones al capitán Juan de la Isla para ir a Nueva España y Filipinas, aprestándose el año 1569 navíos y armas, que el citado capitán llevó del puerto de Santander por Acapulco a Filipinas.

arribadas, pudo llegar finalmente a su destino, no sin haber sufrido graves pérdidas, pues la nave de Capetillo naufragó al dar sobre unos bajos de la costa flamenca, pereciendo cinco de sus tripulantes y perdiéndose buen número de los caballos embarcados, 140 sacas de lana y las dos medias culebrinas prestadas por la villa de Santander (23).

Inspeccionados por Cristóbal de Barros, Superintendente de Fábricas, Montes y Plantíos de la Costa Cantábrica, se habían construido en el año 1583 nueve galeones, saliendo del astillero santanderino para Cádiz seguidamente tres de ellos y quedando para ultimar en el siguiente año los seis restantes, que eran los nombrados SAN MITERIO Y SAN CELEDÓN, SAN PEDRO, SAN FELIPE Y SANTIAGO, LA ASCENSIÓN, SANTIAGO EL MAYOR Y SAN PEDRO, de los cuales tenía mayor arqueo, con 656 toneladas, el primero de los citados, siendo de tonelaje aproximado los restantes. Esta flota de seis galeones zarpó de Santander el 24 de julio de 1584 al mando de Juan Martínez de Recalde para ir en demanda de Lisboa y navegar después hasta Sevilla, donde tenía que reunirse con otros seis galeones de la armada de Andalucía.

Se había entrevistado en Santander Juan Martínez de Recalde con Cristóbal de Barros el 3 de junio de 1584, dándose este último «mucha priesa en el armamento de los galeones y conducción de la gente mareante y provisiones», afirmando Recalde que los galeones construidos «le han parecido mucho mejores que según la relación que de ellos le habían hecho», diciéndolo así en una carta dirigida al Rey en la que habla también «de varios puntos convenientes al apresto, provisiones, artillería y estandarte de dichos galeones», de los cuales debía ser Capitán General el citado Recalde.

El frecuente arribo de las armadas a Santander no dejaba de ocasionar algunos perjuicios en las instalaciones portuarias de la villa, alegadas por el Concejo de ella para conseguir rebajas en las contribuciones exigidas, como sucedió en el año 1599 con ocasión «del empréstito o anticipo de las pagas de los millones», elevando el Concejo la siguiente petición:

«En la villa de Santander a quince días del mes de diciembre de mil y quinientos y noventa y tres. La Justicia y Regimiento della, estando juntos en su ayuntamiento según lo tienen de costumbre, especial y nombradamente Diego Meléndez, Alcalde Mayor desta villa, y el Licenciado Juan de Arredondo Alvarado, Fernando de la Riva-Herrera, Pedro de Barreda, Alonso de Cossío, Hierónimo de la Puebla Bonifaz y Juan de

(23) Entre los maestros encargados de la artillería en Santander durante el año 1594, podemos citar a Juan de Zúñiga «cerrajero al servicio de las galeras de Cantabria», que arregló «mucha artillería de hierro colado que se hallaba desfognada e inservible, la cual repasó en poco tiempo, volviendo a servir todas las piezas». Juan de Zúñiga era autor de un método de granear cañones.

Albear Santiago, regidores, y Gonzalo de Castañeda, depositario general y Lucas de Bolívar Arce, procurador general desta dicha villa, habiendo comunicado con el Concejo y vecinos desta dicha villa, en general a concejo abierto, y en particular y tres de calle, lo que se podría hacer sobre el empréstito y anticipar las pagas de los millones que por parte del Rey nuestro señor se pide, dijeron a Su Majestad es notorio el daño que esta Villa ha recibido en su servicio con las armadas y gentes de guerra desde el año pasado de mil y quinientos y ochenta y ocho. Para lo cual y primero para se defender de la armada de la Reina madre de Francia el año de mil y quinientos y ochenta y dos en armas y polvora, municiones y reparos de los muros y cercas y otras cosas que ha gastado, se ha empeñado en un cuento de maravedís y al presente padece gran necesidad y falta de los caes y muelles questan deshechos, amarrando en ellos las naos y fustas de las reales armadas y carga y descarga del artillería y municiones y otras cosas, y por ser este puerto muy a propósito para el servicio de Su Majestad y de sus armas tanto más conviene estar reparado para Ella y defenderse de los enemigos. Por lo cual cierto se serviría Su Majestad mucho más en mandar hacer merced a esta villa para hacer y reparar lo arriba dicho que en enflaquecerla con estos pedidos, pues para ninguna cosa della tiene posibilidad. Aunque los vecinos desean grandísimamente servir a Su Majestad más que a otros algunos destos reinos. Por lo cual suplican a Su Majestad humildemente questa villa cobre y lleve de cada navío y barcos que en su ría y puerto tomaren fondo, un cuartillo por tonelada por cada vez, no siendo de los de sus armadas reales, como en otros puertos, para que con esto se levanten y reparen los dichos caes y muelles y Su Majestad se pueda servir dellos y ansimismo dé licencia para echar sisas, lo que esta villa debe justamente en las cosas que fueren más a propósito, y otros mil ducados para prestar a Su Majestad, que hiciendose esta merced como arriba va declarado, se darán de lo primero que procediere de la tal sisa; y lo firmaron: Diego Meléndez, Pedro Barreda, Licenciado Juan de Arredondo Alvarado, Fernando de la Riva-Herrera, Lucas de Bolívar Arce, Alonso de Cossío, Hierónimo de la Puebla Bonifaz, Gonzalo de Castañeda, Juan de Albear Santiago.— Ante mi, en testimonio verdad: Bolívar de Cos (rubricas)».

Al revisar los libros de acuerdos del Concejo santanderino encontramos repetidamente alusiones a incidentes ocasionados en la villa con el arribo de las Armadas, diciéndose en 14 de julio de 1599 que «se requiera al Maestre de Campo y General de las Galeras, que dé ordenes a la gente de su cargo de tierra y mar que no salgan fuera de los muros, porque salen a tomar bastimentos que vienen a esta villa, de lo cual se siguen muchos inconvenientes. Y además pueden venir de lugares apestados como lo hacen, por lo cual no es de fruto la guarda que se pone».

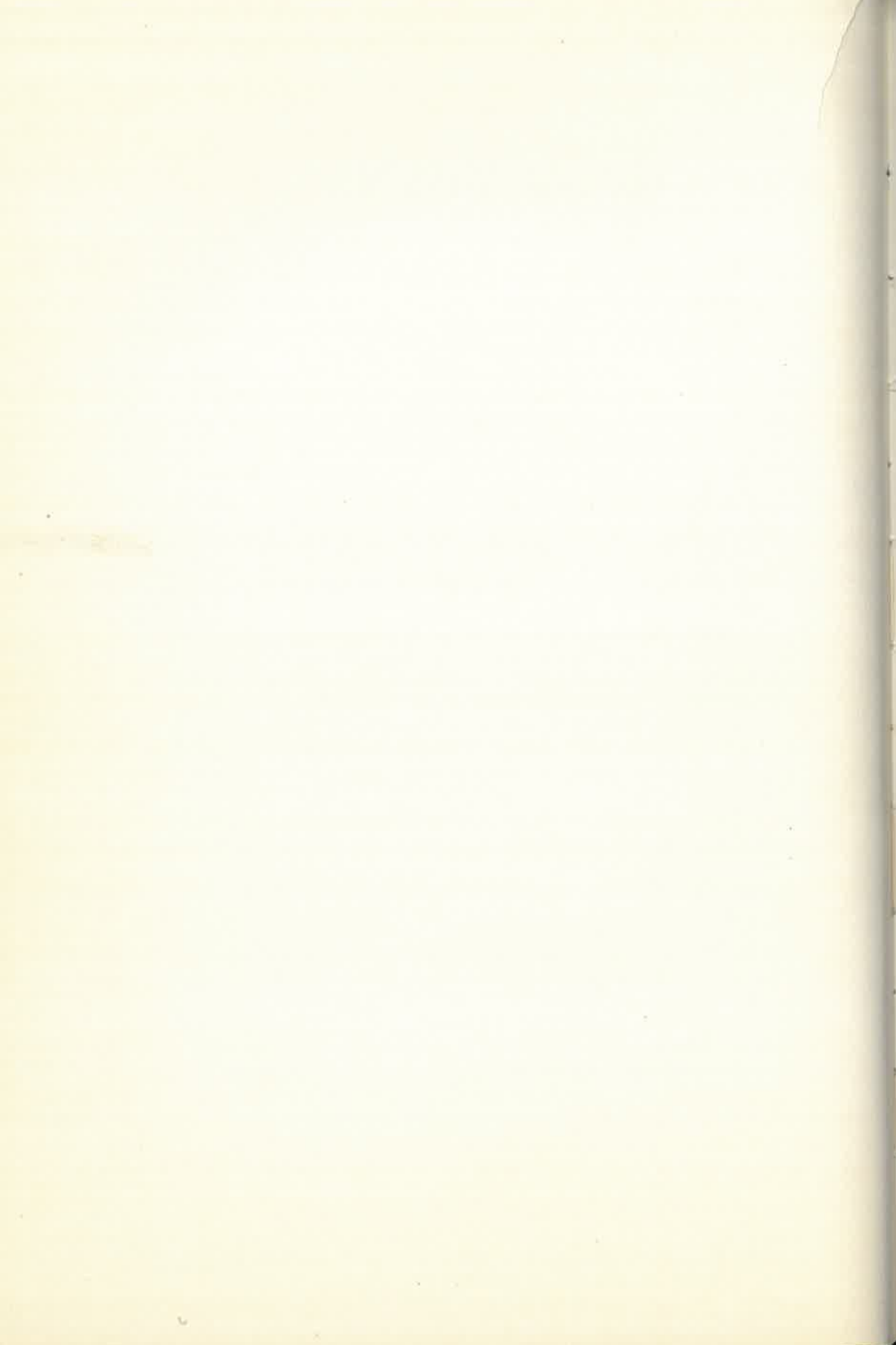
Preocupaba igualmente al Concejo de la villa santanderina la llegada

de importantes armadas al puerto, dado las numerosas tripulaciones que solían desembarcar, recorriendo después no sólo el casco urbano, sino también los campos cercanos a la villa y sometidos a la jurisdicción de la misma. Esta preocupación la vemos recogida en un acuerdo tomado por el Concejo santanderino el 29 de agosto de 1602, diciéndose para fundamentarle «que por cuanto la mayor granjería de la villa es y procede de las viñas que en ella y sus términos y jurisdicción hay, y por estar la uva para madurar, y entrar como en dicho día entra en este puerto las galeras de Federico Spínola con muchos soldados y gentes de guerra y si no se guardasen las dichas viñas se destruirían en gran daño de los vecinos desta villa y su jurisdicción, que luego se ordene a los cuatro capitanes de la gente de la Villa y vecinos della, y su jurisdicción, que cada uno dellos ponga tres soldados de guarda de su compañía para guardar las dichas viñas en cada un día», ordenándose además en dicho día que «los señores Licenciado Pedro de Agüero y el capitán Juan de Pámanes hablen al general Federico Spínola para que mande a la gente de guerra que no salga de las galeras y la que entrase en la Villa no salga afuera della a las viñas en el tiempo que hubiere en el puerto y debajo de graves penas».

No sólo para subvenir a las necesidades del vecindario santanderino, sino también para atender al consumo extraordinario que implicaba el mantenimiento de los numerosos tripulantes que venían a bordo de las flotas entradas en el puerto santanderino, realizábanse frecuentes arribos de trigos a Santander, y, relacionado con estos aprovisionamientos, sabemos que ya el 14 de julio de 1599 decidió el Concejo de la Villa de Santander «que por cuanto Fernando de la Riva-Herrera, proveedor en nombre de S. M., ha tomado para la provisión de la gente de guerra de galeras e infantería que están en este puerto hasta mil fanegas de trigo de Francia, a precio de 16 reales, libres de derechos, y con los derechos sale a 17 reales y 9 maravedíes, para que los vecinos de esta villa se proveyesen de ese cómodo precio, se le pide que, siendo necesario, se les requiera a los apoderados dejen las dos partes o la mitad de ello para los vecinos de esta villa y su jurisdicción y que haya abasto de pan a precio conveniente.»

CAPÍTULO II

REFERENCIAS HISTÓRICAS RELATIVAS AL SIGLO XVII



ASTILLEROS Y ARMAMENTOS

NO decayó la actividad constructora en el Real Astillero de Guarnizo situado sobre las aguas de la bahía santanderina al finalizar el siglo XVI, pues el gran armador don Fernando de la Riva Herrera hizo galeones para la armada real y, temiéndose que los corsarios ingleses realizaran una audaz incursión sobre nuestro puerto para incendiarlos en el mencionado astillero, hubo de disponer Felipe II para prevenirse de tal peligro en el año 1589, que cuatro compañías de infantería al mando del capitán don Pedro Enríquez pasaran a Santander con el fin de proteger los trabajos que se realizaban, viniendo la citada fuerza en la flota mandada por Antonio de Urquiola y, para mayor seguridad, se previno reforzar las guarniciones y armamentos de los fuertes de San Salvador de Ano y de San Martín, sobre la bahía santanderina, pudiendo finalmente salir de las gradas sin daño alguno los galeones fabricados por Riva Herrera, que en mayo de 1591 ponían rumbo al Ferrol, llevados por Antonio de Urquiola. El 19 de marzo del citado año último habían fondeado en nuestro puerto los navíos que navegaban bajo las órdenes de Pedro Zuabiar, después de haber corrido grandes temporales al hacer la derrota frente a las costas de Bretaña, llevando a bordo 2.000 hombres, algunos de los cuales quedaron, por estar enfermos, hospitalizados en Santander.

Otro de los astilleros que desde sus gradas lanzaron magníficos galeones a la bahía santanderina durante el siglo XVII fue el que estaba situado en la isla del Oleo (1), donde los santanderinos del linaje de

(1) Situada en la bahía santanderina, está hoy unida a tierra firme por los trabajos de relleno efectuados con fangos procedentes del lavado de minerales de

nave, que debía regresar al puerto santanderino desde Terranova con lo que Dios le diere» (2).

Independientemente de los barcos que como armador construía don Andrés de la Puebla, realizó también distintos trabajos en los buques de la armada real que arribaban a Santander y el 24 de diciembre de 1631 daba poder a Juan Pérez de Berojo, vecino de San Sebastián, para que pudiera cobrar del pagador Martínez de Careaga y cualquier otra persona en su nombre 1.451 reales de vellón y 8 maravedís, resto de 9.570 y 8 maravedís del valor de 5.598 codos de tabla de roble que Puebla había suministrado para el aderezo y carena de los cuatro galeones aprestados en el puerto santanderino por Orden de Su Majestad y al mando de don Francisco de Acevedo.

Otro de los destacados armadores santanderinos perteneciente al ilustre linaje de Puebla fue el capitán don Alberto, muy calificado vecino de la villa, y que en 17 de mayo de 1652 por virtud del asiento concertado con Su Majestad procedía a la construcción en nuestro puerto de dos bajeles, «destinados al gran servicio de la carrera de Indias, de 600 toneladas cada uno, y que habían de ser puestos a la vela para poder navegar, al precio de treinta y cuatro ducados la tonelada de a once reales por ducado».

Para disponer de los herrajes precisos en los dos galeones que había de construir don Alberto de la Puebla, contrató éste el 24 de mayo de 1652 con don Diego Velarde Herrera, dueño de la ferrería de Quijano en el valle de Piélagos «todo el género de la clavazón y clavillería a la escora y media escora que hubiese de menester para la fabricación de los dos dichos bajeles, abiertos los ojos de las cabillas y de lo grueso, y medidas que se dieren por los maestros de dicha fábrica, a precio de 73 reales de vellón quintal, de 155 libras y dieciseis onzas, pesado y entregado en el cargadero de Mobardo, jurisdicción de la villa de Santander», obligándose Puebla «de hacer dar montes al dicho don Diego en los lugares comarcanes a su herrería para la fabricación del carbón que hubiese menester para ello» (3).

En la ferrería de don Diego Velarde trabajaba Juan de Cubero como maestro, conviniendo con el dueño «en que entregándole, éste un quintal de hierro tocho fabricado en la ferrería, le reduciría en el martinete a hierro

(2) Ya en octubre de 1551 el leridense don Juan de Agramonte había hecho un asiento por Orden Real «para el descubrimiento de Terranova con dos naves e gente que en ellas fuese», dándosele licencia «para que las podais fletar e cargar en los puertos de Laredo e Santander o cualquiera de ellos, e para que no se ponga impedimento vos doy de la presente permisión para que de la entrada de Laredo o Santander de los dichos navíos e harina e carne no pagueis derechos de los a Nos».

(3) El puerto de Mobardo estaba situado en las proximidades del puente de Solía y pertenecía a la jurisdicción de Santander. Desapareció al verter los fangos del lavado de minerales en la ría de Solía.

sutíl en clavilla, y los demás géneros de clavazón que dicho don Diego se estaba obligado a dar por escritura al capitán don Alberto de la Puebla para la fábrica de los dos bajeles, dándole asimismo para la fábrica de cada quintal de hierro de dicha clavazón una carga de carbón ordinaria, habiéndose de pagar por cada quintal 16 reales de todo lo que pudiera labrar y redujere del hierro tocho al clavazón».

Para lograr un mayor rendimiento en la producción de la ferrería de don Diego de Velarde, convino don Alberto de la Puebla con dicho señor el 24 de mayo de 1652 hacer importantes obras en la citada ferrería, «derribando, extinguiendo y fabricando a su costa, en el sitio que ocupa y en otro que le sea necesario, un martinete para la tira y labor del hierro sutíl de lo que se fabricaba en dicha ferrería, haciendo un contrato de dos años de duración y mediante el pago de 400 ducados de vellón».

Además de la ferrería arrendada por don Alberto de la Puebla a don Diego de Velarde Herrera, utilizaba aquél para sus trabajos en la construcción naval los herrajes y clavazones procedentes de la ferrería de su propiedad fundada en Llanderal, permitiéndole tan considerable producción realizar envío de los hierros labrados en ambas ferrerías montañosas antes citadas a las ciudades marítimas de España y del extranjero, continuando así una secular tradición de esta industria. Entre los envíos hechos por don Alberto de la Puebla Rubín de Celis podemos citar el efectuado el 22 de abril de 1642, al poner a bordo de la urca NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN, en el puerto santanderino, cien quintales de hierro sutíl para rejería y cincuenta de platina, con un peso cada quintal de cien libras y dieciseis onzas, cargamento que iba consignado a la ciudad de Sevilla y puerto de Sanlúcar, y para cuya expedición se obligaron como fiadores el repetido don Alberto y don Francisco de la Puebla, al hacer efectivos los derechos de la licencia exigida para el embarque.

El 26 de abril de 1642 se hacía también por nuestro puerto otra remesa de hierros labrados en las ferrerías de Cantabria, apareciendo como fiador y principal pagador don Pedro de Bolado Barreda en un documento notarial, por el que comprometía todos sus bienes para responder ante Juan de Mora, «mayordomo de los ingenios de Liérganes y de otras partes», por el hierro puesto a bordo de las fragatas SAN CARLOS y SANTIAGO que debían de llevar a Cádiz dicha mercancía.

Además de los galeones contruídos en el astillero de la isla del Oleo por don Andrés y por don Alberto de la Puebla, salieron también de aquellas gradas para entrar en las aguas de nuestra bahía otros magníficos bajeles y ya en el año 1634 se hizo uno para el capitán Martín de Algareta, quien le puso el nombre de NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA, siendo de estas características: quilla limpia, cuarenta y cuatro codos y tres cuartos; de reseres de popa, seis codos; de reseres de proa, dos codos y medio; y de manga por lo más ancho, diecisiete codos, según el arqueado realizado por

don Diego de Noja Castillo, veedor de Su Majestad de la gente de guerra, armadas y fábricas en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. El citado galeón tenía del puntal a la cubierta, ocho codos; de quilla muerta, dos tercios de codo; de plan de punto a punto, ocho codos; y por lo más ancho, ocho y medio codos.

Invernaron en el puerto santanderino en el año 1638 los galeones NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA, SANTA ROSA, SAN BERNARDO, botados al agua en nuestra bahía, y el SANTA TERESA y el SAN JOSÉ, encontrándose también al ancla dentro de la bahía el SANTA ROSA, fabricado en un astillero santanderino y para el cual Pedro González de Soto, vecino de la villa, hizo postura el 19 de diciembre del año arriba citado «para fabricar cuarenta y seis mil trescientas veinte raciones al precio de cinco reales y medio cada ración y para el sustento y mantención de trescientas ochenta y seis plazas de mar y guerra que han de embarcar en el galeón y para un viaje de cuatro meses.» Esta postura fue «de las mismas calidades y condiciones que las embarcadas en el galeón SAN BERNARDO, conforme a lo estipulado en 24 de enero de igual año.

El galeón NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA, que se fabricó en la ría de la villa de Santander para el capitán M. Algareta en el año 1634, tuvo cuarenta y cuatro codos de quilla limpia, reser de popa seis, reser de proa dos, puntal a la cubierta ocho y por lo más ancho ocho y medio, plan de punto a punto ocho, y de quilla muerta dos y tres tercios de codo».

Para el galeón SANTA TERESA su maestre Pedro de San Martín proporcionó los pertrechos, municiones y demás armamento, integrado entre otras partidas por una comprensiva de treinta mosquetes con sus frascos y frasquillos y mil cuatrocientas balas de plomo de mosquete y arcabuz, más sesenta chuzos con sus astas, además de mil doscientas balas rasas y doscientas de diamante, a las cuales se sumaron cuarenta de piedra para pedreros, figurando en el inventario hecho al efecto también cinco quintales de cuerda para mosquetes y arcabuces y cuatrocientos cartuchos de lienzo.

Don Bartolomé de Amezquita «criado de S.M., que servía los oficios de veedor, contador de armadas y gente de mar en el partido de las Cuatro Villas de la Mar de Castilla, firmó en Santander el 20 de octubre de 1638 y en unión de Alonso Moreno, maestre de la urca LA PALOMA, una relación de los bastimentos, géneros de ellos, pertrechos, municiones, etc. y por la cual podemos conocer el armamento de dicha urca que fue el siguiente: «Dieciseis piezas de fierro colado, las cuatro piezas de a seis de calibre, cuatro de calibre de a cinco, otras seis de calibre de a cuatro, dos de calibre de a tres, todas con sus palanquetas y los bogueros, cureñas, soleras y cuñas, trescientas balas para el servicio de la artillería, picas y chuzos, treinta usados y las más de las astas podridas, cucharas catorce, coquetes en igual número, tres sacatrapos, pies de cabra en número de seis, cinco

palanquetas, treinta y nueve mosquetes con sus frascos y frasquitos, cinco arcabuces con frascos y frasquitos, dos cajones de balas de mosquete con peso de un quintal, pólvora doce quintales y medio en botijas y en barriles, un quintal de cuerda de mosquete en una barrica, mucha de ella sin provecho, y cuatro quintales de harina». El desplazamiento de LA PALOMA, buque perteneciente a S. M., fue de doscientas cincuenta toneladas.

Pertenecía también a S. M. el galeón SANTA TERESA que estaba en servicio el 20 de noviembre de 1638 y conocemos el inventario de la artillería, cosas de respeto, pertrechos, jarcia y ornamentos puestos a bordo de dicho galeón, que disponía de «nueve piezas de artillería de bronce con sus encabalgamentos, chavetas, palanquines, bragueros y todo lo de servirlos, más treinta y un piezas de artillería de fierro, con lo necesario, treinta mosquetes con sus frascos, frasquillos y servicios, varios arcabuces, sesenta chuzos con sus astas, sesenta y cuatro quintales de pólvora en barriles y estanques, doce quintales de cuerda de mosquete y arcabuz, mil cuatrocientas balas de mosquete y arcabuz, mil doscientas balas rasas de fierro, doscientas balas enramadas y diamante, ciento veinte palanquetas de fierro de dos cabezas, cuarenta balas de piedra para pedreros, ciento veinte lanternas de madera, cuatrocientos de pesas desde ocho libras hasta media onza, 20 hachas de hierro para cortar, dos hachuelas, cuatro cinceles o corta hierros, seis hierros de calafate, siete candados de escotilla, cuatro azadas, veinticuatro cabillas, un hierro de bomba, cuatro martillos, doscientas agujas para coser velas, dos mandarrías, seis reempujos, seis cuñas de hierro, un arpeo con su cadena, un fatejo, dos fimineles de madera con sus caños de hierro, una vela de lona de chalupa, doscientas varas de lona, 10 linternas, cadenas de escotilla, una caldera de cobre, una cuchara de lo mismo con su cabo, una espumadera, dos jachos de cobre, dos ollas de lo mismo, una jeringa, seis cuaderales de todas suerte, veinticinco motones, treinta poleas, treinta vistillos, veinticinco bigotas, treinta roldanas, un juego de barrenos con su taladro, mastelero de gabia mayor y proa con sus vergas, dos bimbaletes, cincuenta chavetas y arandelas, un juego de herramientas de cirujano con diez piezas, doce pies de cabra, dieciocho barras de cabrestantes».

Para el servicio religioso y como ornamentos necesarios al culto, «disponía la capilla del SANTA TERESA de una casulla de damasco de lana aforrada de bocasí verde con alamares de colores, un cáliz de plata con su patena de lo mismo, un marco y tres cuartos, un alba de lienzo o lino con su amito y cingulo de lo mismo, un frontal de damasco de seda verde con flores doradas, guarnecidas con tres piezas de raso azul en los remates, una pieza de ara aforrada en lienzo crudo, un misal, un libro manual de ceremonias, un vaso de estaño para el santo oleo, unos corporales y palea de Holanda, dos candeleros de estaño, dos vinajeras, ocho varas

de lienzo de Roan para dos tablas de manteles, purificador y paños de mano, un cojín de cuero para asiento del misal y una campana».

La conveniencia de proteger las construcciones navales, para evitar los peligrosos ataques de enemigos extranjeros, determinó el abandono de las gradas de Colindres, de las cuales habían salido tan magníficos galeones en el siglo XVI para la Real Armada, y fue en el Astillero de Guarnizo, situado sobre la bahía santanderina, donde hubo de hacerse en 1650, bajo la dirección de don Francisco Díaz de Pimienta y con arreglo a planes propios, la fabricación de galeones, botándose ya en el 1678 y 1695, sin interrumpirse después desde 1719 a 1794, en cuyo transcurso de tiempo salieron para La Real armada 29 navíos, artillados con los magníficos cañones proporcionados por las fábricas de Liérganes y de la Cavada, logrando algunos de estos buques gloriosa historia.

Durante las cortas en los montes próximos a los astilleros santanderinos surgían con frecuencia incidentes con los vecinos de las localidades que proporcionaban la madera necesaria para los bajeles en construcción, como acaeció el 14 de junio de 1651, cuando varios vecinos de Miengo y del lugar de Arce, en propio nombre y en el de otros, daban poder a Juan de Otero, «El Mozo», y a Tomás del Diestro, «para que sigan, fenezcan y acaben y defiendan en todo instante el pleito criminal seguido contra ellos, promovido por Martín López de Olan, promotor fiscal ante el señor don Pedro Alonso de Valdivielso, superintendente de las fábricas de *los doce galeones* que para la carrera de Indias se han de hacer en el Real Astillero de Guarnizo, y para cuya construcción los poderdantes debían de tener puestas a fin de enero de 1652 las maderas de roble cortadas en los montes de Villanueva y Parbayón y obligándose a conducir las hasta el puerto Movardo (4) y llevarlas desde allí al dicho astillero, debiendo ser cortadas las maderas de roble en la menguante del mes de enero, labradas y perfeccionadas conforme a lo convenido», acusándose a los vecinos que daban el poder «de cortar y soterrar algunas de las maderas, destrozando una orenga de doce codos de largo y un codo de ancho en la gorla y medio codo a las puntas; una quilla de doce codos de largo y dos tercios de codo de ancho a una parte y a la otra cuatro; una bustarda de ocho codos de largo y dos tercios de codo de ancho; y un tebeson de ocho codos de largo y de ancho cuatro, por lo cual habían sido presos».

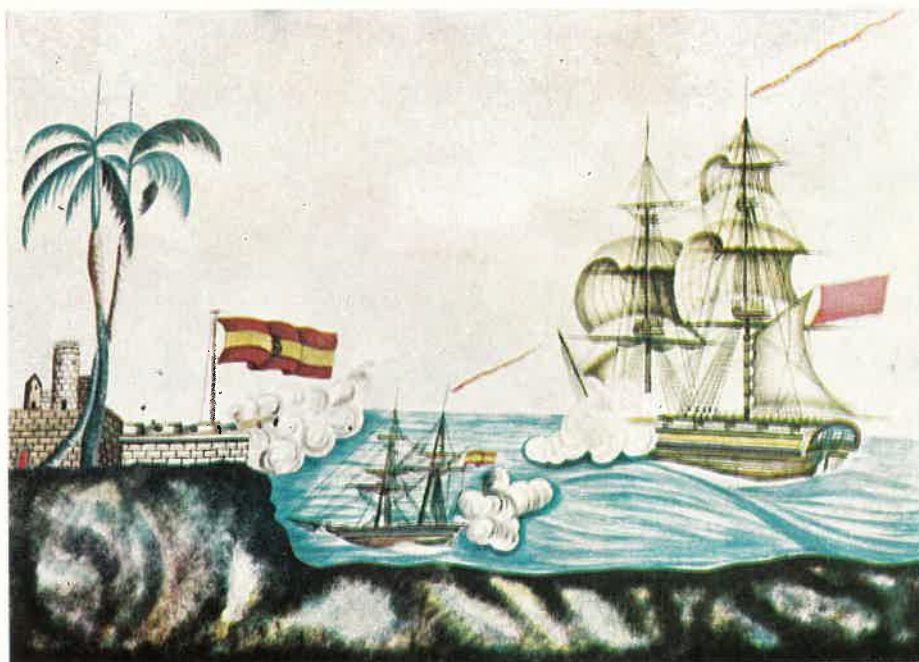
Para carenar los galeones SAN CARLOS y SAN JUAN, surtos en el puerto de Santander, recibió en 10 de febrero de 1685 el Capitán Don Pedro de Pontejos, Caballero de la Orden de Calatrava, y pagador por S.M. de Armas de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, «1.000 doblones de dos escudos de oro en doblones de a ocho, de a cuatro y de a dos de toda bondad». Cobró después el Capitán Pontejos ciento treinta y cuatro mil ochocientos

(4) Sobre la Ría de Solía.



Escena a bordo de la corbeta «Y. F. V.» del armador santanderino Don Bonifacio Ferrer de la Vega. Óleo de Ibaseta, hijo del capitán que tenía el mando de ella. En primer término puede verse al timonel, al nostramo arreglando un trozo de calabrote y a un marino tocado con el gorro catalán. Próximo a ellos, al segundo piloto y al capitán Don Fidel Ibaseta, que hacen observaciones con el sextante para la navegación. El capitán aparece vestido con chaquet y el piloto con chaqueta cruzada. Sobre la cámara hay un indiano con sus hijas y dos pasajeros, uno de ellos con gorra de candil y otro con un gorro turco. La corbeta se perdió en el Mar de la China en 1870. (COLEC. BARREDA)

Un corsario insurgente atacando a un bergantín del comercio en Cojimar, cerca de La Habana. Este corsario fue apresado más tarde por el marino de guerra montañés Don Melitón Pérez del Camino. (COLEC. BARREDA)



reales de vellón del vecino de Oviedo don José Toro, depositario-arquero de las Rentas Reales del Principado de Asturias, cantidad que debía de ser invertida en la compra de pertrechos necesarios en los citados galeones, haciendo una nueva entrega de otros treinta y ocho mil novecientos veinticuatro reales el citado don José Toro a Pontejos, destinados con la misma finalidad, incrementándose el pago del importe de la carena de los bajeles con una nueva entrega de cuarenta mil ochocientos setenta y cuatro reales, dados por don Francisco Calderón, vecino de Las Henestrosas y Tesorero de las Rentas Reales del Partido de Reinosa, volviendo a percibir, por último, el Capitán Pontejos nuevas sumas de dinero para el apresto de los galeones.

La permanencia de los dos bajeles arriba citados fue muy dilatada en las gradas del astillero santanderino, pues el 6 de septiembre de 1685 llevaban más de catorce meses en la carena sin poder incorporarse a la Real Armada, promoviendo la tardanza en hacerlo graves complicaciones en la situación económica de los maestros, pilotos de altura, gente de guerra, contra maestros, capellanes, alguaciles de aguada, cirujanos, barberos y marinería de los galeones, teniendo que promover los perjudicados, a los cuales se debía más de catorce pagas, una reclamación colectiva al Rey y señores del Consejo de Guerra mediante poder autorizado por el Notario santanderino don Antonio de Toraya a favor de don Nicolás de Aranda, sargento mayor de la escuadra.

EL COMERCIO EN EL PUERTO DE SANTANDER

Fondearon en la bahía santanderina para invernar en ella el 31 de noviembre de 1638, el galeón SANTA TERESA (5), las urcas SANTIAGO, LA PALOMA y SAN PEDRO y el navío SAN NICOLÁS, mandando las urcas Bartolomé de Amezqueta, Alonso Moreno y Lorenzo de Alarcón, siendo maestro del navío citado Juan de San Salvador, y del galeón, que pertenecía a S. M., Pedro de San Martín. Las urcas desplazaban 250 toneladas cada una y la única de ellas perteneciente a un armador particular fue la SANTIAGO, de construcción flamenca, «pasada de broma y muy vieja,

(5) El armamento del galeón SANTA TERESA estaba integrado por 9 piezas de artillería de bronce, 31 de hierro, 30 mosquetes con sus frascos y frasquitos. Y 60 chuzos con sus astas, y disponía para el municionamiento de 1.200 balas de hierro rasas, 1.400 de plomo de mosquetes de arcabuz, 40 balas de piedra para pedreros, los cartuchos precisos y 64 quintales de pólvora. La urca LA PALOMA llevaba para su defensa 16 piezas de hierro colado, 4 piezas del calibre de seis, otras 4 del de cinco, 6 de a cuatro y 2 de a tres, LA SAN PEDRO llevaba montadas 12 piezas de los calibres siete y cuatro.

con entrecubiertas ahogadas para jugar la artillería, no pareciendo buen navío para guerra.»

El armador santanderino Pedro López de Santalla, «dueño después de Dios de la zabra NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO», surta y anclada en nuestra bahía, concertó con Rodrigo de la Vega, Simón de Gardina, Benito de la Puente y Pedro Camargo, vecinos de Santander, las condiciones para enrolarse éstos en la tripulación de la citada zabra, «dando a cada uno de ellos hasta entrar en esta villa 16 ducados de moneda de vellón en el reino de Portugal donde iban y, caso de que hicieran otro viaje, modificar el precio convenido.» Pocos días después del antes indicado, otro navío santanderino, cuyo maestre fue el vecino de la villa Domingo Fernández Martínez, partía con el mismo rumbo para ir a Portugal llevando un cargamento de azúcar, procedente del Brasil, y otros géneros ultramarinos traídos directamente a nuestro puerto.

De los cargamentos de cereales llegados a Santander una parte de los mismos era reexpedida a otros puertos del litoral Cantábrico, y Domingo de Azoños, armador montañés, maestro y dueño del navío NUESTRA SEÑORA DE CONSOLACIÓN, cargó en su buque «500 fanegas de trigo y cebada para llevar a San Sebastián, zarpando el 4 de enero de 1637.» Este mismo armador utilizaba también para el transporte de los citados granos al referido puerto guipuzcoano otro de sus navíos, el nombrado NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO, fletado por Ardeneschea durante un plazo de 2 meses, contados a partir de la fecha arriba indicada.

Planteábanse frecuentes reclamaciones entre los capitanes de los buques que venían a Santander y los consignatarios de ellos, al no cumplirse los contratos de fletamentos suscritos en distintos meses del año 1637, y en diciembre de este año Nicolás Molde, vecino de la ciudad de Hamburgo, capitán y maestre del ELECTOR, requería a Antonio Méndez, vecino de la villa santanderina, para que le pagase 400 reales más los gastos diarios que se originasen por la demora sufrida en la descarga de mastes y alquitrán traídos en su buque. Otra reclamación suscitó el día 11 de los citados mes y año Juan Buego, maestre del navío la ISABEL FRANCISCA, dirigida contra Jorge Pauley, quien estando obligado a poner al costado del buque una partida de sacas de lana en el término de 20 días, no lo hizo, por lo que se le exigía el pago de 140 reales de plata por día y como demora.

Fundada la fábrica para fundir cañones el año 1622 en Liérganes y puesta en marcha algún tiempo después la de La Cavada, produjéronse en ellas muy pronto considerable número de piezas de artillería de hierro colado y abundantes balas y granadas para los cañones de la armada real y para las fortalezas de los puertos del litoral español y de nuestras colonias, por lo cual en 1654 doña Mariana de Brito, propietaria de dichas fábricas y viuda del fundador don Jorge de Bande, fue autorizada en virtud

de una real cédula de 2 de agosto del indicado año último a vender el sobrante de la producción «a vasallos amigos y confederados de la Corona, es decir los cañones y balas almacenados en Liérganes en número de 500 piezas de diversos calibres y 80.000 balas. «Figuraban entre los adquirentes algunos armadores santanderinos y otros del resto del litoral cantábrico, como Pedro de Basara, Juan Antonio de Basurto y Gabriel del Barco, comprando los últimos citados y por mediación del apoderado de doña María Brito «seis piezas de artillería de hierro colado de 5 libras de bala, para el apresto de un navío dedicado a la pesca en Terranova», después de pagar a 34 reales el quintal de cañones y el de balas a 9 reales, puesto todo en el cargadero de la ría de Tijero en la bahía santanderina.

De mayor importancia fue la operación concertada en Santander el 3 de mayo de 1654 entre el capitán don Antonio de Beroiz y el apoderado de doña Mariana Brito, que cedió «100 piezas de artillería de fierro y 100 quintales de balas y granadas para diferentes navíos y fragatas que de su cuenta ha hecho fabricar en San Sebastián dicho capitán».

Proporcionaban también las fábricas de artillería de Liérganes y de la Cavada frecuentes fletes para los navíos que debían de transportar cañones y balería con destino a nuestros puertos del litoral y a los dominios españoles de América y así en el año 1638, el día 6 de agosto, don Fernando de la Riva Herrera, Proveedor de las Armadas de S. M., Juez y Superintendente de montes y plantíos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar de Castilla y Principado de Asturias, y don Diego de Noja Castillo, Veedor y Contador de Armadas y Gente de Guerra, Fábrica y Artillería de S. M., en ella «otorgaron escritura con José de Higareda, Francisco Galindo, Vicente de Llano, Martín de Revilla, Mateo Fernández, Domingo y Mateo de Azoños para llevar 23 piezas de artillería, 4 trabucos y toda la balería que estaba en los muelles y magacenes de esta villa y sitio de Tijero, en derechura a la ciudad de La Coruña, donde la habían de entregar en ella al señor don Lope de Hoces y Cardona cobrando por cada quintal, dar y pagar, a razón de 4 reales y medio de los que habían de llevar, conforme las toneladas de cada uno de sus naves, por haberlo así ordenado S. M.».

No sólo se enviaban desde el puerto santanderino a otros españoles piezas de artillería y balas fabricadas en Liérganes y en La Cavada durante distintos años del siglo XVII. Y así el 8 de diciembre de 1637 había recibido ya el maestro del navío SANTA MARTA y SAN FRANCISCO, Thomas Williams, vecino de Londres, para poner a bordo de su buque, «dos mil quintales de artillería de bronce y hierro colado y conducirlo a Lisboa» desde las aguas de nuestra bahía, dándose en un contrato de fletamento, hecho al efecto, el plazo de 4 días para que el portugués Manuel de Fonseca terminara las operaciones de embarque y pasados los cuales, de no hacerlo, debía abonar cuatrocientos reales de plata.

El 28 de agosto de 1638 había comparecido don Fernando de la Riva Herrera, Caballero de la Orden de Santiago, señor de la villa de las Cabañas, Superintendente de Montes y Plantíos de las Cuatro Villas de la Costa del Mar de Castilla y Principal de Asturias y don Diego de Noja Castillo, Veedor y Contador de Armadas de Guerra, Presidios, Fábricas de Artillería de S. M. para otorgar una escritura en favor de José de Higareda, Francisco Galíndez, Vicente de Llano, Martín de Revilla y Martín Fernández, dueños de pataches y de los armadores Domingo y Mateo de Azoños. Debían de recibir bajo cubierta 23 piezas de artillería, 4 trabucos y toda la balería que estaba en los muelles y almacenes de esta villa, sitio de Tijero, en dirección a la Ciudad de La Coruña, para prevenir los posibles ataques de los franceses que entraban por las provincias de Guipúzcoa, debiéndose abonar a los dichos maestros por la indicada travesía, no efectuada por haberse recibido orden de S. M., dejar sin efecto el embargo de sus embarcaciones, aunque percibieran ellos distintas cantidades a razón de dos reales y cuartillo por quintal mayor, pagando también las demoras que hubiesen tenido, a razón del real y cuartillo por día a cada marinero que hubiese en los dichos pataches, sin que se comprenda el maestro, haciéndose una distribución del importe del falso flete de la siguiente manera: Al patache SAN JOSÉ, que cargaba seiscientos quintales mayores y era propiedad de José Higareda, le correspondieron doscientos reales en total. A Vicente de Llano, dueño del SAN ANDRÉS, le fueron abonados doscientos reales en dos pólizas de a quinientos reales cada una, y a Martín Revilla, propietario del SAN PEDRO de porte de 600 quintales, que se cargaron, se le darían por su flete 1.750 reales. Martín de Azoños, vecino de Santander y maestro del patache NUESTRA SEÑORA DE LOS ÁNGELES, recibiría 1.492 reales y medio por el flete de 580 quintales mayores de carga, a dos reales y cuartillo cada quintal y los seiscientos restantes por las demoras de los 40 días que se ocasionaron.

Domingo de Azoños, vecino también de Santander, y que patroneaba el patache NUESTRA SEÑORA DE CONSOLACIÓN debía de percibir 2.267 reales por 435 quintales cargados en dicho patache, a dos reales y cuartillo, y los 300 restantes por las demoras de 40 días que tuvo cargado en el puerto de Santander desde el día 11 de junio hasta el 5 de agosto con los seis marineros que navegaban en él, a razón de siete reales y medio día, y real y cuartillo cada marinero incluso su persona.

Los pataches anteriormente citados más el SAN JULIÁN, propiedad de Francisco Galíndez y habilitado con la misma carga y destino, no realizaron, como dijimos, la travesía de Santander a La Coruña, por haberse dado contraorden al ser suspendida la expedición, cobrando todos los armadores con una reducción en el flete convenido y mediante un falso flete.

ALGUNAS FIGURAS DE LA VIDA MARÍTIMA SANTANDERINA

El Capitán don Pedro de Pontejos, Caballero de la Orden de Calatrava, era pagador por S. M. de las armadas de las Cuatro Villas de la Costa en 1685, y era hijo del Almirante santanderino de igual nombre, participando activamente en las habilitaciones de las escuadras y navíos reales fondeados en nuestro puerto. Entre los navíos que recibieron auxilios importantes por medio de don Pedro de Pontejos (hijo) tenemos noticia de los prestados, no sólo a los botados al agua en los astilleros de la ría santanderina, sino también a otros bajeles que cayeron al agua desde las gradas de Colindres.

Otro montañés, muy distinguido y cuyo nombre merece recordarse en relación con la vida marítima santanderina, fue en el siglo XVII don Diego de Noja Castillo, Veedor por Su Majestad de las Armadas, Fábricas y Gente de Guerra de las Cuatro Villas de la Costa del Mar. En el mes de septiembre de 1643 proporcionó 100 plazas de mar para la armada del Océano, siendo de ellas 12 de artilleros y 88 de marinería y grumetes, en el plazo de 40 días y para realizar un viaje hasta la ciudad de Cádiz.

Los armadores santanderinos Domingo González de Soto y Jacinto Gómez de Ceballos, vecinos de la villa, comparecieron ante el escribano Francisco de Vera y Soto el 28 de mayo de 1651, como dueños respectivos de los navíos NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN y LOS SANTOS MÁRTIRES EMETERIO Y CELEDONIO, cada uno de ochenta toneladas de porte, fondeados en nuestro puerto, con carga de duelas, vigueta de roble, tablón de nogal, balas y bombas de artillería para el servicio de S. M. y que debían de conducir «al primer buen tiempo que Dios diere», siguiendo viaje en derechura a la ciudad de Cádiz, yendo Custodio de Araujo como piloto, Juan García de la Haya maestre y cabo, Blas de Juan, Antonio Rodin, Francisco de Rucabado, Pedro del Valle y Antonio de Olmeda muchachos vecinos de la villa santanderina y Pedro de Villa vecino de Laredo, Francisco de Escalada y Agustín del Castillo natural de Sanlúcar de Barrameda y José Romera natural de la ciudad de Cádiz, con los cuales se habían convenido y concertado de manera que «han de estar pronto y prevenidos para partir con dicho navío y, llegado a la bahía de Cádiz, han de asistir a la descarga veinte días contados desde el que fuera amarrado el dicho navío, salvo los dichos Antonio del Castillo, Francisco de Escalada y José Romera, a quienes se permitía después de dicho amarre saltar a tierra e irse donde les pareciere, y se obligaban los dichos Pedro Gonzalez de Soto y Juan Gómez de Ceballos de mancomún pagar a Juan de Araujo, piloto, cincuenta y cinco ducados, al dicho José Gómez de la Haya cincuenta ducados, a los dichos Blas de San Juan, Francisco Romera, An-

tonio Rodríguez, Pedro del Valle y Pedro Villa, a cada uno veinticinco ducados, y al dicho Antonio de Olmeda diez y seis ducados de vellón de a once reales cada uno en moneda corriente al tiempo».

Destacado santanderino dedicado en el siglo XVII a los negocios marítimos fue Pedro González de Soto, que además de disponer de barcos propios utilizaba otros arribados a las aguas de nuestra bahía para sus actividades mercantiles, y el 13 de diciembre de 1652 contrataba con Tomás de Videsueta, maestre y dueño del navío NUESTRA SEÑORA DE LA ANTIGUA, que también lo era del nombrado SANTIAGO, de veinticuatro y veinticinco toneladas respectivamente, provistos cada uno de ellos con «una pieza de artillería, tres pedreros, ocho mosquetes, nueve chuzos, tres escopetas y tripulados con nueve y siete hombres», para transportar a San Sebastián 1.032 fanegas de trigo de Castilla con la medida de Ávila, que debían de ser puestas bajo cubierta de los dichos navíos, arrimados al Muelle de las Naos de la villa santanderina, después de traer armas para los servicios de S. M., siendo el flete convenido el de real y cuartillo de vellón por cada fanega.

Para surtir de las duelas precisas en la pipería de los navíos de la Real Armada, contrató el citado Pedro González de Soto en 11 de febrero de 1655 con Pedro Díaz de Villegas y Juan Díaz Pacheco, vecinos del lugar de Entrambasместas, el suministro de «catorce millares de duelas de roble, apurados, sin nudo ni albura, de seis palmos y medio de largo, cinco dedos de ancho lo que menos, y una pulgada de grueso, al precio cada uno de ciento treinta reales de vellón, que habían de ser entregados en el citado lugar a media legua no más de la iglesia de Santiago para fines del mes de marzo».

De los almirantes santanderinos que vivieron en el siglo XVII citaremos ahora, por ser menos conocidos que otros ilustres compañeros suyos nacidos en la villa, a Toribio González de Corbán, que el primero de enero de 1596, vendió, siendo entonces capitán, su navío nombrado LA MARÍA con todos sus aparejos, por trescientos cincuenta ducados de a once reales, al vecino de San Juan de Luz (Ciboure) Martín Saez de Aros-tegui.

Llevó desde nuestro puerto y en uno de sus viajes a la capital inglesa doscientos noventa y seis sacones, después de cobrar los derechos del diezmo por los embarques realizados, don Francisco de Herrera Calderón en nombre de S. M. y del Recaudador General don Manuel Corticos de Villafañez.

De los armadores santanderinos que tuvieron además otros importantes negocios haremos especial mención ahora de don Domingo de Herrera de la Concha (6), señor de Villasana, domiciliado en Madrid, quien el 16 de

(6) Véase en «Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña», Santander, 1957, la biografía de este ilustre marino, escrita por don Marcial Solana, pp. 672-681.

enero de 1657 daba poder a Pedro de Camargo Velasco, «criado de Su Majestad y regidor de la villa de Santander» para que pudiera arrendar a Alonso Fernández Montero, vecino de Laredo, mediante los precios y condiciones que le pareciere, los molinos, tierras, heredades, barcos y demás haciendas que tengo y me pertenecen en las Montañas de Burgos.»

RELACIONES CON OTROS PAÍSES EUROPEOS

Como ya hemos indicado, la exportación de lanas de Castilla por el puerto santanderino tuvo remoto origen y, después de las remesas efectuadas con envíos de positiva importancia desde el siglo XIII, adquirió gran actividad durante el siglo XVI, logrando entonces extraordinario apogeo, y no se interrumpió dicho tráfico de menos actividad durante el siglo XVII, cuando los negociantes extranjeros dedicados al comercio lanero realizado desde nuestro puerto, residentes algunos de ellos en Madrid, tenían corresponsales apoderados en Santander para ultimar las operaciones del embarco de diversas partidas de sacos y sacones que mandaban preferentemente a Roan, Amsterdam, y a Inglaterra, utilizando para el transporte navíos españoles y extranjeros. El navío NUESTRA SEÑORA DE LOS ÁNGELES, a cargo del maestre francés Alonso Peycut, había cargado en nuestro puerto, para llevar al de Roan y por cuenta de Santos Miguel Ruccau en 24 de noviembre de 1633, «116 sacas de lana lavada de Segovia y 166 sacones de lana sucia con un peso de 1.327 arrobas, abonando los correspondientes derechos por el diezmo de las lanas, que eran 240 maravedís de vellón por arroba».

El 15 de octubre de 1633 el navío SAN MIGUEL había puesto bajo cubierta 235 sacas con peso de 1.165 arrobas y media, llevándole Pedro Poitú a Roan. Otro navío, LA TRINIDAD, zarpó también de Santander en el mismo día, teniendo por maestre a Mellet, fletado con 140 sacas, que abonaron de derecho 33.064 maravedís. Llevó otra remesa de lanas EL SUCCESS, buque pilotado por el inglés Eduardo Munes, que estibó a bordo 142 sacas procedentes de Segovia. Hubo otras partidas de análoga mercadería por cuenta de distintos cargadores, siendo en el indicado año encargado de la percepción de los derechos del diezmo por los embarques realizados en nuestro puerto, don Francisco de Herrera Calderón, en nombre de S. M. y del Recaudador General don Manuel Corticos de Villafañes. Otro de los navíos extranjeros utilizados para el transporte de lana a Inglaterra en el 1633 fue el nombrado LA ANA, capitaneado por Roberto Dens, vecino de Londres, que transportó desde nuestro puerto en uno de sus viajes a la capital inglesa 296 sacones de lana.

Martin Jacob, holandés vecino de Amsterdam, dueño y maestre del navío LA FORTUNA, surto en el puerto santanderino el 17 de abril de

1656, recibió del representante de Baltasar y Juan Corimans, vecinos de la ciudad de Amsterdam, sesenta y cuatro sacas de lana lavada y tres sacones de añinos sucios de Castilla, para llevar en su buque debajo de cubierta a la repetida ciudad de Amsterdam, donde serían entregados a representantes o factores autorizados por el cargador. Cobraban por cada saca de nueve arrobas y media, nueve florines de moneda de Holanda; y de los sacones, dos por una saca y más seis patacas por un sombrero, y las averías acostumbradas según uso de navegación, obligándose el propietario del navío al cumplimiento de lo convenido «con su navío, artillería y aparejo».

Comparecían, ante el notario santanderino Francisco de Vera y Soto en 11 de diciembre de 1656, el capitán don Francisco de Herrera Calderón, vecino de la villa, representante de Roberto Von Blencius, domiciliado en Amsterdam, y de otra parte Blas Pool, vecino de Tesel, en los Estados de Holanda, dueño y maestro del navío nombrado LAS TRES CIGÜENAS, quien se obligó a recibir a bordo del dicho navío y debajo de cubierta, teniéndole estanco de quilla u costado, ochenta sacas de lana lavada de a nueve arrobas y media cada una, poco más o menos, y cargadas en el primer buen tiempo que Dios diere para entregar en Amsterdam a Roberto Von Vlemenens y por su cuenta y riesgo, siendo el flete de diez florines por cada saca de dicho peso, más seis reales de a ocho como sombrero para el capitán y las averías acostumbradas, que todo le sería pagado en efecto al tiempo de entregar dichas sacas, obligándose con su navío, artillería, aparejos y demás al cumplimiento de la obligación contraída.

Continuaban siendo muy frecuentes en el siglo XVII las relaciones entre el puerto santanderino y los de Flandes y otros del Norte de Europa, y, al revisar las operaciones particionales de bienes incluídos en testamentos en que estaban interesadas familias radicadas en la villa, vemos inventariados diversos artículos procedentes de aquellos. Así en el testamento de María de Barreda Velasco, fechado el 31 de agosto de 1657, se incluyen entre otros bienes: «mantelescos alemanes para cubrir dos bufetes, servilletas de la misma clase y veintiocho almohadas nuevas procedentes en parte de Ruan, además de una cama de nogal con sus balaustres de escultura». En otro inventario de bienes de doña María de Liermo y en la fecha indicada aparecen entre los relacionados «dos mesas de manteles alemanescos y seis servilletas de lo mismo, así como un barco de plata con los extremos y fondo sobredorados» (7).

(7) Pinturas de autores flamencos poseían también algunas familias santanderinas, y así vemos reseñadas en las operaciones particionales de los bienes del fallecido familiar del Santo Oficio y Abogado, D. Medel de Callirgos Mazas, en 16 de Septiembre de 1656, además de varios óleos con temas religiosos, «otros ocho cuadros de Holanda de diferentes pinturas».

Publicáronse en Santander el 23 de junio de 1664 «por voz de Juan Cavado, pregonero público, en la Plaza Mayor de la villa cantón de la calle de la Mar y puerto de San Pedro», las nuevas Ordenanzas aprobadas por el Rey Don Carlos en virtud de la petición del Concejo Santanderino «para la buena gobernación de la villa», disponiéndose al comienzo de las mismas «que por cuanto en la dicha villa todos sus vecinos y moradores singularmente no tienen fruto de qué mantenerse más que solamente del vino tinto de la cosecha, pan de maíz y pesca de mar y comercio,... acordaron lo siguiente:... que, por ser el vino de la cosecha de poca espera y mucho de ello en pasando San Juan se pierde y todo se ha de gastar dentro del año..., ninguna persona de cualquier estado que sea, así vecino como forasteros, pueda entrar vino de fuera de esta dicha villa y su jurisdicción para vender, hasta tanto que lo de los vecinos se consuma y venda en conformidad de la costumbre antigua.» Imponíanse distintas sanciones a los contraventores que pretendían la introducción de los vinos foráneos cuando estaba prohibido hacerlo por el Concejo. Tales vinos, si venían también en barcos, serían confiscados, «debiendo pagar por el valor del barco 100 reales, si fuere lo que comunmente llaman bateles, y 200 si fuese chalupa, y 400 siendo pinazas, para distribuir estas cantidades entre la Real Cámara, Juez y denunciador.» Se prohibía también «sacar ningún pan por el puerto sin que para sacarlo proceda licencia de S. M., que ha de constar primero y ante todo que sea para cosa de su real servicio, no incluyéndose en esta prohibición las embarcaciones forasteras de Asturias, Galicia y otras partes que trajeran granos para vender, porque habiéndolo puesto a la venta, si no hubiese quien compre, se les ha de dar permiso para seguir su navegación a los demás puertos donde quisieren.»

La penuria en que encontrábase la villa santanderina se reflejaba en distintos acuerdos del Concejo santanderino durante el año en que fueron hechas las Ordenanzas antes citadas y, deseando los Regidores salir de tan penosa situación, mandaban «el dar buen tratamiento a los pasajeros extranjeros que viniesen a comerciar, dándose poder a los procuradores de pobres para su defensa», basándose tal acuerdo en que la mayor parte de «la conservación y aumento de dicha villa ha consistido en tiempos pasados en el comercio y que en ella había con diferentes lugares y puertos de esos reinos y de los amigos y confederados, deseando que tengan algun aumento por el bien universal que de esto se sigue, que a todos los forasteros se les haga buen paso y tratamiento, sin dar lugar a que ninguno se queje ni que se les deje de satisfacer cualquier cosa que se les comprare y que para el tal fin haya dos vecinos de los mas principales y de más autoridad que hubiere en dicha villa, los cuales con el abogado que fuese nombrado por el Ayuntamiento, si la causa llegare a terminos de justicia, han de tener en cargo y se les dé entera satisfacción de lo que vendieran, sin que recibieran ningún daño, costa ni molestias».

Entre las operaciones mercantiles concertadas en Santander citaremos ahora la realizada entre Tomas Guelbes, capitán de la fragata de guerra inglesa SAN FRANCISCO, y Reinaldo de Enior, teniente de dicha fragata y naturales ambos de la ciudad de Londres los cuales se obligaron a pagar a Juan de Sesillo y Pedro de Gandarillas, vecinos de la villa, o a sus apoderados, «900 reales y medio que por hacer amistad y buena obra les habían prestado.»

Para intensificar las relaciones mercantiles entre la villa de Santander y los negociantes extranjeros, se hicieron el 15 de agosto de 1685 unas estipulaciones entre el Ayuntamiento pleno de la villa e Isaac Dosterland, holandés nativo, extensivas también a cuantos extranjeros quisieran venir a residir en la villa y establecer trato y comercio para general utilidad, concediéndose a todos las mismas inmunidades que gozaban los santanderinos sin tener carga, gravámen ni otra pensión alguna, «dándose a los que fueran católicos que estuvieran con sus mujeres, cumplidos que fueran cinco años, la facultad de poder desempeñar puestos honoríficos en el gobierno de la villa con voz y voto» y a los extranjeros que no fueran católicos «el mismo tratamiento y conveniencia que se hace en Sevilla, Cádiz y Bilbao».

En lo referente a giros mercantiles y prácticos comerciales disponía el convenio estipulado que, en cuanto a las letras de cambio, vales, seguros, averías, pólizas de navíos y demás, siguieran las ordenanzas de la Casa de Contratación de la villa de Bilbao, así como las sentencias que se diesen en los casos y pleitos de la misma calidad y «que si hubiese rompimiento de guerra entre los súbditos de la corona y dichos extranjeros y se quisiera hacer representación en tal caso, se les debe de hacer el mismo paso y tratamiento que a los vecinos y solicitar por todos los medios posibles y permitidos su alivio, así en la villa como para las representaciones sobre esta materia que pareciese conveniente se hagan a S. M.».

Se facultaba también a los extranjeros «para que pudieran vivir libremente en casas propias, compradas o fabricadas o arrendadas, o en casa de posadas, sin tener obligación a vivir con vecinos ni otra ninguna carga de alojamiento y guardas, sea en la que fueren, y servirse de criados y criadas en la misma forma que se permite en las dichas ciudades de Cádiz y Sevilla, y con respecto a las mercancías que llegaren a la jurisdicción y puerto de esta villa por cuenta de dichos mercaderes, o encaminadas a cualquiera de ellos o de extraños de este reino, puedan descargar de bordo a bordo..., sin pagar por eso ningún derecho, quedando en cuanto a las rentas que no corren de cuenta de dicha villa, que no por ser estancos el dejar a salvo de los arrendatarios, así en el caso, como alojarlos y volverlos a sacar cuando les viniere e convenir, entendiéndose que lo mismo se ha de cumplir en las embarcaciones que entraren con cualquier género de granos, como son trigo, cebada, grasas, pescados y otros cuales-

quiera bastimentos, que, no teniendo ocasión de vender, han de poder salir libremente, y si la necesidad fuera grande y fueren obligados a venderlo, en tal caso se les ha de dar una moderada ganancia y en uno y otro caso se ha de dar cumplimiento con la costumbre de la villa de tenerle tres mareas a la plancha».

Los extranjeros, según el convenio ultimado, podían tener correspondencia y encomienda, tanto con los países del norte como de todos los reinos de España, así en recibir los géneros que les vinieren consignados, como en vender los embarcados, hacer provisión a Castilla y a otra parte sin límite alguno, y que los vecinos, de todo cuanto vendieren en la villa y en su jurisdicción, no estarían a pagar más que un uno por ciento de lo que la dicha villa debiese percibir u cobrar, estando encabezada con S. M. como al presente lo está en alcabalas y sisas y unos por cientos».

Se permitía sacar libremente a los nacidos fuera de España cualquier fruto de la tierra para los reinos que les pareciese, sin que por eso hubiesen de pagar tributo alguno de los que tuvieran a cargo de la villa, excepto el propio que pagan los vecinos, y, en lo referente a embarcar las lanas en el puerto, no debían de pagar por ello a la villa más que un real de vellón por saca que le toca de sus propios, y los demás derechos reales al administrador que deba cobrarlos y, si en esto se les fuese algun torcedor, vejación o molestia no despachándoles con la brevedad que el caso requiera o en otra forma, sea por cuenta de dicha villa y procuradores de forasteros y vecinos, destinados para este caso tener por su cuenta la causa y defensa de ella, hasta que se les haga entero cumplimiento de justicia, sin que estas diligencias cuesten nada, ni por ellas hayan de pagar maravedí alguno.

A los súbditos extranjeros que comprasen mercaderías «para llevar a Asturias y Galicia o a otras ciudades por mar se les había de dar permiso para poderlo llevar libremente sin pagar más derecho que el uno por ciento que queda referido y siendo para tierra adentro los derechos de los puertos secos». Las ventas de géneros de cualquier clase «podían ser vendidas por los extranjeros por mayor o por menor, salvo las cosas menudas de poca monta, como cintas de embotar, balduques, cordones, medias o cosas semejantes que han de ser por docenas, el pescado por arrobas, la grasa lo mismo, los granos por fanegas, las telas por piezas y no vareado, ni por libras, excepto las mercaderías de mucho valor como son ámbar, amizcle, algalia y otras semejantes, que estas cosas se han de vender por onzas o por menor cantidad si fuera conveniente».

Entre las numerosas mercaderías que llegaban al puerto santanderino procedentes de Flandes, tenemos noticia del curioso envío realizado con un barco holandés, que echó el ancla en nuestra bahía en los primeros días del mes de febrero del año 1622, pues fue transportada en dicho na-

vío una fragata de reducido tonelaje, cuyo destino había de ser el flotar sobre las aguas del estanque del Buen Retiro en Madrid, proporcionando nuevo aliciente a las fiestas reales que organizaba don Felipe IV.

Construída la fragata en Flandes bajo la vigilancia y cuidado del capitán don Baltasar Galván, que también se encargó de traerla desmontada en el navío holandés hasta el puerto de Santander para llevarla después a Madrid, estipuló el capitán Galván un convenio mediante escritura pública autorizada por el escribano santanderino Pedro Velasco Camargo, compareciendo don Francisco Sigler Bustamante y don Juan de Collantes, vecinos de la Población y Corconte de la Merindad de Campoo, quienes quedaron obligados «en favor de Su Majestad (q.D.g.) y en su real nombre el señor Maestre de Campo don Gabriel de la Cuesta, Corregidor Superintendente de las Armas y Capitán de Guerra de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, a llevar y conducir en carreterías y bueyes, que para ello pueden a toda costa y riesgo y ventura desde la villa de Santander a la de Madrid, la fragata que desde los Estados de Flandes remitió a este puerto para servir en los estanques del Buen Retiro, el Excmo. Sr. Marqués de Caracena, la cual al presente está liada en tercios y trozos en las casas de los almacenes reales de esta villa..., comprometiéndose a entregarla en los palacios y estanques del Buen Retiro el 15 de abril de este presente año bajo pena de 500 ducados y a descontar de sus portes a razón de medio real por cada un día por arroba». El precio que se estipulaba en el convenio anterior por el transporte fue el de «15 reales de vellón por cada arroba de las que pesase la dicha fragata».

Don Fernando Sigler Bustamante y don Juan de Collantes cumplieron a plena satisfacción su compromiso contraído con el capitán Galván, quien hizo constar notarialmente, «como persona a cuyo cargo corrió la fabricación y construcción de la fragata, que desde los Estados de Flandes se remitió al puerto de Santander para servir en los estanques del Buen Retiro y haberla recibido en Madrid en las mejores condiciones». Lo cual no evitó que Collantes y Sigler no hubieran recibido aún el 4 de julio de 1622 y se les debiese todavía «7.280 reales, que para darnos de satisfacción están consignados en las arcas de la villa de Santander».

Además del capitán don Baltasar Galván vinieron con él al puerto santanderino para continuar viaje hasta Madrid los marineros flamencos J. Hshelinquer, Santiago Snice y Santiago Jauseny, los cuales percibieron de salario 50 reales de vellón cada uno y llegados a la Corte realizaron todos los trabajos de acoplamiento del maderamen del casco de la fragata, calafateo, arboladura, arreglo de jarcias y velamen, etc., hasta quedar la fragata en condiciones de navegar y movida por los vientos madrileños.

DIVERSOS ASPECTOS DE LA VIDA MARÍTIMA EN SANTANDER

Por lo que se refiere a los prácticos del puerto había dispuesto «que a los pilotos de tierra que han de entrar los navíos en el puerto y ría de dicha villa se les dará arancel fijo de lo que han de llevar y nombrar, personas que tengan a su cuidado esta disposición para que no se sigan demoras ni causen daño».

Con referencia a la venta de la pesca en el mercado santanderino, la encontramos regulada por un acuerdo del Ayuntamiento de 8 de mayo de 1666, al disponerse «que ninguna persona de los tratantes en pescado compren en la plaza ni fuera de ella ninguno de los que comunmente se traen a vender a dicha plaza para consumo de los vecinos, como son anguillas, lenguados, bogas, doradas, lubinas, albures, sardinas, ni otros ningunos que no sean en la venta primera que se celebra con los mareantes de esta villa, ni los que los pescaron ni sus mujeres, hijos ni criados los vendan a dichos tratantes hasta después de las 12 de la mañana, cuando los vecinos y forasteros hayan comprado lo necesario para su alimento. Pena a la persona que contraviniera por la primera vez, con 12 reales; por la segunda, 24; y por las demás, al arbitrio del señor Alcalde Mayor; aplicadas dichas penas la mitad para gastos de justicia y la otra mitad para los pobres del hospital de esta villa.»

Dio origen a diferentes gestiones y a variados incidentes la navegación hasta nuestro puerto de los galeones y flotas, procedentes de las Indias en el año 1686, y según nos dice el Conde de Montalbo en una carta dirigida a don Pedro Ronquillo, fechada el 18 de septiembre del mencionado año y firmada en Madrid, «días ha que salió de esta corte con grandes misterios y secretos un tal Villalobos, hombre práctico de las Indias y que ha dado diferentes arbitrios; y se encamina, según se entiende, hacia Galicia o Santander para dar disposición de desembarco de galeones y remediar los inconvenientes que en Andalucía se han experimentado», indicando también en la carta que se inquietaban los comerciantes de Cádiz y Sevilla por el cambio de puerto para rendir viaje «en términos de hacerlo sin respeto, queriendo dar la ley y no recibirla».

El 13 de abril de 1659 llegó a Santander una flota de 25 naves procedentes de las Indias al mando del Marqués de Villanueva de Langre. Entre los navíos venían algunos contruídos en el Real Astillero de Guarnizo, siendo causa de la arribada de dicha flota el evitar los posibles ataques de una escuadra enemiga que estaba frente a Cádiz, punto de destino de la citada expedición, que hubo de cambiar de rumbo al recibir órdenes en La Habana el Marqués para ponerse en demanda de los puertos del Norte de España. Dicho cambio suscitó fuerte y tenaz oposición por parte de Cádiz y de Sevilla, que hicieron representaciones en la corte por medio

de la Casa de Contratación sevillana y el Consulado de Cádiz, que consideraron tal acuerdo como muy perjudicial para los intereses del privilegiado comercio de ambas plazas, no estimándose finalmente las protestas y siendo puesto el cargamento, cuyo valor se aproximaba a los cinco millones de reales, en la villa santanderina, donde se tomaron las pertinentes medidas de seguridad para guardar la plata y las valiosas mercederías salvadas de un posible ataque de flotas enemigas.

Procedente de Las Indias arribó también a Santander, en el mes de septiembre de 1667, el navío «San Jerónimo» capitaneado por Alejandro de Berroa, para dejar un cargamento integrado por 1.200 cueros al pelo, 2.189 quintales de palo de Campeche, 6 zurroneos de grana silvestre, 4 cajones de azúcar, 200 tercios de tabaco, 13 cajones de añil y 5.900 reales de plata. Parte de estas mercancías fueron transbordadas después hasta Bilbao y Sevilla, valiendo cada caja de azúcar 16 reales de plata, 3.200 el tabaco y 728 los cajones de añil.

Las relaciones desde Santander con los puertos principales del Norte de Europa determinaban, además de un intenso tráfico comercial al intercambiarse mercancías complementarias para la economía de distintos países, la llegada a nuestro puerto de distintas personalidades en el mundo de los negocios y de la política durante el siglo XVII, como acaeciera en anteriores centurias y en las otras villas marítimas de Cantabria.

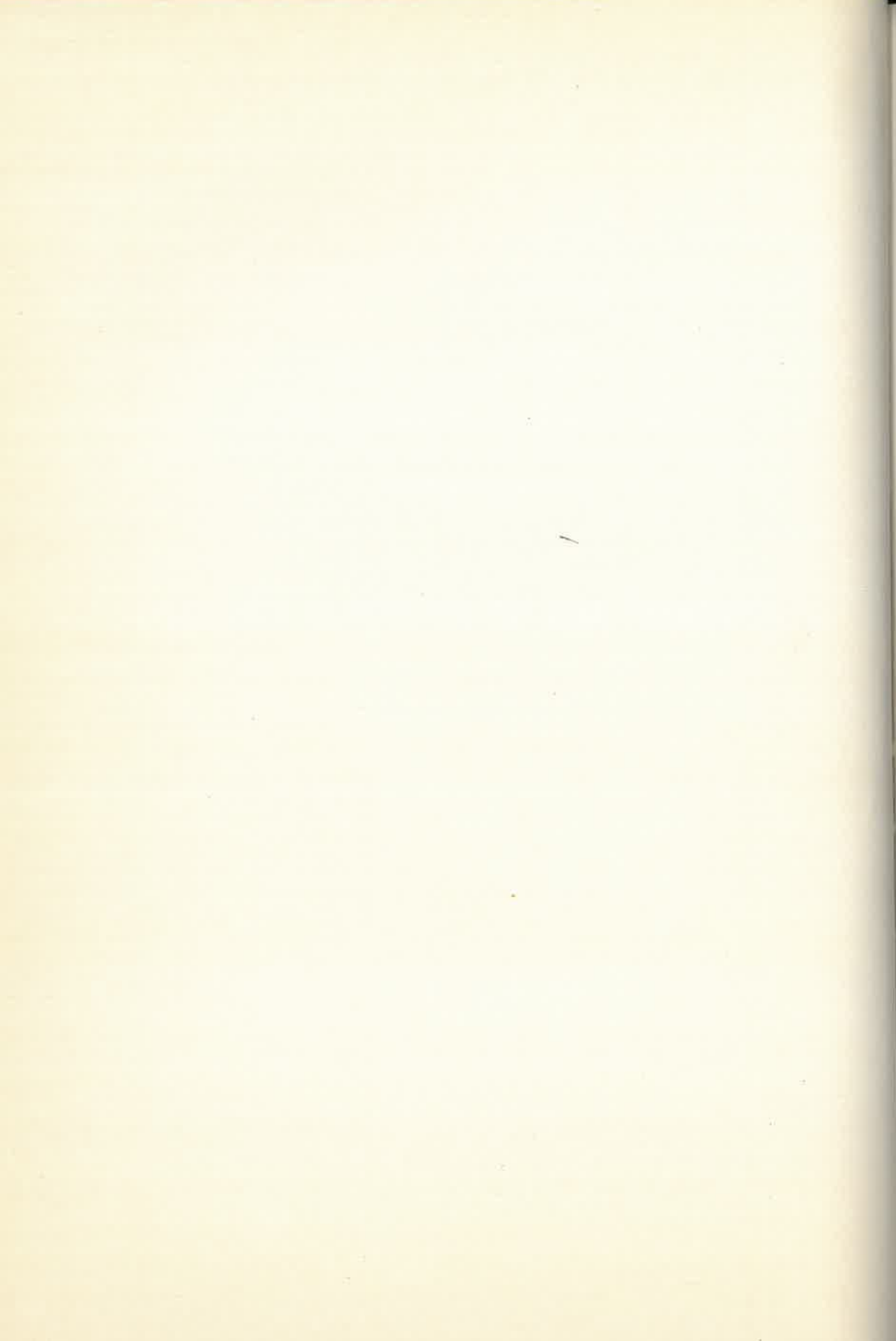
De los personajes que visitaron Santander durante el siglo XVII fue el de mayor relieve Carlos I de Inglaterra, cuando era Príncipe de Gales, que, acompañado de su favorito Buckingham, había ido a Madrid de riguroso incógnito el 18 de marzo de 1623, hospedándose en la casa del embajador inglés, motivando este viaje su deseo de contraer matrimonio con la hermana de Felipe IV. Fracasado el proyecto y una vez salidos de la corte de España ambos personajes, para regresar a Inglaterra, hubieron de venir a Santander acompañados del cardenal Zapata, del Conde de Monterrey, del de Barajas y de otros Caballeros. Realizaron el viaje hasta la villa santanderina convenientemente escoltados por soldados españoles y alemanes y, por una hoja impresa en Madrid, tenemos noticia de interesantes detalles y alusión a la estancia del Príncipe inglés en Santander, diciendo la relación impresa que «fue tan grande la provisión por el cuidado del Licenciado Quiñones, que en gran concurso no hubo falta, ni juntándose diferentes naciones no se metió mano a la espada, ni hubo desgracias; solo una noche un barril de polvora, que en una casa tenían para festejar las noches con luminarias e invenciones de fuego, se pegó y voló una casa de una a otra parte. Entró Quiñones y sacó a un hombre y una mujer y una criatura, que estaban enterrados, los dos muertos y la criatura viva en los brazos de la mujer». Habían venido para recoger al Príncipe y a su favorito 14 navíos de guerra ingleses que estaban al ancla en Santander y, por la citada relación impresa, sabemos que los

navíos fueron «tales cual nunca se han visto, muy reforzados y llenos de piezas de batir, naranjadas el que menos 60, y tan galanes de alcorza no pudieron ser más lindos, y la Real en que Su Alteza había de pasar, llamada EL PRINCIPE, es un prodigio o castillo en el mar, en la cual dió el domingo 24 del pasado (septiembre) banquete a todos los señores y caballeros, tan grande que, además del matolaje con que de parte de S.M. se le sirvió, traían dos de las naves cargadas de regalos para él. Fue en esta forma: en la popa se puso una mesa que venía a coger toda la plaza de armas, que había cinco diferentes, si bien todas se cubrían con unos manteles: la que estaba en la popa, más alta para su alteza, luego un palmo más baja la segunda que quedaba en vacío, y dos por los lados de ésta, como en las que estuvieron los señores Cardenal Zapata, Marqués de Aitona, Conde de Gondomar, el de Monterrey, Duque de Buckingham, y embajador ordinario de Inglaterra, Conde de Barajas, y en la otra los gentiles-hombres de boca, haciendo cabeza y frontera del Principe, el Conde de Billaamor como más antiguo. Sirviéronse todas a un tiempo, y sirviéronles 1.600 platos de extraordinaria y mucha vianda, con gran ostentación, cubriéndose la mesa seis veces y los 400 fueron de dulces. Fue el banquete de pescado y carnes, y carne de mar y tierra; y a los brindis, que fueron muchos a la salud de los Reyes, Inglaterra y España, a los Infantes y Príncipes y la señora Infanta María, se disparaba toda la artillería de la armada, que era tanto como se ha visto; y algunas veces descomponían los aparadores que estaban con la ostentación que se deja inferir de tan real acción» (8).

(8) Véase «Crónica de la Provincia de Santander», por el ilustre arqueólogo montañés de Cantabria, don Manuel de Assas. Madrid, 1867. Páginas 114 y 115. La citada relación impresa ha sido publicada posteriormente en distintos trabajos y en varias revistas, entre ellas en la *Ilustración Española y Americana*.

CAPÍTULO III

ACTIVIDADES NAVALES DURANTE EL SIGLO XVIII



CONSTRUCCIONES NAVALES

COMO ya dijimos, las construcciones navales en Guarnizo, que en los últimos años del siglo XVI habían proporcionado magníficos galeones para la Armada Real, hubieron de adquirir nuevo impulso al cesar los trabajos en los astilleros de Colindres y desde 1650 puede afirmarse que no cesó la actividad constructora en Guarnizo, cayendo al agua excelentes navíos, que llevaban para su defensa los cañones proporcionados por las fábricas de artillería de Liérganes y La Cavada, logrando algunos de estos buques gloriosa referencia en la Historia de la Marina Española.

La acertadísima política naval del Marqués de La Ensenada hizo aumentar la actividad en las gradas de Guarnizo y fue un trasmerano insigne, don Juan Fernández de Isla, el que secundó tan positiva orientación, quedándose con la contrata para hacer la construcción, arboladura y aparejo de cuatro navíos de 70 cañones, comenzando los trabajos precisos el 18 de abril de 1752, utilizándose, además de las maderas extraídas de nuestros bosques, los clavazones y herrajes de las ferrerías montañesas, así como las jarcias y las lonas salidas de las fábricas montadas por Isla, quien también suministró la motonería necesaria, obtenida en sus talleres de Requejada, las anclas fundidas en Marrón y los cordobanes, suelas y baquetas, curtidos en otros establecimientos de su propiedad fundados por él.

De la actividad desplegada en el Real Astillero de Guarnizo durante las construcciones navales realizadas por don Juan Fernández de Isla, puede dar idea el hecho de que trabajaban en aquel astillero más de mil obreros en tres turnos diarios y así al final del año 1753 hallábase muy adelantados los cuatro navíos que debían de ir armados con doscientos

ochenta cañones, fundidos todos en La Cavada y en Liérganes. En marzo de 1754 caían al agua EL SERIO, EL SOBERBIO, EL ARROGANTE y EL PODEROSO, quedando con la quilla puesta el HÉRCULES y EL CONTENTO.

No se limitó don Juan Fernández de Isla a realizar trabajos de construcción naval en Guarnizo, pues cooperando a los que se realizaban en otros astilleros españoles del Estado, hacía frecuentes envíos de las maderas que eran precisas en aquellos trabajos, utilizando en ocasiones buques de pabellón extranjero, como el nombrado MARÍA JOSEFA, cuyo capitán Francisco Triano, de nacionalidad francesa, hubo de llevar fletados por Isla, además de las maderas, los fierros y otras cosas necesarias al depósito de Cartagena de Levante para los navíos de treinta cañones, que allí se fabricaron, «cobrando de flete por cada quintal de hierro macho de 155 libras, a nueve reales de vellón, y, por cada codo cúbico de tablones de roble, a veinte reales con más treinta pesos de reales de vellón cada uno, por razón de sombrero, incluyendo averías», haciéndose a la mar el 10 de junio de 1752 desde el puerto de Santander.

El navío JUAN JOSUÉ, capitaneado por Samuel Finchs, salía el 2 de abril de 1753 «con apresto de maderas para fragatas, cabillas y otras cosas para las fábricas de bajeles de S. M., poniendo rumbo al departamento de Cádiz y su Carraca y cobrando el capitán por cada codo cúbico de madera cargado dieciseis reales de vellón, incluyendose sombrero, averías, primas y demás que se acostumbra, fijándose la duración del viaje en 18 días y pagando en caso de retraso en cada día setenta y cinco reales de vellón y diez maravedís». Con análogo cargamento y en el mismo día fletó don Juan Fernández de Isla el navío inglés LOS TRES AMIGOS, capitaneado por Francisco Broughton para ir en demanda del arsenal de Cartagena de Levante, percibiendo como flete por cada millar de cabillas sesenta reales de vellón más los otros gastos usuales y comprometiéndose a realizar la travesía en 15 días.

El 16 de mayo de 1753 un apoderado de don Juan Fernández de Isla fletaba la polacra francesa EL SANTO ESPÍRITU para transportar maderas al astillero de Cartagena de Levante, cobrando el capitán Pedro Castanedo por flete veinte reales de vellón por codo cúbico más los emolumentos de costumbre. Pocos días después y con igual destino dejaban las aguas santanderinas la polacra VIRGEN DE CADERO, al mando de José Cobo, y el navío LA ROSA BLANCA que llevó Francisco Pérez.

Otro de los veleros fletados con maderas para las construcciones en el arsenal de Cartagena fue el holandés YNSTRON capitaneado por Jannin Cornelíng, quien cobró veintidós reales de vellón por cada codo cúbico puesto a bordo más el importe de los gastos usuales.

Destinado a la fabricación de bajeles en el Ferrol envió don Juan Fernández de Isla el 29 de diciembre de 1753 un navío fletado «con made-

ras, cabillas y otras cosas, así como tablones y cuartonaje de haya y roble», fijándose el flete en once reales por cada codo cúbico y puesto todo en el puerto de Tinamayor.

Aunque utilizaba Fernández de Isla en las construcciones navales los elementos básicos obtenidos en el territorio de nuestra actual provincia, necesitaba completarlos mediante importaciones adecuadas, para lo cual hacía venir al puerto santanderino, frecuentemente, navíos fletados con azufre, sebo, panes de brea, alquitrán, etc., y en gran número con el cáñamo procedente de Riga y de San Petersburgo, transportado por veleros holandeses desde Rusia. Entre los que trajeron la última mercancía citada, en 1752, fue uno de ellos el JAMES JOICE, capitaneado por Samuel Fick, y otro el CUATRO HERMANAS, cuyo maestre Enrique Miner había salido de Amsterdam, entrando con análogo cargamento el SAN FRANCISCO, que al mando de Enrique Espong echó el ancla en la bahía santanderina.

Altísimo elogio sobre la calidad de los navíos fabricados por Fernández de Isla hizo el insigne don Jorge Juan, al serle pedido un informe oficial sobre los mismos, diciendo tan esclarecido marino «que eran los mejores que S. M. tenía y superiores a los demás de la armada», asegurando «que el peor de los cuatro era superior al más perfecto de cuantos hasta entonces se habían construido en los arsenales del Estado» y que la jarcía empleada en los citados navíos era mejor que la de Holanda, siendo magníficos los cables y la lona «de lo mejor que había visto».

La caída del Marqués de la Ensenada y el cambio de la política naval que se impuso a España a consecuencia de tan lamentable hecho, suspendió los trabajos que realizaba don Juan Fernández de Isla en el Astillero de Guarnizo en 1754, paralizándose la construcción de los navíos DILIGENTE y DOMINANTE, que debían de ser terminados en el año 1756, aunque continuaron otros maestros constructores botando al agua en el citado astillero nuevos buques hasta el año 1766. En el período de tiempo posterior, desde 1785 a 1808, salieron de aquellas gradas cuatro fragatas y tres paquebotes. Pero puede decirse que a partir del año último cesa toda actividad en Guarnizo hasta llegar al año 1840, en que se reanudan los trabajos de construcción en el nuevo astillero para terminar en 1871, deslizándose por las gradas, en el transcurso de los 31 años últimos indicados, dieciocho naves para el comercio santanderino, siendo las de mayor tonelaje las fragatas PASIEGA, de ciento cincuenta y seis toneladas, y SOBERANA, de ciento veintiséis, las corbetas MARÍA LUISA, de ciento veintiocho, y AURELIANA, de ciento cincuenta y cuatro, y la fragata DON JUAN, que tuvo un arqueo de mil doscientas toneladas, cesando los trabajos en Guarnizo al caer al agua este buque, mandado hacer por el armador santanderino don Juan Pombo.

La calidad de las maderas cortadas en nuestros bosques para hacer na-

víos sobre la ribera de la bahía santanderina fue muy elogiada por el insigne Marqués de la Ensenada, que habiendo sido oficial y comisario de matrículas en el astillero de Guarnizo en 1725 y 1726, dijo en una exposición, dirigida al rey el año 1746, «que las maderas de las montañas de Burgos eran tan permanentes como de corta duración las de Francia, Inglaterra y Holanda.»

Siguieron suministrando las numerosas ferrerías y los martinetes, que trabajaban en el territorio de nuestra actual provincia, los hierros, clavazones y herrajes precisos en la fabricación de bajeles, y, al construirse durante el año 1765 seis fragatas en el astillero viejo de Guarnizo destinadas al real servicio, el maestro herrero Pedro de Olabe, vecino del citado lugar, se comprometió a entregar cuantos herrajes fueran necesarios en dichos buques, «a razón de nueve cuartos la libra de clavazón de todas menas, al respecto de los citados nueve reales la libra, obligándose a hacer las visagras, cerraduras, llaves de puertas de cámara, camarotes, paños y demás necesarios en la cantidad de 2.200 reales de vellón por cada fragata». Pedía un anticipo del importe total, teniendo en cuenta «lo vasto de la obligación, de 5.000 pesos de a cinco reales de vellón, que se le han de descontar por cuartas partes en el importe de la obra, para cuyo cumplimiento de ella dará todas las finanzas suficientes y a satisfacción».

Destinados al navío NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO Y ÁNIMAS, que estaba en las gradas de Guarnizo el 4 de octubre de 1755, había hecho Francisco Fernández maestro herrero en el citado astillero: «42 machos y otras tantas hembras de timón con peso de 28.700 libras. Al presentar la cuenta relativa a los trabajos realizados, parte de los cuales debían de ser enviados al departamento del Ferrol, informé primeramente acerca de la calidad del trabajo realizado Francisco de Gantes, maestro del Astillero de Guarnizo, y después el constructor David Horrel, quien manifestó «hallarlos de la mejor calidad en cuanto al metal y todo lo demás, sin ponerlos más defecto que el de hallarse algo más reforzados en los ángulos o codillos que los modelos presentados».

La última expedición de hierros labrados en nuestras ferrerías, hecha por don Juan Fernández de Isla con destino a los arsenales del Estado español, la efectuó el 30 de julio de 1755, al zarpar desde Santander el navío ROYAL OACK, capitaneado por Juan Estuardo, cargado con 1.200 quintales machos de hierro y 49 en 3.200 barras «para entregar en el sitio que llaman el Caño del Trocadero, cobrando de fletes seis reales por quintal macho de 155 libras».

Para la fábrica de navíos durante el año de 1766 hubo distintos asentistas que se quedaron, mediante subasta, «con la corta, labra y asarrío de los tablones de haya procedentes del valle de Carriedo y al precio de veinticinco maravedís por codo lineal, propuesto por Antonio de Mantero-

la», adjudicándose en el mismo día 8 de junio del citado año a don Nicolás de Güemes, vecino de Esles en el real Valle de Cayón, el suministro «de porción de hayas para bragas, puntales y masteleros, destinados para fragatas que se construyen en el astillero viejo, su conducción y arrastre desde el monte del citado lugar de Esles, donde se hallan, al ribero de Solía, al precio de diez reales vellón y 26 maravedís cada un codo cúbico».

Las maderas utilizadas en la construcción realizada durante los años de 1766 y 1767 en las gradas de Guarnizo, procedían de lo montes de Piélagos, Torrelavega, Toranzo, Carriedo, Penagos, Cayón, Castañeda, Juntas de Treto y Voto, Aras, Parayas, Hoz de Marrón y Vega de Soba, haciéndose algunas adjudicaciones el 19 de abril de 1767 y en favor de distintos proveedores, como don Esteban Martínez de Cossío, vecino de Cossío, valiéndose «treinta y tres reales de vellón cada codo cúbico, rebajándole la diezmía correspondiente a la Hacienda.»

En la extracción de los robles y de las hayas, tanto del monte «Carceña», perteneciente a las jurisdicciones de Villaescusa, Cayón, Castañeda, Vargas y Renedo, así como de otros del valle de Carriedo, se empleaban cuadrillas de 20 a 25 obreros, mandadas cada una de ellas por sus respectivos contramaestres, y en esta forma se había efectuado una saca en el bosque de Llerana de Carriedo el año 1723, abatiendo entonces numerosos robles de cuarenta y seis pies, que se emplearon en Guarnizo para la construcción de los navíos que hacía el asentista don Bernardo de Cambí.

En el siglo XIX, además de las utilizadas en nuestros astilleros, siguieron enviándose maderas cortadas en los bosques santanderinos para utilizarse fuera de nuestras riberas en la construcción naval, saliendo del puerto de San Vicente de la Barquera, frecuentes cargamentos. Así el primero de septiembre de 1852 se firmó en Santander un contrato entre el Comisario de Guerra y Marina, en nombre de la Real Hacienda, y don Juan Ramón de la Revilla, vecino y del comercio de la ciudad, y don José María G. Fresno, capitán del quechemarín «RAMONCITO», de 36 toneladas, para transportar al Departamento del Ferrol, según la Real Orden de 24 de febrero del citado año, las maderas que la marina de guerra tenía en San Vicente de la Barquera, «cargando en el sitio del Tablero de la mencionada villa, todos los codos de madera que sea posible poner a bordo, quedando el buque marinerio.»

El flete convenido para el transporte anteriormente citado fue el de 13 reales por codo cúbico y además el cinco por ciento de capa a pagar en La Coruña, dándose por razón de plancha para la carga ocho días y seis para la descarga, pasados los cuales empezaría las estadías correspondientes, satisfaciéndose a razón por cada una de ellas «lo que parezca justo». En el mismo mes de septiembre del año 1852 se llevaron también desde San Vicente de la Barquera al Ferrol y para la Real Arma-

da otros cargamentos de madera (1), firmándose los contratos de fletamento de la polacra-goleta PRIMERA, patache MARIANITA, quechemarines AMANDITA y NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN y polacra DILIGENTE, capitaneados respectivamente por don Ramón Infante, don Francisco Conde, don Jacinto Maseda y don José Casariego, haciendo también análogo viaje con igual cargamento el bergantín santanderino VICTORIANO, al mando de don José Fernández.

Lo que supuso la riqueza de nuestras selvas todavía en el siglo XIX, nos lo dice la interesantísima Memoria publicada en el año 1831 por don Joaquín Ibáñez de Corvera, Comandante de Marina de Santander, quien incluyó en su citado trabajo la estadística referente a los árboles existentes en la provincia santanderina, resultando de los datos dados a conocer, que había más de 38 millones de robles, 43 de hayas, 714.630 encinas y 555.646 castaños, teniendo como características comunes los citados árboles de 20 a 50 años de edad y un promedio de 20 a 40 pies de altura.

EL COMERCIO DE CEREALES

La escasa producción cerealista en la Montaña, reducida a pequeñas zonas dedicadas al cultivo del maíz preferentemente, determinaba además de las entradas periódicas de granos nacionales y extranjeros por el puerto de Santander, la prohibición de que los navíos sacasen cereales fuera de la villa. Repetidamente se impuso esta prohibición al vecindario, agravando el problema la frecuente construcción de navíos de guerra en sus astilleros, por lo cual en el año 1676 y el 22 de febrero el capitán de caballos corazas don Juan de Pando y Estrada, Corregidor y Capitán a Guerra de nuestras Cuatro Villas de la Costa, hacía saber: «que por cuanto por diferentes ordenes de S. M. está dispuesto se hagan fábricas de galeones para su Real Armada y carrera de Indias en los astilleros de esta costa, a cuya ejecución ha de concurrir mucha maestranza y operarios, y asimismo hallándose en guerra viva estos reinos con los de Francia, llenándose además de gente para la defensa de los puertos y siendo tan notoria la esterilidad de la tierra y la falta de frutos de granos de trigo y maíz que ha habido en ella, resultarían notables perjuicios que tendrían lugar si se extrajeran a otros puntos los repetidos granos».

(1) Don Casimiro Bona, Inspector de 1.^a clase de Ingenieros de Marina y que en el año 1859 empezó a dirigir las cortas de árboles para la armada española, dio a conocer, ilustrada con interesantes láminas, algunas en color, una «Memoria sobre la explotación de los robles por la Marina en la provincia de Santander y noticia acerca de las hayas de la misma provincia» (Madrid, 1881).

Todavía con motivo de la entrada en Santander de una flota de cinco navíos el 5 de octubre de 1702, que vino en conserva desde los reinos de Indias, se necesitaron abundantes bastimentos de pan, vinos y aves para el sustento de la gente de a bordo, asignando con tal motivo el Corregidor de las Cuatro Villas de la Costa, don Andrés de Mieres Alvarado, lo que debían enviar los valles montañeses, correspondiendo entre otros al de Carriedo «8 carros de vino tinto y blanco y 30 aves todos los días, bajo multa de 1.000 ducados. El valle de Camargo contribuiría con 12 carros de vino tinto de Castilla o de la tierra y blanco, 10 fanegas de pan cocido y 50 aves», siendo la aportación de Cudeyo de 10 fanegas de trigo cocido y 40 aves. Al valle de Iguña se le impuso la obligación de entregar 15 carros de vino tinto y 60 aves todos los días, por lo que protestó el Regidor del citado valle, el cual hizo constar la imposibilidad de realizar dichas entregas «por las continuas enfermedades que han padecido los vecinos y por la esterilidad de la tierra.»

Con referencia a los arribos de los indicados cereales a nuestro puerto en el año 1753, sabemos que fondeó el 1.º de noviembre del expresado año el navío inglés MARTA, capitaneado por Abraham Riene Pearse, que le había puesto en rumbo desde Londres el 22 de octubre, para transportar «una carga de trigo y cebada por cuenta de Su Majestad Católica».

La nave holandesa LA SEÑORA ELENA, mandada por Enesve Kersies Brent, trajo una partida de trigo, iniciando la derrota desde un puerto holandés el 20 de octubre de 1753, para rendir viaje el 3 de noviembre de igual año. Pocos días después de la fecha antes indicada una nave inglesa, nombrada EL CRISTÓBAL y mandada por el capitán S. Menketerkamp, entraba en Santander el 24 de octubre de 1753 con igual cargamento al venir de Tesar.

Otro navío inglés, el del Capitán Guillermo Wilson, aferraba las velas en Santander el 12 de noviembre de 1753, terminando una travesía iniciada en Londres el 26 de octubre de igual año y para transportar un cargamento de trigo a nombre de don Juan Fernández de Isla. Con igual mercancía arribó el 5 de diciembre de 1753 el CÉSAR, navío inglés del Capitán Tomás R. Bosquett, que había dejado las aguas de Cowes el 8 de noviembre del mismo año. El Capitán Cornelius Lemqhorm trajo en el navío JOSÉ Y ANA trigo y cebada, puesto bajo cubierta en el puerto de Londres el 8 de noviembre de 1753.

Seguían por esta época los arribos de trigo y cebada a Santander en buques de Inglaterra y de Holanda y el 14 de diciembre de 1753 el Capitán holandés Lorenzo Roelaiff, encargado de la derrota de la nave CATA-RINA MARGARITA, llegaba a nuestro puerto procedente de Amsterdam, fletado con trigo.

El Capitán Juan Slater de nacionalidad inglesa entró en Santander con su navío EL SAMUEL el 17 de noviembre de 1753 con un cargamento de trigo.

Además de Inglaterra y de Holanda, proporcionaban cereales a la importación santanderina las remesas procedentes de algunos puertos de Francia, como Bayona y Burdeos en mayor número, y, entre los navíos que llegaron a las aguas santanderinas con maíz, haremos mención del TRES AMIGOS, cuyo Capitán Ramón Peirenett dejó una partida de dicho cereal el 28 de octubre de 1755, después de una dura y penosa travesía iniciada el 19 de octubre de igual año.

Un nuevo cargamento de maíz, tomado en Burdeos por el Capitán Philipe Nollau y puesto en el navío EL DESENGAÑO, llegó a Santander el 28 de mayo de 1756.

El Bergantín LA MARÍA del armador santanderino Sayus transportó «500 fanegas de trigo poco más o menos» al Ferrol, cobrándose por el flete 18.000 reales de vellón, incluso averías, sombrero y demás acostumbrado. Este cargamento iba destinado a las necesidades de las tripulaciones de la Armada, iniciándose la primera singladura de esta derrota el 29 de julio de 1757. En la misma fecha hacía se a la mar con rumbo también hacia el Ferrol y para las necesidades de la Armada el bergantín LA VILLA DE BILBAO, capitaneado por don Pedro Plasencia, especificándose en el contrato de fletamento que la duración del viaje sería de 8 días y la cantidad a cobrar 3 reales y medio por fanega. Al siguiente día del antes indicado, el patache SANTÍSIMA TRINIDAD, patroneado por Pedro Alonso, llevaba otro cargamento de trigo al Ferrol y para la Real Armada, cobrando dos reales y medio de vellón por cada fanega que transportaba, igual cantidad que la fijada en otro contrato para enviar con el mismo destino y finalidad 700 fanegas de trigo de Castilla, cargadas en el patache NUESTRA SEÑORA DE LA CARIDAD, cuyo Capitán era Nicolás López.

Para abastecer las necesidades de la Armada en El Ferrol se realizaron nuevos envíos de trigo desde Santander y el 25 de agosto de 1757 y el 11 de septiembre de igual año dejaban la bahía santanderina, respectivamente, el navío SAN LUIS, capitaneado por José Bustillo, y el patache SAN JUAN BAUTISTA.

El primer barco español santanderino llegado en 1752 a Dantzig fue el SAN VICENTE, que se había hecho a la vela desde Santander el 15 de septiembre del citado año con un flete de 160 arrobas de aceite de oliva y otras mercaderías. Dicho navío desplazaba 100 toneladas. La llegada del SAN VICENTE se celebró mucho en Dantzig, lamentándose que su cargamento no hubiera sido mayor, toda vez que tuvieron excelente venta los artículos enviados. Al retorno cargó el SAN VICENTE granos, cera, lienzo, arpillera, cueros, tablazón, duelas para barrica, paños de grana y sombreros, ofreciendo grandes dificultades la travesía hasta llegar a nuestro puerto, pues, independientemente de los temporales del mar, había numerosas deserciones entre los tripulantes que temían el ser apresados

por los piratas argelinos, como ocurriera anteriormente a otros navíos que navegaban con rumbo a España trayendo diversas mercaderías.

La expansión hacia lejanos puertos de las relaciones comerciales, iniciadas por los negociantes de nuestra ciudad, era ya considerable el año 1753, habiendo mercaderes santanderinos, como don Antonio del Río y don Marcos Fonegra, establecidos en Riga, que compraron allí dos barcos, fletándolos seguidamente con mastelería destinada a 4 navíos, que pensaban construir en Santander. En el puerto de Dantzig otros comerciantes santanderinos tenían diversos correspondientes, y, en el citado año último, el cónsul de España en la mencionada ciudad, don Luis Perrot, adquiría, por cuenta de mercaderes santanderinos, trigo, linos, cáñamo y simiente de lino para enviar a España.

La producción de cereales continuó siendo muy deficiente en el territorio de nuestra actual provincia durante los años a que venimos haciendo referencia y por ello se necesitaban realizar importaciones con navíos de Inglaterra, Francia, Holanda y Alemania, que arribaban a la bahía santanderina cargados de trigos y de maíz, aunque a veces recibíanse también envíos de dichos cereales procedentes de Cádiz y de Sevilla. Durante los primeros meses del año 1753 soltaron el ancla en nuestro puerto, fletados con las indicadas mercancías los navíos CATALINA (francés), ANA CATALINA, (sueco), MARTA (inglés), LA SEÑORA ELENA (holandés), EL CRISTÓBAL (inglés), CROWN, (de la misma nacionalidad), CÉSAR, SAMUEL y JOSÉ ANA, (también ingleses), y CATALINA MARGARITA (holandés). Parte de la carga traída por dichos navíos fue reexpedida en parte a distintas ciudades y villas del litoral español, utilizando pataches y pinazas de nuestros armadores.

Los cáñamos descargados en Santander, procedentes de Amsterdam, de Kostan y de Riga, originaron en la ciudad una industria transformadora para obtener excelente jarcia, que era después exportada a distintos arsenales españoles, como el de Cádiz, para cuyo destino izó la vela en la bahía santanderina el 18 de enero de 1759 la polacra SANTÍSIMA TRINIDAD, propiedad del montañés don Francisco Manuel de Cueto, y mandada por el napolitano Pablo Nestellione, yendo fletado el referido buque «con 83 piezas de jarcia, compuestas de 611 quintales castellanos y 9 libras de otro, todo fabricado en esta ciudad, debiendo pagar al descargarse la mercancía don Francisco Manuel de Celis 6 reales de vellón por cada quintal, incluido averías, sombrero, primaje y demás acostumbrado.»

CORSARIOS Y NAUFRAGIOS

La actividad de los corsarios extranjeros incluso en los días que España estaba en paz con otras naciones constituían un peligro cierto

para el desarrollo del comercio marítimo santanderino, viéndose atacados los navíos de nuestra matrícula repetidas veces, con evidente desprecio de toda clase de tratados y convenios. El 28 de abril de 1759 el bergantín LA SIRENA, (a) SAN EMETERIO Y SAN CELEDONIO, que había salido al mando de don Pedro Varela del puerto de Londres con un cargamento para Santander, remitido por los señores Collantes y Langar, «españoles y tratantes en dicho Londres», fue apresado a tres leguas de la isla de Beck por el corsario francés LA PRINCESA DE LUDE, capitán Kaille, quien le condujo al puerto de Cherburgo. El apresamiento del buque de referencia originó, además de la protesta del armador don Francisco Manuel de Cueto, la de varios mercaderes santanderinos interesados en la carga que transportaba.

Las contingencias internacionales, sostenidas con la intervención de nuestra patria, durante los diferentes años del siglo XVIII produjeron distintas crisis en el desenvolvimiento de la prosperidad santanderina, viendo los armadores locales cómo eran apresadas sus naves en las travesías a América o en el litoral español, aunque procurasen atenuar cuantiosas pérdidas armando en corso y mercancía el mayor número posible de veleros, que en ocasiones lograban rotundos éxitos al realizar valiosas presas de buques franceses e ingleses. Para tales expediciones no sólo utilizaban los navieros santanderinos barcos de buen tonelaje y fuertemente defendidos con cañones que proporcionaban las fábricas de artillería de Liérganes y La Cavada, sino que en ocasiones disponían de pequeñas naves armadas, que, provistas de vela latina a imitación de los místicos, ofrecían las ventajas de un aparejo sencillo y nada costoso, porque al arriar su gran vela y mastelero quedaba invisible a cierta distancia el casco de las embarcaciones que hacían su navegación entre escollos y bajos, a los cuales no se decidían a acercarse las naves enemigas por ser de mayor tonelaje.

De las presas traídas al puerto santanderino por los corsarios de nuestro puerto, podemos citar la que hizo el capitán don Juan Pedro de la Cruz, que mandaba la goleta nombrada LA GATA, el cual, asistido del segundo capitán, manifestaba el 13 de mayo de 1767 que había decidido entrar en el puerto «por estar la bodega embarazada de carne salada que había cogido a los ingleses» y no tener de dónde ponerse los marineros, como asimismo componer las velas y recorrer y registrar la goleta y darla sebo por estar de zorra bastante cargada. Recaló en Santander aunque pensaba haberlo hecho en el Ferrol, pero el tiempo no se lo permitió y, decidido a volver a hacer el corso y habiendo puesto dicha goleta en seco, «reconocieron que parte de dicha quilla estaba podrida y comida de broma, con cuyo motivo la mayor parte de la tripulación se ha huido, determinando desarmar la goleta y retirarse cada uno a su casa o donde mejor le parezca».

Con el auge de los negocios en nuestra plaza iba aumentando la matrícula de buques de Santander, cuyos armadores dirigían las naves de su propiedad hacia los puertos de América y a los más importantes del Norte de Europa, continuando al hacer estas travesías una secular tradición. La presencia de los nautas santanderinos en los duros mares europeos originó también lamentables naufragios, entre otros el de la galeota NUESTRA SEÑORA DE LA BARQUERA, perteneciente a don Agustín Martínez, y que capitaneada por don Simón de Santelices había salido de Londres para Santander, «pereciendo a causa de los malos temporales, después de naufragar sobre las costas de Inglaterra, determinando una pérdida, sólo en lo referente al valor del navío, de 40.000 reales». El citado buque, de fábrica holandesa, tenía 129 toneladas de arqueo y su capitán Santelices estaba interesado en una cuarta parte de la propiedad desde el 3 de Octubre de 1763.

El 12 de diciembre de 1777, sufrió Santander los efectos de un fortísimo huracán, ventando por el vendaval y norte, que causó considerables daños, no sólo «al llevar las tejas de los tejados y chimeneas de la ciudad, arrancando además árboles crecidos», sino que también «los palos enteros de varias embarcaciones que estaban al ancla en el puerto», determinando averías de consideración en algunos navíos como en la tartana francesa LA FELICIDAD, que capitaneada por Guillermo Salvat había salido de Santander cargada de trigo para Cádiz por cuenta de la Real Hacienda y que tuvo que regresar al puerto de salida por causa del mal tiempo. Trató de dar fondo nuevamente, utilizando el ánchora mayor en caso de garrear, lo que en efecto sucedió, yendo después «sobre un banco de arena en junto o frente del muelle largo, que así llaman, y al mismo instante con temor que dicha tartana no hiciera ruina, estando ya sumergida, dicho capitán dispuso que su tripulación bajase a la bodega a palear trigo a la parte de proa y vieron que esta diligencia no era suficiente para estorbar que la tartana dejase de dar posibles talonazos sobre dicho banco, por lo cual juzgaron a propósito los oficiales echar trigo al mar para salvar el resto de la carga, la tartana y las vidas. Estando ocupados en esta faena, les vino encima un bergantín inglés, también garreando sobre el costado de la tartana por la parte de estribor, y, dándole un fuerte golpe, llevó la batiporta y la aleta de popa junto con el travesaño y todas sus listas, creyendo cuantos iban a bordo que era su última hora, en cuyo terrible golpe descubrió el barco bastante agua, por lo cual continuaron tirando la carga del navío hasta unas 200 fanegas, habiendo perdido también con las averías sufridas el palo de juanete, partido en tres pedazos, de los cuales quedó el uno sólo que era la coz en el cincho y el otro colgado del estay, sin haber aparecido el otro, pudiendo flotar finalmente con la montante el navío».

La navegación y el tráfico marítimo que realizaban los navíos del

puerto santanderino y los de pabellón extranjero que llegaban a él, veíanse afectados por la presencia de corsarios que hacían repetidos cruceros sobre nuestra costa. El 12 de junio de 1778 don José Antonio Zugasti, capitán del SANTA CATALNIA, que había salido dos días antes de Bayona de Francia con alquitrán y fardería para Bilbao y Santander con tiempo favorable, «se encontró con la novedad el día 11 a las tres y media de la tarde, estando sobre la altura del Cabo Machichaco, con una balandra corsaria inglesa que le hizo esperar y amainar las velas y recelándose le detuvo cinco horas de tiempo en su compañía, navegando siempre en su derrota del ONO, en cuya vista protestó al capitán contra los perjuicios que se le pudieran seguir y, habiendo avistado otra embarcación en la parte del Norte sobre las ocho y media de la tarde, nos dejó sin despedirse y fue al reconocimiento de la expresada embarcación».

El bergantín «SAN NICOLÁS» capitaneado por don Pedro Lequerica, que se había hecho a la vela el 18 de febrero de 1779 desde el puerto de Roan con fardería y otros objetos para Santander, recaló en el Havre de Gracia para cargar varios efectos, haciéndose de nuevo a la mar con buen tiempo y favorables vientos del SE, que cambiaron el 19, por lo cual hubo de arribar a Falmouth, habiéndole abordado el 24 un corsario inglés, que le llevó una caja de confituras marcada A. D. S. número 7 y una olla de hierro número 6, pertenecientes a la carga, y además otras cosas comestibles. Dejó las aguas de Falmouth el 5 de marzo de 1779, cambiando poco después el tiempo con gran mar, andando la embarcación dos días continuos sumergidos debajo del agua, por lo que llegó a hacer tanta agua que fue preciso dar constantemente a las bombas.»

Del puerto de Londres habíase puesto en rumbo para San Sebastián y Santander el bergantín GAVILÁN en 25 de mayo de 1779 a las once y media de la mañana, «siguiendo su derrota por el canal de Inglaterra, y el miércoles 26 del mismo a las 8 de la mañana vino una goleta de Guernesey corsaria que le hizo echar el bote al agua e ir el capitán don Pedro Fernández Delgado a bordo con los papeles, lo que ejecutó con bastante trabajo por la mucha mar y viento que hacía. Habiéndosele quitado y hecho pedazos el Real Pasaporte de Navegación, volvió a bordo a eso de las diez y media en bote y prosiguió su derrota, durante la cual fue en la latitud de 48.° 45' N., distancia de Guernesey seis leguas S., cuarta de Sudeste. El sábado 29 a las nueve de la mañana le avistó una embarcación al Nordeste de la del declarante, que reconoció venía en busca suya y a las 19 le largó bandera francesa y el declarante la suya de España y la esperaron».

«A las 12 vino a bordo diciéndoles echasen el bote al agua y fue el capitán a bordo con los papeles, a lo que se replicó que no era suficiente. La goleta era corsaria de Guernesey y vino a bordo un oficial con dos

marineros armados y después de haber registrado los papeles, vieron no tener qué hacer en el navío ni su carga, intentando llevar dos fardos de ella».

Entró de arribada el 5 de julio de 1779 en Santander el bergantín SAN JOSÉ al mando de don Juan Antonio Goycuiria, que habíase hecho a la mar de Málaga para Ostende con un cargamento de vinos y de pasas el 16 de mayo del citado año, «manteniéndose a la vista del citado puerto por ser poco el viento y habiéndole dado fresco y favorable siguió su rumbo. Sobre el Cabo San Vicente saltó el viento al Norte, por el cual y por el Nordeste hasta el 5 del citado mes y año trabajó el barco lo bastante con balances que hacía navegando, ladeado por fuerza de los vientos, reconociendo con dicho motivo que en las pipas o botas de vino se derramaba éste por los bitoques de arriba sin poderlo remediar, y el día 8 por la tarde le abordó una fragata americana a 25 leguas del Cabo Finisterre, cuya gente le quitó y llevó un barril de dos arrobas de vino, propio de dicho capitán, cuatro gallinas de su provisión y un poco de aceite. El 10 del mismo mes, 35 leguas al Sureste de Guisán, también le abordó una balandra o cachemarin de 18 cañones de la vieja Inglaterra, llevándole una cuarterola de vino de 7 y media arrobas, propia del referido capitán, dejando un recibo simple para el Cónsul de su nación de Ostende. El día 1.º del corriente, a 60 leguas del Cabo de Luarca, ESE., le abordó un bergantín corsario americano de 14 cañones y su gente le llevó dos cuarterolas de vino de siete y media arrobas cada una, propiedad del capitán, seis gallinas, pasas y otros efectos de comida, dándole noticias de que el 28 del antecedente había hablado con una fragata de guerra francesa, quien le había expuesto hacía diez o doce días haberse declarado en Inglaterra la guerra contra España, diciendo al declarante que, si seguía su viaje al día siguiente o poco después, sería prisionero del inglés y que más fragatas de esta nación se hallaban cruzando el mar allí cerca, por lo cual determinó venir al primer puerto de España y el día 3, estando 34 leguas Noroeste del Cabo Peñas, les abordó un bergantín inglés de Guernesey y expuso hacía 40 días que estaba en la mar cruzándola, quitándoles dos cuarterolas o barriles de siete arrobas y media cada una y otra de dos y medio, alguna menudencia de pasas y cuanto quiso llevar hasta la ropa de la gente que les pareció mejor».

Continuaron frecuentando el puerto santanderino durante el año 1781 distintos navíos portugueses, que entraban de arribada en ocasiones y otras veces echaban el ancla en nuestra bahía para rendir viaje emprendido directamente desde Lisboa y Oporto, y en 26 de enero de dicho año formulaba su protesta de mar por las averías sufridas en la corbeta NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN, el capitán don José Javier Zerqueira, que había salido desde la capital lusitana para Bayona de Francia con un cargamento de bacalao, teniendo precisión, antes de

concluir sus singladuras hasta nuestro puerto, de arribar al de La Coruña a causa de los fuertes temporales sufridos en su derrota.

Otro bergantín portugués, el nombrado NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN, capitaneado por Antonio González Da Silva, trajo desde Cádiz 3.279 fanegas de sal por cuenta de la Real Hacienda y, entre los navíos portugueses entrados en Santander durante distintos días de los meses de abril a noviembre de 1781, podemos citar ahora al SAN ANTONIO Y SANTA CLARA, cuyo capitán fue don Manuel Da Costa Pontes, al diate NUESTRA SEÑORA DE LA ENCARNACIÓN, SAN ANTONIO y ÁNIMAS, que salido de Sevilla cargó aceite, jabón, aguardiente, vino, losas y otros efectos para La Coruña y Santander, echando el ancla en nuestro puerto el 16 de septiembre.

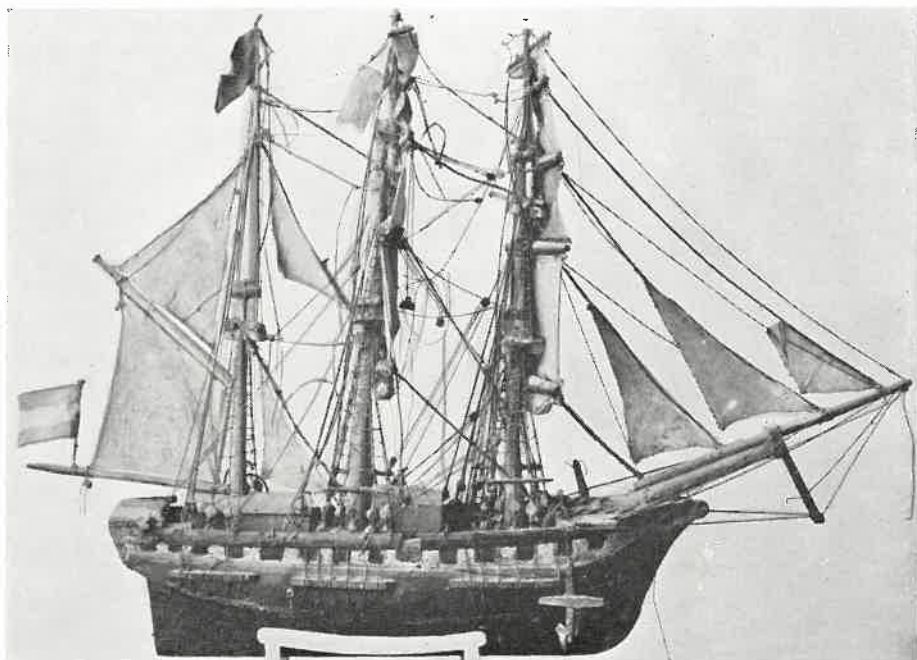
El capitán portugués José Bono con su diate NUESTRA SEÑORA SANTA ANA que había puesto en rumbo desde la ría de Pontevedra, fletado con sardina-arenque, hizo una arribada para entrar en La Coruña, hasta que amainando el tiempo pudo salir de allí el 19, sufriendo en la travesía desde dicha ciudad gallega hasta Santander «fuertes tiempos del ONO que bañaban la embarcación de popa a proa constantemente, ocasionando algunas averías en el casco y en el aparejo de la embarcación».

Del puerto de Hamburgo, después de poner bajo cubierta «una carga de fardería, alquitrán, piche, duela, frascos de vidrio vacíos y trigo», el bergantín portugués NUESTRA SEÑORA DE LIBRAMENTO y SANTA EULALIA hízose a la mar en demanda de Lisboa el 16 de septiembre de 1781 y al mando de don José Joaquín González, obligándole al navío los fuertes temporales padecidos en su derrota a arribar en Santander el 5 de enero de 1782. Días después entraba aquí también la galeaza dinamarquesa EL JOVEN CHRISTIAN HENDRIT, capitaneada por Francisco Detllof Moll, que, transportando trigo, había salido para Lisboa el 16 de septiembre de 1781 y hubo de recalar, a causa de los grandes temporales padecidos en su navegación, en el puerto santanderino. También echó aquí el ancla, obligada por tiempos contrarios en aquellos días, la escona prusiana SAN PEDRO, fletada hasta Figuera, en Portugal, desde Amsterdam, con hierro, grasas, quesos, barriquería llena y vacía, etc., capitaneándola Hermone Root, el cual pidió en el escrito dirigido a la autoridad de marina el nombramiento «de dos personas inteligentes para reconocer la citada embarcación y declarasen si se hallaba en estado de proseguir viaje con la carga que se halla, por la mucha agua que hace». Los peritos nombrados, Bautista de Lambarri y Francisco Chabe, maestros de carpintería y calafate de ribera en la ciudad, después del oportuno reconocimiento dictaminaron diciendo que «ocho cadenas principales de hierro estaban rompidas; el palo mayor falto de barrotines y bao y el mastelero y trinquete rompidos, por lo cual es preciso hacerlos de nuevo y las costuras de la mencionada escona por los altos, en parajes, tapada con sebo que pusieron



Marinero de la costa del Norte.

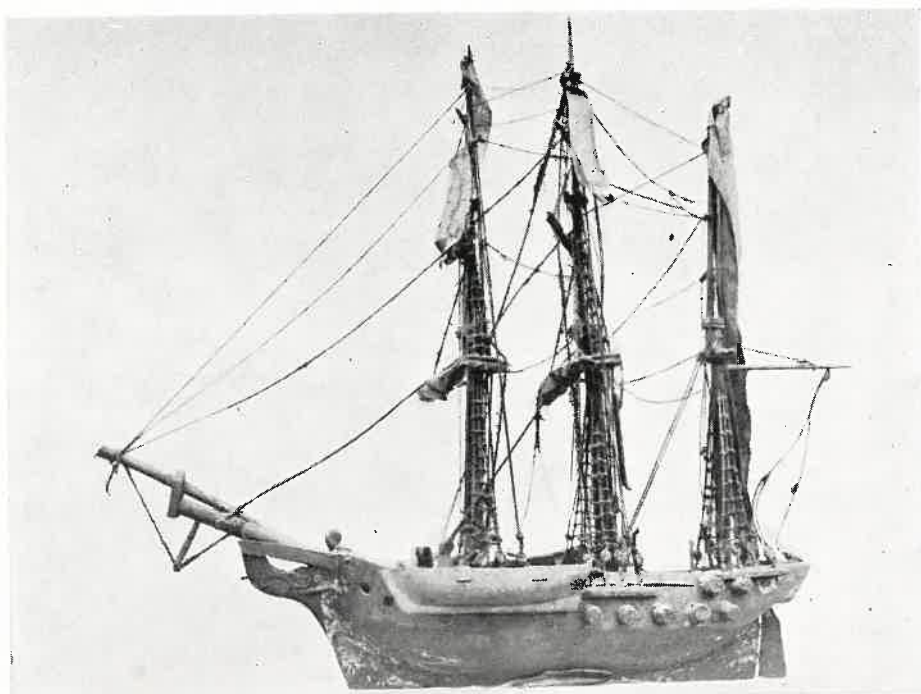
Grabado de finales del siglo XVIII



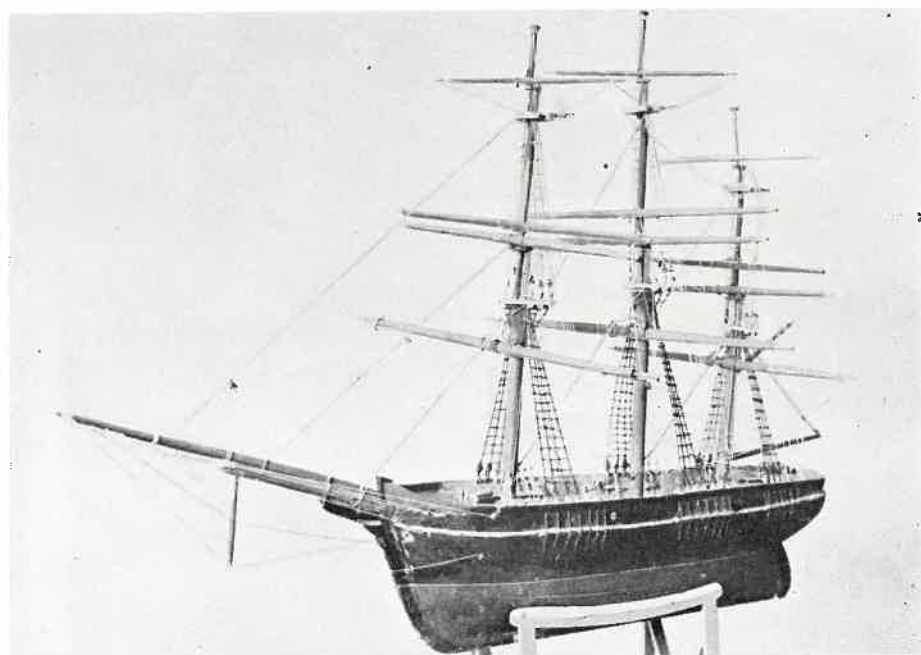
Corbeta de principios del siglo xix. Exvoto en el Santuario de Nuestra Señora de Lataas (Santander)



Emplazamiento del nuevo Astillero de Guarnizo en el siglo xix al fondo de la bahía santanderina



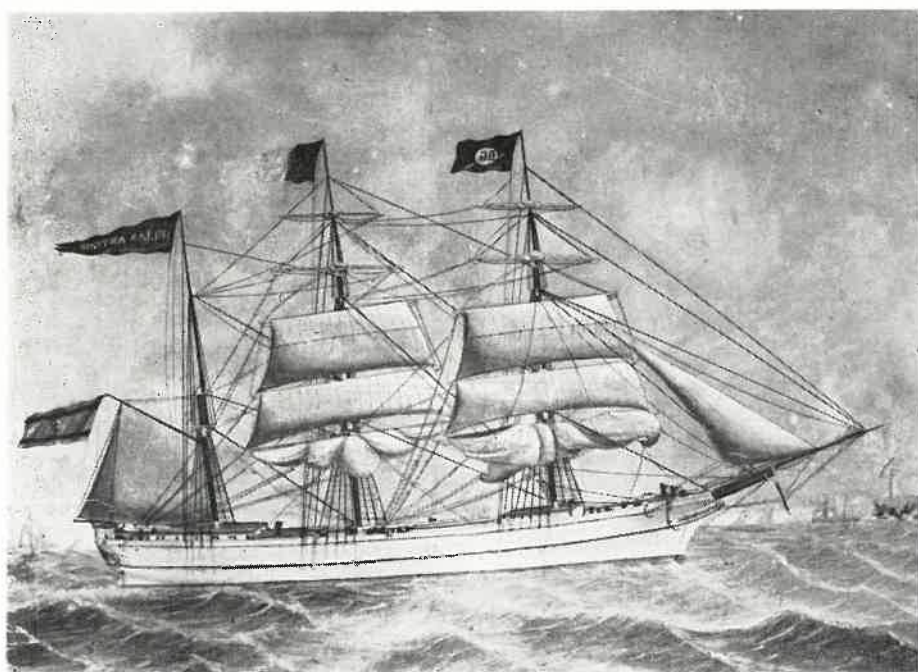
Exvoto de una fragata, que se conservaba en la iglesia de Santa María de Miera



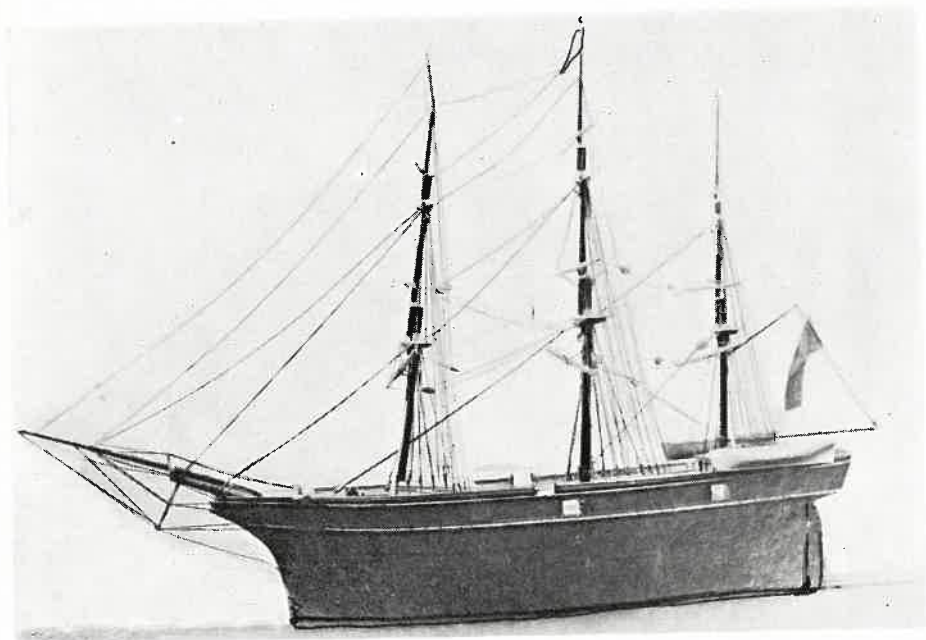
Exvoto marineru del Santuario de Nuestra Señora de Valbanuz (Santander).
Representa una fragata del siglo XIX



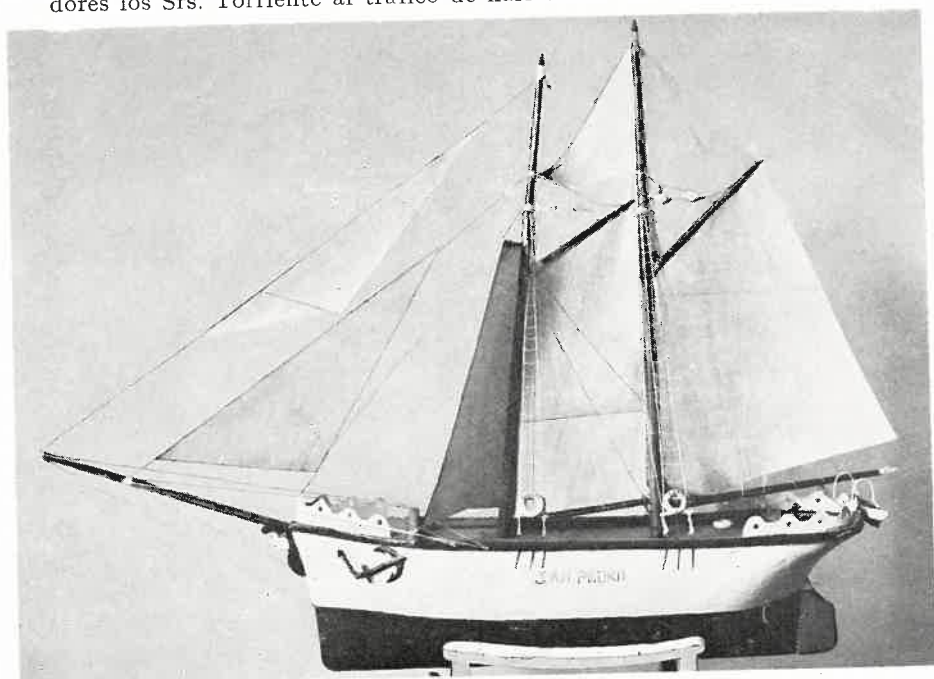
Plano del puerto y ciudad de Santander hacia 1830



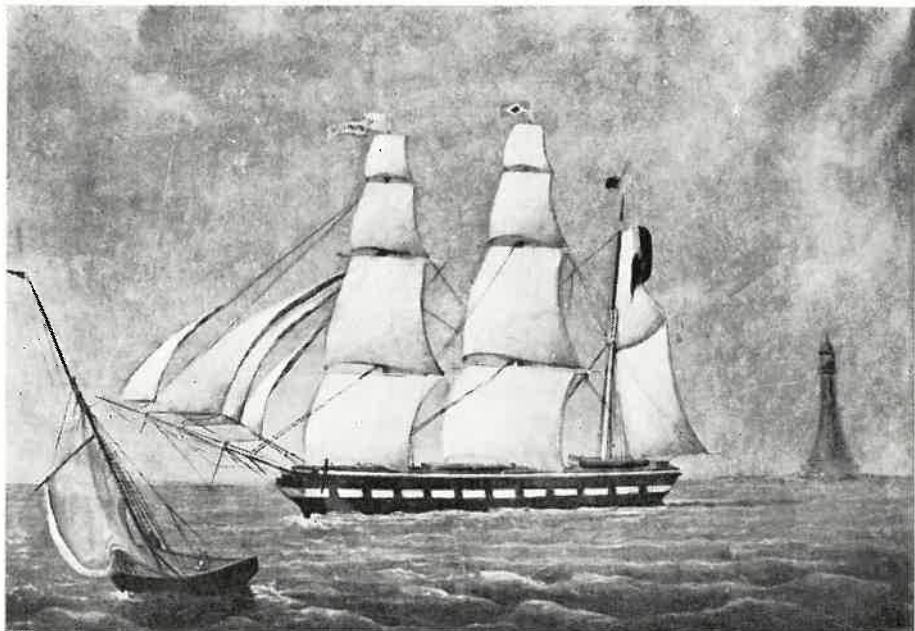
Corbeta JULIÁN ANTONIO matriculada en Santander a mediados del siglo XIX



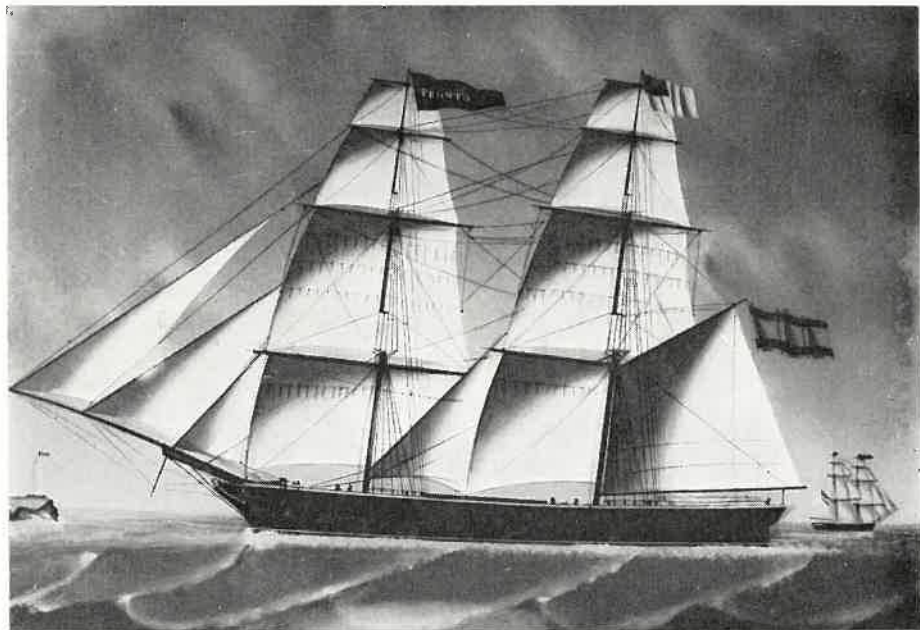
Exvoto de la fragata HERMOSA TRASMIERA. Conservado en la ermita de Santa Marina (Cudeyo). Tenía un porte de 281 toneladas y fue destinada por sus armadores los Srs. Torriente al tráfico de harina con La Habana, y a pasaje



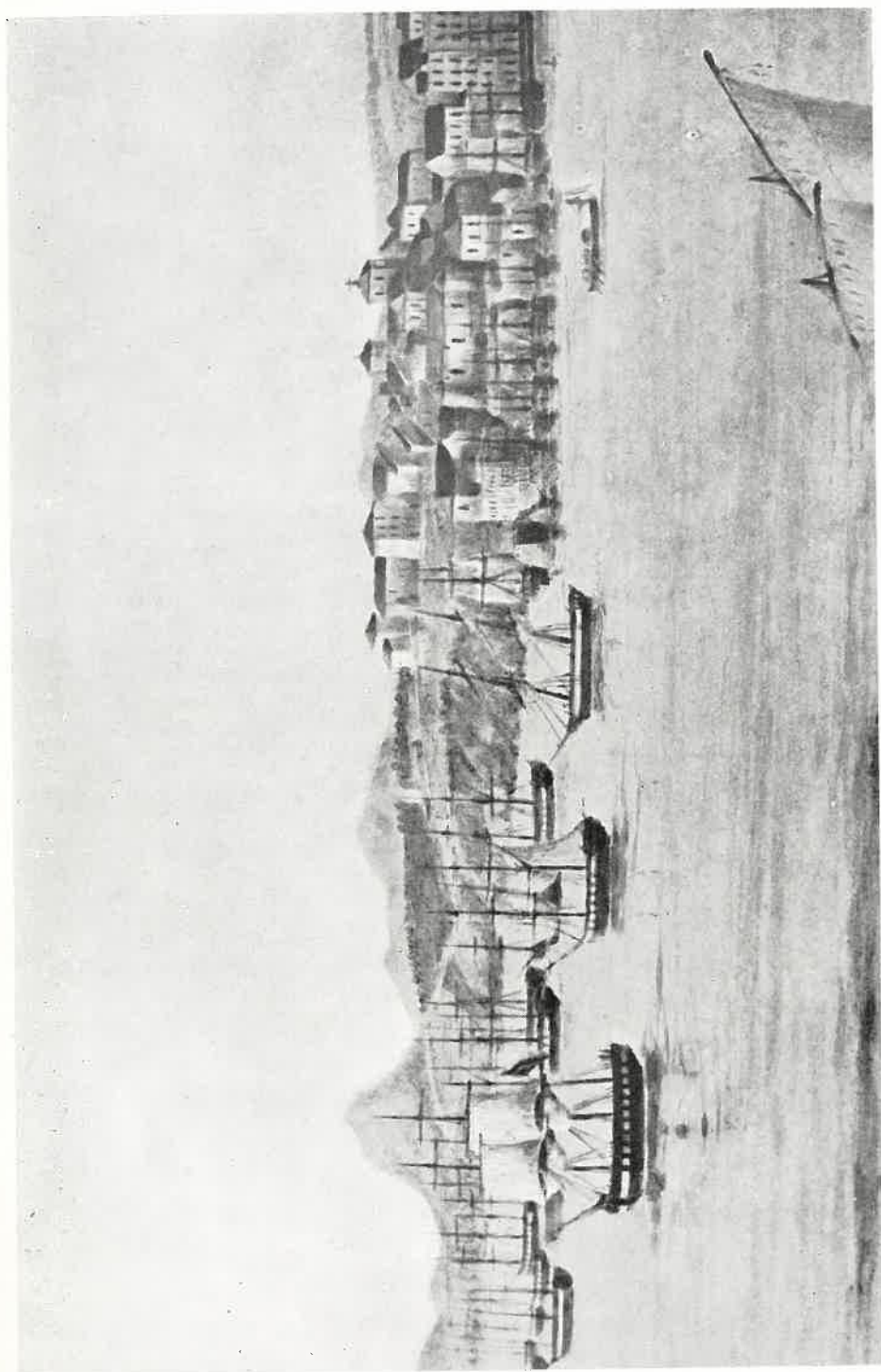
Exvoto de la goleta SAN PEDRO (siglo XIX) que se conservaba en la iglesia de San Miguel de Heras (Santander)



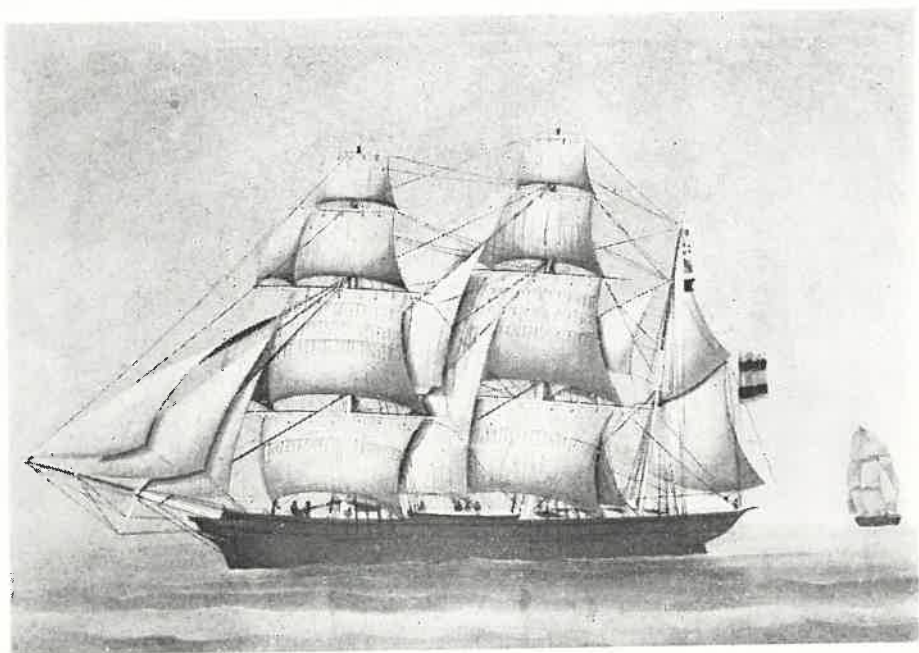
Corbeta PRIMAVERA, construída en el Real Astillero de Guarnizo en 1841. Perteneció al armador santanderino don Jerónimo Roiz de la Parra. Hacía el comercio con América. Óleo propiedad de la familia Roiz de la Parra



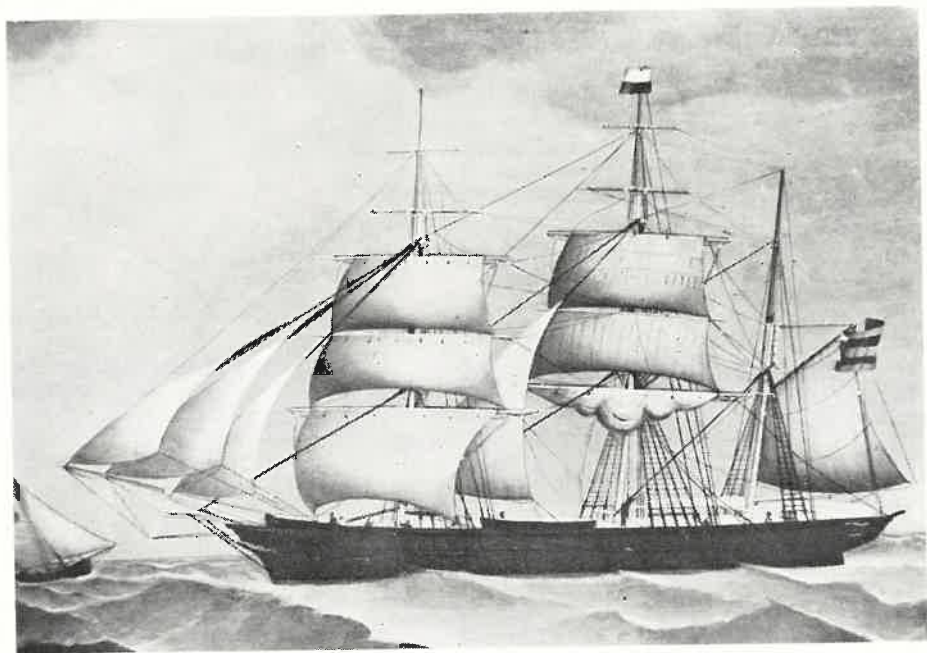
Bergantín redondo PRONTO, de mediados del siglo XIX. Perteneció al armador santanderino don Cayetano Gutiérrez de Arce. Hacía el comercio entre La Habana y Santander



Santander en 1850. Detalle de un cuadro pintado por Wunsch



Corbeta PETRONILA botada en 1857. Tenía un registro bruto de 248 toneladas y hacía viajes entre Santander y los puertos del Norte de Europa y América. La capitaneaba don Valentín Lavín. Óleo que perteneció a don Isidoro del Campo



La misma corbeta PETRONILA pasando frente a la isla de Heligoland. Óleo propiedad de los señores Lavín del Noval

para evitar que el agua entrara a bordo de la citada escona, que hace bastante, por lo cual el bote se halla estropeado, pues está colgado sobre los aparejos, siendo indispensable para proseguir viaje que se componga todo». Efectuada la reparación indicada importó 11.955 reales de vellón, habiendo trabajado en ella dos obreros que percibieron seis reales cada uno de salario y los peones empleados hubieron de cobrar cuatro reales diarios por almacenar la carga durante quince días.

El capitán Manuel Dacosta Fontes, encargado de la derrota del bergantín portugués SAN ANTONIO y SANTA CLARA, que había dejado las aguas de Cádiz en demanda de las de Santander con un cargamento de azúcar en 13 de abril de 1782, abandonó el puerto andaluz con tiempo favorable hasta que el día 15 a las ocho de la noche sobrevinieron crecidos aguaceros con vientos del Oeste y mares muy grandes que les bañaban de popa a proa, continuando con los mismos temporales hasta el día 25 y terminando finalmente la travesía el 4 de mayo del citado año, que soltó el ancla en su puerto de destino.

Otra embarcación portuguesa el diate NUESTRA SEÑORA DEL BUEN FIN Y MARÍA SANTÍSIMA DEL ROSARIO, al mando del capitán Ignacio Ríos, natural de Setúbal, emprendió un viaje desde Cádiz el 19 de marzo de 1782, después de poner bajo cubierta un cargamento de aceite, vino, aguardiente, azúcar y otros efectos para Marín, La Coruña, Ferrol y Santander, entrando el 23 en el puerto de Muros donde formuló la correspondiente protesta de mar, haciéndolo igualmente el 26 en La Coruña, donde permaneció por el mal tiempo hasta el 26 de abril en que, con viento favorable, pudo seguir la ruta a Santander. En su arribada a Muros hizo constar el capitán que «la mar grande sumergía bajo el agua el citado diate en tal extremo que al poco tiempo rindió un pedazo de una de las vergas y rompió la vela principal».

Firmaron un contrato de fletamento el 31 de agosto de 1782 en Santander, el portugués Blas de Santos Lomba, capitán del diate de igual nación SAN JOSÉ Y ÁNIMAS y don Juan de la Place, francés nativo y comerciante establecido en nuestra ciudad y armador, para llevar 2.300 fanegas de trigo al Ferrol, bajo las condiciones y expresiones siguientes: lo primero que dicho capitán se obliga en el referido su diate a recibir 2.300 fanegas de trigo poco más o menos, que se le entregarán estando sano de quilla y costado y aparejado de todo lo necesario, se le dará 15 días de buen tiempo para cargar lo que esté pronto a recibir, que se cargarán las 2.300 fanegas en San Martín de la Arena, desde donde vendrá a este puerto, y que en el citado puerto del Ferrol se da doce días laborables de buen tiempo para la descarga y que si se tardase más se le pagará 120 reales por día de demora. Lo segundo que en dicho flete se obliga a dar la estiba correspondiente para la conducción del expresado trigo. La tercera que también se obliga la Place a pagar 10 por ciento de avería y capa

por razón de flete y además 200 reales por la lancha de salir de dicho San Martín de la Arena y la entrada en este puerto. La cuarta que la guía, aunque parece la carga de cuenta del expresado capitán, es solo para prevenirse de los corsarios enemigos.

En el mes de diciembre de 1782 estaban al ancla también en Santander otros navíos portugueses y el día 12 flotaba sobre las aguas de la bahía la fragata portuguesa LA VENTURA, cuyo capitán era Manuel Joaquín do Camino, armada por don Manuel Pinto da Silva, comerciante de la ciudad de Lisboa. Esta nave había salido de Pasajes con fardería, caldos, harina y otros efectos para nuestro puerto, desde donde la citada embarcación debía de conducirlos a La Guayra, habiendo entrado en nuestra bahía el día 23 del expresado mes y año para completar la carga.

Continuaron los corsarios ingleses dificultando la navegación de los veleros nacionales y extranjeros que cruzaban nuestro litoral en el año 1782 y repetidas veces, para tener menos dificultades en su navegación, las embarcaciones que con variados cargamentos dejaban el puerto santanderino, mandadas por capitanes genoveses y venecianos y fletadas con trigos destinados a la armada española, simulaban la propiedad de dichos cereales, a fin de evitar que pudieran ser confiscados por los ingleses en sus frecuentes cruceros sobre el mar de Cantabria, y así el 23 de abril del antes citado año, Felipe Crobeto «de nación genovés, capitán del paquebote NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, transportaba para proveer al departamento marítimo de Cádiz, para la provisión de la Real Armada, 6.300 fanegas de trigo, cuyo valor fue de ciento noventa y dos mil cincuenta reales de vellón, puesto a bordo e incluidos salarios de mozos, carreteros y medidores más el coste de dos barcas que transportaban la mercancía desde los muelles». En el mismo día y mediante un documento notarial otorgado en Santander, declaró el capitán Felipe Crobeto que las 6.300 fanegas recibidas a bordo no eran de su propiedad, aunque para evitar la pérdida del cargamento en el caso de ser abordado por los ingleses aparecía así en la documentación llevada a bordo, pero que dicho trigo era propiedad de don Ambrosio Garro, Director General de la Real Armada, y que se remitía a don Antonio Zimbituaga, Proveedor del Departamento de Cádiz y para la provisión de la Real Armada.

Días después de la última fecha indicada, el 29, Juan Yolme «de nación veneciano y capitán de la polacra NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, disponíase a dejar las aguas santanderinas, llevando a bordo 5.700 fanegas de trigo con la misma finalidad que la expedición anterior, otorgando, antes de comenzar dicha travesía, la correspondiente escritura en la que hizo constar que la mercancía que transportaba era propiedad de la Real Armada».

El patache capitaneado por Domingo de Olagibel, nombrado SAN JOSÉ Y ÁNIMAS, que había salido de Bayona de Francia para la Coruña y

El Ferrol con vino y fardería el 4 de abril de 1782, tuvo que arribar a Bermeo de donde salió el día 13 y, habiendo avistado un bergantín inglés, volvió nuevamente al puerto donde había hecho la arribada, pudiendo unirse días después para ser protegido por un convoy español, como pudo hacerlo también Tomás de Zuazo, que capitaneaba el patache NUESTRA SEÑORA DE ARÁNZAZU, con igual destino final, y fletado para transportar vino, alquitrán y tablas, viéndose obligado después igualmente a arribar a Bermeo, huyendo del corsario inglés. Estos dos pataches, antes citados, lo mismo que el SANTO TOMÁS, mandado por Juan de Sartucha, y el NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, patroneado por Juan Antonio de Cucullo, que habían salido de Bayona de Francia con vino, tablas y fardería, huyeron de los corsarios ingleses, arribando a Plencia, pudiendo finalmente, como lo hiciera el SAN JUAN BAUTISTA, al mando de José de Cucullo, echar el ancla en la bahía santanderina el 18 de agosto.

En los días que España luchaba contra Inglaterra y Francia armó en corso el Consulado de Santander los bergantines EL ÁGUILA y SAN FERNANDO con 12 cañones el primero y 18 el segundo, procedentes de la fábrica de artillería de La Cavada. El bergantín ÁGUILA al día siguiente de zarpar de Santander, en 11 de marzo de 1793, dio caza a 3 quechemarines franceses que habían apresado a dos buques españoles salidos de El Ferrol.

LA CIUDAD Y SU PUERTO

Elevada Santander al rango de ciudad por Fernando VI en 29 de Junio de 1755, tenía planteados, como problemas básicos para un resurgimiento unánimemente deseado, el conseguir la mejora de su puerto, realizando obras que le devolvieran la importancia alcanzada en pasados tiempos, crear un intenso tráfico marítimo con el arribo y salida de naves mercantes y disponer de caminos que yendo al interior de España ampliaran el «hinterland» portuario. Dichos problemas fueron resueltos en gran parte y según los medios y las necesidades de la época por el constante esfuerzo del Ayuntamiento santanderino y el no menos eficaz del Real Consulado a partir de la erección de esta benemérita entidad en el año 1785.

La navegación iniciada en nuestro puerto para ir en demanda de las ciudades marítimas de la América española, adquirió importancia grande poco después de haberse otorgado el título de ciudad a Santander, comenzando entonces a zarpar buen número de navíos pertenecientes a armadores montañeses, fletados con numerosos géneros y mercaderías producidos en el reino y llegados otros en buena parte de diversas naciones del Norte de Europa.

Para los envíos de mercaderías desde Santander con destino a la América Española necesitaban los armadores, «conforme al privilegio y gracia concedido por S. M. en Real Decreto de 16 de octubre de 1765», dar fianza de traer tornaguía una vez terminado el viaje, formulando al iniciarle una relación de los géneros que integraban el cargamento de las naves. Debido a esta obligación de declarar las mercaderías embarcadas, conocemos cuáles eran los artículos que se exportaban, ocupando entre ellos lugar preferente los barriles de harinas extranjeras, la jarcia, los hierros procedentes de nuestras ferrerías, martinetes y fraguas, como rejas de arado, anclas, clavazones, cabillería, herramientas de carpintero, palas y porras de hierro, hachas, ollas, tijeras, alfileres, agujas, etc., completándose las expediciones «con barricas de talavera de Inglaterra de varios colores y hechuras», vasos de vidrio, espejos y cornucopias, papel, abanicos, terliz de Francia, mantelerías de Flandes, telas de seda de Pastrana, estrechas y con algunas flores de oro antiguo, lienzos de todas clases, paños, chacolí del país, aguardientes, mistelas, botellas de sidra, de vino de la Rioja, de cerveza de Bristol y de anisete, quesos de Holanda, jamones de Galicia y otros bastimentos, no faltando tampoco ni las gruesas de pipas de yeso para fumadores, ni las docenas de anteojos para cortos de vista, «con guarnicion de lata y suela», además de «manguitos de plumas, flores o piochas para cabezas de señora», tarros de colorete, casacas y chupas bordadas en seda y muchos más géneros propios de un intenso comercio de exportación, sin contar los varios millares de ladrillos pequeños y ordinarios que solían cargarse como lastre de los navíos.

Habilitado nuevamente el puerto Santanderino por Real Cédula de 12 de noviembre de 1778, declarándose libre el comercio con la América española, Santander vio incrementada su actividad con esta favorable disposición, y hubieron de venir como consecuencia de ella mercaderes de Bilbao a establecer sus negocios en nuestra plaza, ya que se les prohibía habilitar en los puertos de las provincias exentas navíos para realizar el comercio con las colonias americanas, pudiendo hacerlo no obstante desde el de Santander. Contra esta prohibición, dictada para atenuar los estragos del contrabando, reclamaron reiteradamente los bilbaínos y el 3 de mayo de 1783 volvía a negárseles la libertad de comerciar directamente con las colonias americanas.

El engrandecimiento de la ciudad imprimía nuevas modalidades de carácter económico, surgiendo actividades creadoras de riquezas y prosperidad antes desconocidas, cambiando el tenor de vida de las familias santanderinas, cuyo patrimonio aumentábase mediante beneficiosas especulaciones. Al revisar distintos inventarios formados para hacer testamentos de hacendados locales, encontramos, entre la relación de bienes, la prueba de una mayor opulencia y más alto nivel de vida, ganados mediante afortunados negocios ofrecidos por el más variado tráfico y, aunque

las señoras de antaño desconocían el uso y abuso del tabaco rubio, hoy tan en boga, no desdeñaban consumir tabaco en polvo, para el cual una distinguida dama montañesa utilizaba, según nos dice el inventario referente a su patrimonio, «dos cajitas para tomar tabaco del uso de la difunta, ambas de concha, la una ovalada, con cerquillo de plata y gabeta de nácar; la otra redonda y grabada de plata solamente por la cubierta.»

A semejanza de lo ocurrido en todas las ciudades que lograron rápida prosperidad económica, conoció Santander entonces la fase del súbito encarecimiento de la vida, lamentándose los vecinos del costo de los artículos de primera necesidad y de la carestía de viviendas y alojamientos. Corporaciones tan caracterizadas en la vida local como el Cabildo Catedralicio exponían documentada petición y, al solicitar un aumento en la congrua de sus capitulares en el año 1786, se decía «que hacia 1755 los terrenos especialmente de esta ciudad y lugares de su jurisdicción producían pan y vino y en el día se han puesto a todo género de hortalizas por reconocer sus dueños la mucha más renta y utilidad que han reconocido tener de las muchas y frecuentes embarcaciones que arriban a Santander, y lo mismo han ejecutado con otras tierras, trasladándolas a prados para el mantenimiento del ganado que usan y se necesita para los continuos portes de lanas, trigo, maderas y demás efectos que incesantemente conducen a este puerto». Practicóse para comprobar lo alegado por el Cabildo una amplia información testifical, en la cual deponían caracterizados vecinos, corroborando el notable y constante aumento del precio de los víveres y leñas, así como el de las rentas por las casas de la ciudad. Igualmente preocupábase por el aumento del coste de la vida el Concejo santanderino, tratando el 18 de abril de 1787 «de los abusivos precios alcanzados por los artículos de primera necesidad, oprimiéndose a los vecinos y que en ciertos géneros como leña se ha doblado el producto de cada carro», diciendo además «que es con engaño del comprador y gravámen de la conciencia del que vende y que el cebo en tanto provecho hace viciosos a los proveedores».

Para mejorar las buenas condiciones del puerto santanderino había solicitado del Rey el Ayuntamiento de la ciudad en 1763 «restablecerle como lo había estado en antiguo, mediante la realización de las obras necesarias en el mismo», logrando la ciudad por Real Orden de 25 de mayo de 1765 que fuese comisionado el Ingeniero don Francisco Llovet para hacer los correspondientes proyectos, cuyo presupuesto de ejecución se estimaba en 9.651.655 reales vellón. En 1769, se facultó al municipio para que pudiera tomar hasta 100.000 ducados de censo sobre sus propios y caudales para dichas obras, paralizadas poco después de su comienzo. En 1778 designóse como nuevo ingeniero director a don Juan Escofet, quien remitió a Madrid un plan de obras, y, al ser nombrado después gobernador militar de la plaza de Rosas el mencionado facultativo, pidió el Ayuntamiento

que este técnico siguiera trabajando en nuestra ciudad, accediéndose a la petición del concejo por Real Orden de 18 de noviembre de 1779.

Don Juan Escofet y don Fernando de Ulloa, remitieron a Madrid el 29 de noviembre de 1780 los planos y cálculos referentes a una nueva dársena santanderina, proponiendo dos soluciones para la construcción de la misma y coincidentes en que dicha dársena tuviese el necesario fondo para los navíos de guerra y para las embarcaciones del comercio. El calado no excedería de 15 pies, deseando Escofet y Ulloa que la referida dársena fuese lo más amplia posible, diciendo «que en los 8 meses que nos hallamos en Santander hemos visto generalmente de diez a quince embarcaciones grandes ancladas en el canal de la ría, expuestas a las alteraciones de los temporales, en que padecen mucho». Propugnaban también los autores del proyecto el prolongar la dársena hasta las Atarazanas y dividir las obras, que habían de ejecutarse, en tres tramos, elevándose el presupuesto a 844.571 reales y siendo el costo de la prolongación desde las Atarazanas hasta las inmediaciones de la Puerta de la Reina de 1.031.586 reales.

Los primitivos planos formados por Escofet fueron modificados a causa de «los ventajosos descubrimientos que hizo mediante el sondeo general de la ría». Después de comunicar en 5 de junio de 1780 tal novedad al municipio santanderino, y de haberse originado dudas sobre lo afirmado por dicho facultativo, se procedió a realizar el oportuno sondeo y las demarcaciones correspondientes en 15 de junio del citado año.

En otra comunicación remitida a Madrid por Escofet el 2 de febrero de 1781 hacía un gran elogio del puerto santanderino, explicando además detalladamente los efectos del río Cubas «y de los tres arroyos que entran en el puerto, siendo el mayor el de Camargo que ha traído más depósito según se observa por la extensión de poco fondo que ha causado en el frente de su boca; los otros dos que pasan por los puentes de Heras y de Solía forman dos canales navegables de legua y media cada uno con rumbos opuestos y se unen en el Astillero de Guarnizo y no se observa que arrastren arena o tierra».

De las soluciones propuestas para evitar los daños del río Cubas estudiaba Escofet las que consistían en cortar el cauce del expresado río desde Puente Agüero, abriendo uno nuevo hasta introducirle en el canal de Tijero que va a parar al canal de Guarnizo, diciendo otros técnicos que era conveniente cortar más abajo, formando cauce en peña y echarle al río o arroyo de Galizano que desemboca en el mar alto, y finalmente juzgaban algunos que convenía echarle en la isla de Jorganes, situada sobre la desembocadura del puerto o darle salida por el embarcadero de Suesa. Proponía Escofet como solución propia para evitar los daños del Cubas «cortar el río en las inmediaciones de su boca en Pedreña, atravesándole con un dique-malecón hacia el lugar de Somo, que impida la

introducción de las aguas del mar en las crecientes de las mareas y dirija el curso de las aguas turbias y claras por su nuevo cauce, formando al costado de su margen para precipitarlas al mar desde la altura de 15 pies en las vaciantes de las mareas vivas».

En el año 1779 dirigió el Ayuntamiento santanderino una representación al Rey, pretendiendo establecer un Consulado en nuestra ciudad al amparo de lo dispuesto en el Decreto de 12 de octubre de 1778, y se contestó al Concejo pidiéndole que indicase cuáles eran los caminos que unían al puerto con Castilla para saber si dichas vías de comunicación por sus características pudieran ser suficientes en activo comercio, acordando el Ayuntamiento que varios comisionados levantasen los planos de las carreteras desde nuestra ciudad hacia el interior de España, enviando a Madrid la información pedida.

Insistió el municipio santanderino repetidamente en el establecimiento de un Consulado en nuestra ciudad, aspiración lograda tras de muchos esfuerzos, que convirtieron en realidad los deseos del Concejo al promulgarse la Real Orden dada por el Rey Carlos III en 25 de noviembre de 1785, comenzando la vida de esta gran institución local en primero de enero del siguiente año.

La Real Cédula de erección del Consulado dispone en su artículo 1.º «que se ha de componer de hacendados que posean 8.000 pesos sencillos o más en fincas y heredades fructíferas; de comerciantes al por mayor y de mercaderes que tengan igual suma empleada en su giro; de dueños de fábricas del todo o de parte de fábricas considerables y de propietarios de embarcaciones de navegar en los mares de Europa y América, cuyo caudal en ambas clases sea lo menos de 6.000 pesos, además de ser todos mayores de edad o habilitados para administrar sus bienes, naturalizados para las Indias con las convenientes cédulas de buena fama, costumbres y crédito y avecindados en dicha ciudad o en cualquiera de los puertos de la extensión de su Obispado.»

Ejercía el Consulado santanderino funciones judiciales y administrativas, conociendo de todo lo relacionado con el procedimiento y fallo de pleitos promovidos por asuntos mercantiles, conforme a lo especificado en los artículos 23 al 33 de la Real Cédula de erección.

Para continuar las obras de los muelles en el puerto santanderino y dar mayor extensión a la vieja dársena, el Ayuntamiento de la ciudad realizaba gestiones de acuerdo con nuestro Consulado, y en sesión de 24 de julio de 1787 acordábase «que el Consulado, a imitación de Bilbao, pueda hacer las obras puramente de aguas como dar fondo a la dársena, ensanchar y limpiar la canal, dar otro curso al río Cubas, hacer las ramplas... siendo sin duda éste el único medio de evitar discordias futuras sobre la propiedad de los muelles y terrenos resultantes, y que la ciudad había pedido al Supremo Consejo de Castilla la correspondiente licencia

para empedrar sus calles, hacer alcantarillas y otras obras, cuya necesidad clama a los ojos de todos por indispensables para el decoro, comodidad y aseo y aun la misma salud pública, y que, para concluir los muelles con la brevedad que S. M. quiere y desea, el Ayuntamiento por bien del Estado y prosperidad del comercio precisa permiso para tomar a censo sobre los propios y arbitrios cuantos caudales sean necesarios», proponiendo el Ayuntamiento al Rey «alguna pensión sobre la sal o bien los navíos que amarran a los muelles, para que este nuevo fondo haga más fácil su ejecución, la conservación segura y efectiva y la composición de aquéllos. Si sobre estos arbitrios se aumentara el auxilio que preste un regimiento destinado a los trabajos que prescriben los Ingenieros, en muy poco tiempo se vería acabada una empresa digna del glorioso reinado de Carlos III y su sabio ministerio.»

La anterior propuesta del Ayuntamiento santanderino de julio de 1787 fue resuelta por Real Orden de 1.º de enero del siguiente año, concediendo S. M. facultad para tomar a censo sobre los propios y arbitrios hasta la cantidad de dos millones de reales, que podían destinarse a las obras de los muelles y reducción de los censos, debiendo aplicarse «todo el sobrante de los fondos públicos a la indicada finalidad, pues, aunque tiene noticia S. M. de que se necesitan empedrar las calles, hacer alcantarillas y otras obras indispensables al decoro y aseo, halla S. M. preferibles las del puerto que proporcionarán fondos para aquéllos; no habiendo condescendido S. M. a la propuesta del Ayuntamiento para que se separen las obras de aguas y de muelles porque su división traería inconvenientes.»

Enorme satisfacción produjo entre el vecindario santanderino la concesión que hizo posible el que pudieran continuar los trabajos en nuestro puerto, acordando por ello el Ayuntamiento que, para manifestar el regocijo ciudadano, «tributáranse a S. M. las mayores gracias por los muchos beneficios que su real mano franquea constantemente a esta ciudad, y que se hagan públicas desde esta noche, y que por tres días se ilumine según costumbre la Casa Consistorial, y que en acción de gracias se celebre misa con Te Deum.»

Un nuevo proyecto de los trabajos a efectuar en el puerto presentó al Ayuntamiento el capitán de fragata don Francisco de Colosia, siendo aprobado en 24 de enero de 1788, «para dar extensión a sus muelles y dársenas, surgidero seguro de las embarcaciones y mayor ensanche de su comercio», plan de obras que empezó a ejecutarse en julio del referido año, pero que hubo de suspenderse en su realización por Real Orden.

El camino de Santander a Reinosa, obra decisiva para la prosperidad de nuestro puerto, fue proyectado por el Ingeniero don Sebastián Redolce, dictándose el 14 de julio de 1749 una Real Orden para la apertura de dicha vía. El Marqués de la Ensenada comisionó a don Jacinto Navarrete para la subasta de las obras, que tuvo lugar el 25 del mismo mes y año a favor

del arquitecto montañés don Marcos de Vierna Pellón, realizador de obras análogas muy importantes en otras regiones españolas. Este camino quedó concluído durante el reinado de Fernando VI en 1753 y hasta entonces, según leemos en un documento de la época, «nuestro país no tenía comunicación con provincia alguna de la península más que por mar, sin haber camino alguno para carruaje en que pueda transitarse, ni aun con dos arrobas de peso; y lo que va a lomo de mulo, no sin gran riesgo y rebaja de la tercera parte de la carga, después de pagar por la conducción el precio inmoderado que el arriero quiera.» El camino a Reinosa hizo posible la penetración del comercio santanderino hasta el interior de Castilla, el cual pudo ya realizar un intenso tráfico, creado con el envío de trigo hasta las numerosas fábricas, que aprovechando los ríos de nuestra provincia, comenzaron a construirse en las proximidades de la indicada vía, que exigía reparaciones frecuentes y costosas. Ya en el año 1755, a consecuencia de los grandes temporales de aguas y de nieve, sufridos durante el invierno y de los desbordamientos de los ríos, fue preciso ejecutar importantes obras en diversos tramos de la carretera, reconstruyendo muros y puentes gravemente dañados. Establecido el Real Consulado de Santander, no descuidó tan benemérita corporación el arreglo del camino, mejorándole constantemente, al invertir considerables sumas en acertados trabajos, y así en el año 1787, deseando intensificar los transportes entre Santander y Reinosa, realizó grandes arreglos bajo la dirección del arquitecto montañés don Hilario Alonso de Jorganes, gastando más de un millón de reales de vellón.

Para mejorar la comunicación entre Reinosa y Quintanilla de Cabria, comenzaron por cuenta del Consulado los trabajos necesarios el 30 de abril de 1791, que ofrecieron grandes dificultades por la mucha peña descubierta en los desmontes para ensanchar el camino, «que no quiere cederse sino a fuerza de barrenos», gastándose gran cantidad de pólvora. Realizaban estos trabajos 8 cuadrillas de obreros, distribuídos en una longitud de 4 leguas y media, siendo preciso desmontar más de 156.000 varas cúbicas de tierra, excediendo de 150.000 la piedra invertida en firmes y muros, colocándose también 648 guardarruedas de 4 pies de alto, empleándose en quita miedos más de 4.000 varas de piedra y tierra, haciéndose además importantísimas reparaciones en los puentes situados sobre los ríos Ebro, Híjar e Izarilla, al ser modificados considerablemente en sus obras de fábrica.

El coste total del camino de Reinosa a Quintanilla ascendió a 678.360 reales vellón, sin incluir los sueldos de los técnicos. Quedó muy notablemente mejorada dicha vía de comunicación, que llegaba hasta el punto donde se dividían las carreteras de Burgos y de Aguilar, permitiendo los trabajos ejecutados que los transportes, por la anchura del camino, no sufrieran retraso «al no ofrecer dificultades el encuentro de dos carros».

Para la mejor conservación de la obra realizada, designó el Consulado tres sobrestantes celadores, «teniendo en cuenta las muchas nieves, que hacen precisa, costosa, prolija y eficaz la asistencia». De mayo a octubre de 1791 realizó el Real Consulado de Santander en el camino de Santander a Reinosa muchos trabajos en los trozos de la Venta Nueva de Polanco, Las Caldas, Barros y puente sobre el río Cieza.

Importantes proyectos ultimó el Real Consulado de Santander para unir a nuestra ciudad con la Rioja, realizando las obras necesarias para llegar hasta Soncillo en 1805, y a partir de este año dejó de intervenir en las construcciones de caminos que empezaron a depender de la Dirección General de Correos.

Hasta el siglo XVIII en Santander, exceptuando la pesca, no se conocía más industria que la construcción naval, realizada en las riberas de nuestra bahía desde muy lejanos días y que volvió a resurgir con intenso ritmo en el Real Astillero de Guarnizo durante la segunda mitad de la indicada centuria.

La industria harinera, que determinó el auge extraordinario del puerto santanderino con la exportación de dicha mercancía a las colonias de la América española, se inició en 1786 para molturar trigos extranjeros en su mayor parte importados y reexpedidos después con el destino antes indicado. En 1786 iniciase en Santander este ramo de la industria, al construir don Sebastián de Aldama, comerciante local, su fábrica «en la ría de San Pedro y en la ribera del mar bravo, dotada con 7 ruedas o piedras en un rincón salvaje que se halla en el sitio de Monte», con perfectas instalaciones anexas como cuadras, graneros, etc., dando de rendimiento cada una de las ruedas una fanega por hora, para lograr como producción anual en conjunto de 18 a 19 mil fanegas, destinándose otras dos piedras a moler maíz.

La fábrica construída por Aldama utilizaba para el funcionamiento la fuerza de las mareas, y en las de aguas vivas podían moler durante 6 horas, disponiendo siempre de abundante cuadal aun en los momentos de mareas muertas, por tener «una magnífica presa y además surtimiento de aguas dulces». La retribución que pagaba Aldama a los obreros de su fábrica era de 6 reales diarios.

En el mismo año de 1786 iniciase también la gran industria harinera en distintas localidades de nuestro territorio provincial, construyendo don Antonio de Zuloaga una fábrica situada en Campuzano y siendo puesta poco después en actividad otra en Lantueno y seguidamente una más en el pueblo de Zurita, fundada por la Compañía de Longistas de Madrid. Estas fábricas utilizaban ya trigos castellanos y llegaron a producir anualmente hasta 50.000 barriles de harina de 8 arrobas de peso cada uno, destinados a la América española.

Otro montañés de Cantabria, don José Vicente de Villegas Quevedo,

vecino de Bárcena de Pie de Concha, expuso a la Junta Central de Comercio y Moneda, «que con el objeto de ser útil al Estado y con presencia de las grandes ventajas que ha resultado a éste de las fábricas de harinas que existen en el lugar de Campuzano y de la que en Zurita mantuvo la Compañía de Longistas de Madrid, pienso poner otra en aquel pueblo que, además de hallarse a 9 leguas de Santander e inmediato a la carretera que va de esta ciudad a la de Burgos, abundan en sus cercanías de las proporciones más apreciables para este establecimiento, que requiere facilidad en los acopios de trigo del Reino y de fuera de él, en los transportes de las harinas a los puertos por donde le convenga extraerla y el surtimiento de la barrilería precisa para ello, y en estos conocimientos lo verifico en unas casas muy extensas y cómodas que me pertenecen en el referido pueblo de Bárcena». Empezó a trabajar la fábrica de Villegas en un molino con 5 piedras, preparado para otras tantas más, aprovechando la abundancia de aguas que le suministraba el río Besaya, siendo favorablemente acogida la petición del fundador por Carlos IV, que en 20 de septiembre de 1796 firmaba una Real Cédula concediendo diversas gracias y privilegios a la fábrica de harinas establecida en Bárcena de Pié de Concha.

Don Francisco de Sayús, francés nativo y comerciante santanderino, solicitó igualmente permiso para establecer una fábrica de harinas en el lugar de Agüero y Junta de Cudeyo, poniendo al efecto en funcionamiento unos molinos provistos de 7 ruedas «y situados en uno de los parajes más oportunos para acopiar los granos y maderas necesarias para construir la barrilería y para la adquisición de carretas en qué transportar aquella a la fábrica desde los puertos cuando sea necesario y para extraer a los dominios de América, donde más convenga, las harinas de primera clase, que son las que se han de exportar, dejando en el país las de segunda y tercera, para el surtido de los habitantes, a precios moderados, igualmente que los salvados para el mantenimiento de los ganados, con lo que se evitará a los de aquel territorio la precisión de acudir a mayor distancia para socorrer su escasez en años estériles, y se excusará la mendicidad de los desvalidos por la ocupación que para ganar su sustento se facilitará a muchos en la corta y preparación de maderas, de que abunda aquel término, para la barrilería en su construcción, en los empaques de las harinas y en las demás faenas de la fábrica, y asimismo, proveerá de trabajo a la carretería que carece de él una gran parte del año.» La petición de Sayús a Carlos IV fue aceptada y el Rey concedió mediante Cédula de 12 de enero de 1797 determinados privilegios para la proyectada fábrica, dando también autorización «para usar y poner, sobre los edificios y almacenes, así como en los sacos o barriles de harina, el escudo real y el poder acopiar los trigos que le convinieran para reducirlos a harina y cortar las maderas necesarias para construir los barriles que se hayan de transportar».

En Reinosa y en el sitio llamado de las Fuentes adquirió don Francis-

co Macho de Quevedo, en público remate como mejor postor, un terreno donde dio principio a edificar una fábrica de harinas «que por su situación sobre el camino real y proximidades de Castilla, facilitaba el acopio de granos y salida de las harinas, proveyendo la abundancia de los montes cercanos los aros y duelas necesarios para la barrilería, destinada al transporte y exportación de las harinas a América». Esta fábrica, como las antes indicadas, obtuvo también diversos privilegios reales que favorecieron su funcionamiento, concedidos el 17 de diciembre de 1797.

Jovellanos, al visitar nuestra ciudad el 12 de agosto de 1791, trató en su Diario de las obras que estaban en ejecución en el puerto santanderino y de su muelle, «sobre el cual hay 5 edificios grandes nuevos, integrados por casas de particulares, hechas de dos en dos, de tres altos y entre-suelo, todas iguales que dan un magnífico aspecto a la villa...». La prosperidad de Santander no dejó de preocupar a Jovellanos y el 7 de septiembre de 1791, escribiendo a don Antonio Valdés, decíale: «Santander va a tragar todo el comercio de nuestra costa septentrional: franco en sus entradas y consumos, acabará con todos los puertos de Aduanas; franco también en su industria como ellos, acabará con las de sus provincias libres... En esta suerte la primera víctima será Asturias. No digo esto para que usted desfavorezca a Santander, dígolo para que ponga todo su celo en favorecer a Asturias».

Por Cédula de 7 de enero de 1795 se había ordenado al Ayuntamiento de Santander la venta de los solares resultantes de los rellenos realizados al hacer las obras en el puerto, «para cuanto antes sea posible queden satisfechos los pobres que no han cobrado el fruto de sus sudores, «siendo un fracaso la enajenación de dichos solares por la gran crisis económica originada a causa con la guerra con Francia.» Y para obtener nuevas ventajas que estimulasen el progreso santanderino el Ayuntamiento declaraba, en representaciones dirigidas al Rey, la gratitud por las mercedes concedidas, haciendo constar en una de ellas «que la ciudad llegó después de 1792 a su hermosa población con dos hermosas plazas y una estatua real, en cuyo tiempo, después del gran tinglado para jarcias, se habían establecido tres fábricas de cerveza, una de loza, otra de curtidos y otra de armas, siendo un pueblo que ha empezado a crecer; un pueblo que en otros 50 años de fomento y protección superior podrá triplicar o algo más sus recursos».

Paralizado el comercio marítimo por las guerras sufridas por España, originose una falta de caudales en Santander, viéndose obligada la ciudad a suspender todo trabajo en las obras del puerto, muelles y dársenas, cuando el Ayuntamiento y el Real Consulado habían invertido ya muy cerca de cinco millones de reales, necesitándose llegar al año de 1800 para que la Real Orden del 18 de octubre dispusiera continuar las obras emprendidas, que no tardarían mucho en paralizarse de nuevo, mediando desfavorables circunstancias análogas a las pasadas.

La Junta de Obras de los muelles santanderinos restablecida en 1796 por Real Orden del 12 de noviembre, reorganizase de nuevo en 23 de abril de 1815. El Consulado de Santander y el Ayuntamiento se dirigieron al Rey una vez más en 16 de noviembre de 1821, manifestando que de común acuerdo deseaban llevar a cabo las obras del puerto y que habían celebrado a tal efecto una contrata con don Guillermo Calderón el 12 de agosto del citado año último, por la cual se obligaba dicho señor a continuar el muelle hasta el punto llamado de Peña Herbosa, incluso su rampa y alcantarilla y demás obras complementarias, todo de acuerdo con los aprobados planos. Calculaba invertir el contratista en los trabajos 1.080.000 reales, compensándose de tal gasto con la propiedad de los terrenos que por la construcción de dicho muelle quedarían fuera del mar, «formando en ellos 16 solares robados al mar». La primera subasta para adjudicar 4 de los citados solares se celebró el 23 de noviembre de 1837, pero no hubo postor alguno debido a la crisis económica producida por la guerra civil.

Al aprobar Fernando VII la contrata con don Guillermo Calderón, había dicho «que encargaba al celo de las expresadas corporaciones, que, debiendo pensarse no solo en la utilidad de la generación actual, tengan presente que las ventajas de la obra que se va a emprender en ese puerto decaerán con el transcurso del tiempo, con el progreso de los cantiles y disminución del fondo, en extensión y profundidad, si no atiende desde un principio a conservarlo y mejorarlo, empleando en ello cuantos caudales puedan economizar».

Grandes y repetidos sacrificios implicaron las obras en nuestro puerto e, independientemente de las cuantiosas aportaciones que hicieron primero el Concejo de la ciudad y el Real Consulado, fueron también muy valiosas las de los mareantes santanderinos agrupados en sus Cabildos.

El Real Consulado santanderino, pendiente siempre de cuanto pudiera favorecer al puerto, cuidó de evitar los daños causados al desembocar los arrastres del río Cubas en la bahía con grave perjuicio de los fondeaderos de la misma y, dando cumplimiento a lo que preceptuaba el artículo 54 de la Real Cédula de creación, comisionó a don Wolfango de Mucha, Director Técnico de las fundiciones de Liérganes y La Cavada, para que estudiase la desviación del citado río, dando salida a sus aguas por el término de Galizano; mas tan interesante proyecto hubo de ser abandonado por la ruinoso situación económica de nuestra patria, no pareciendo por otra parte que Mucha hiciera un estudio completo de tan importante mejora, pues repetidamente el Consulado reclamó de dicho técnico, sin conseguirlo, que presentase un avance de la labor que iba efectuando, no obstante haberle abonado hasta el año 1828 la cantidad de 171.185 reales vellón con 28 maravedís como honorarios.

No fueron descuidados los servicios auxiliares necesarios en nuestro puerto por el Consulado santanderino y, en 13 de septiembre de 1794 en

unos terrenos cedidos por el Obispo Menéndez de Luarda junto al sitio de San Sebastián en el paseo del Alta, estableció un servicio de vigía, mejorado posteriormente al construirse allí la atalaya. Anteriormente en 24 de mayo de 1787 se había autorizado por Real Orden al Consulado «para la plantificación de boyas en la ría para segura entrada de embarcaciones.»

El Servicio de vigías y señales, establecido por el Consulado deseando aminorar los daños de armadas y corsarios enemigos, funcionaba utilizando puntos estratégicos desde el alto de Liencres hasta el cabo de Quejo, «usándose banderas de señales, que manifiestan con tiempo los buques que se avistan en el mar, amigos, neutrales o enemigos, de guerra o mercantes.»

Preocupado igualmente el Consulado por formar una brillante pléyade de buenos marinos y autorizado por Real Orden de 25 de agosto de 1790, creó la Escuela de Náutica de Santander (2), estableciendo un plan completo de enseñanzas que permitía a los alumnos conocer las materias precisas para ser considerados como hábiles pilotos. Otra Real Orden de 28 de octubre de 1792 disponía que los buques del comercio habilitados en Santander, no siendo de cabotaje, tenían que llevar a bordo un discípulo aprobado por la citada Escuela y para cada 150 toneladas de porte. El año 1793 contaba ya la Escuela de Náutica santanderina con 56 discípulos. Estableció también el Real Consulado las enseñanzas de comercio dentro de la escuela de Náutica, dándose clases de aritmética aplicada al comercio, tratado elemental de giro, teneduría de libros, álgebra elemental y geometría teórica y práctica, admitiéndose al principio 12 alumnos para seguir los citados estudios. Había instituido además el Consulado a sus expensas una academia de dibujo de la que salieron destacados alumnos, como el santanderino don José de Madrazo, que, después de estar pensionado por dicha Institución en París y en el estudio de David, dio días de gloria a la patria española. Otros alumnos, como Menezo, lograron ser premiados con medalla de oro por la Real Academia de San Fernando.

Publicado el Código de Comercio de 1829 se dispuso por Real Orden de 16 de noviembre de dicho año que continuasen los Consulados con el nombre de Juntas de Comercio, formando corporación presididas por los Intendentes, pero haciéndose separación total entre Tribunales y Juntas de Comercio, quedando aumentadas éstas con 4 comerciantes para el mejor funcionamiento de las mismas. Débese al Consulado de Santander, entre otras fecundas realizaciones, la creación de la gran industria harinera en Santander y su provincia, pues destacados miembros de la misma entidad citada levantaron magníficas fábricas sobre los ríos provinciales, aprovechando también en las diversas rías de Cantabria la fuerza de las mareas para la multuración de los trigos llegados desde Castilla, cuya área de cultivo fue incrementada de modo extraordinario a causa del trabajo

(2) Facultad para conceder títulos de pilotos.

en las citadas fábricas, pudiendo así nacionalizarse una formidable industria que evitó, no sólo la entrada de harinas extranjeras para su reexportación desde el puerto de Santander, a la América española, sino que también hizo posible que las castellanas, al ser puestas a bordo de los navíos santanderinos y con destino a Cuba, alcanzaran ya en el año 1829 la cifra de 131.345 barriles de 180 libras netas y que valían 144 reales cada uno.

EXPORTACIÓN DE LANAS

A fin de lograr que tuvieran efectividad las capitulaciones celebradas el año 1701 entre Santander y los comerciantes ingleses, que residiendo en Bilbao querían venir a establecerse en nuestra población, presentó una exposición el capitán don Manuel Antonio de Santiyán, Caballero de la Orden de Santiago, Diputado General de las Cuatro Villas del Mar y Capitular de la Muy Noble Villa de Santander, en la cual manifestábase el unánime deseo compartido «por capitulares y vecinos», de ver aprobadas las estipulaciones (3) pactadas, cuya vigencia era indispensable al renacimiento del comercio local.

Diversas y fundamentales razones alegábanse en la exposición elevada por Santiyán, no siendo las menos interesantes las seguidamente copiadas... «Se halla la Villa de Santander en el mejor paraje y más cercano de Segovia que es el principal lavadero de las lanas, distante de ella cincuenta leguas; y lo mismo, con poca diferencia, de Soria y Molina, transitándose de una a otra por camino carretero, que pocas veces, aunque haya muchas lluvias, puede causar detención; y de que por ser muy frecuente la aplicación de los hombres al empleo de las lanas, se fabricó por dicha villa una casa almacén de gran capacidad en que se pudieran encerrar las que bajasen de Castilla, dejándoles la carretera de ellas en dicho almacén, que situó en la Vega de Corconte, media legua de Bezana de Cilleruelo y diez de Santander, para que estando vadeable el río Pas, que es el de Toranzo, subiese la carretería de la montaña hasta las mismas lenguas del agua, con la prevención de que en el tiempo de verano en que se repite más el trajino del comercio, no tiene más detención el viaje en dicha lonja o almacén que el de carga y descarga de unos carros en otros, y con la de que si los ganados, que van a las montañas de León en verano, se esquilasen y lavasen las lanas, se hallarían más cerca de la villa de Santander, que de los lavaderos de Segovia». (4)

(3) Felipe V en 1716 hubo de confirmarlas.

(4) Véase la composición de Santiyán impresa en 16 págs. tamaño de folio, y existentes en la colección Gayangos de la Biblioteca Nacional.

A partir del 16 de marzo de 1763 dictáronse diversas reales órdenes que favorecieron la exportación lanera por el puerto santanderino, volviendo a reanudarse un tráfico que había tenido en anteriores centurias extraordinaria importancia, y así después de 1774 se remitirán ya grandes cantidades de sacas a Bristol, a Londres y a Roan, pasando las exportadas a Inglaterra en 1778 de la cifra de 62.477 sacas que pesaron 570.531 arrobas. Las remesas enviadas a Holanda fueron de gran consideración, llegando las lanas castellanas salidas de nuestro puerto a estar en Amsterdam en el año 1785 en una mayor proporción que todas las procedentes de otros países, funcionando, para facilitar el embarque de las lanas y poner en mejores condiciones la mercancía, 6 prensas situadas en la ribera del Muelle.

No resultaron infundidas los halagüeños cálculos hechos sobre el porvenir del comercio santanderino, y así pudo decirse, pasado el tiempo, que «con solo el alivio concedido por S. M. en la extracción de lanas se ha triplicado en pocos años el corto vecindario a que estaba reducido Santander». (5). En otro manuscrito de la Colección Gayangos, y que pertenece hoy a la Biblioteca Nacional (sig. 18.225) dase una detallada estadística de las exportaciones de lana realizadas desde el puerto de Santander en los años de 1774 a 1778, ambos inclusive.

Al leer el tomo XXVIII (impreso en 1779) de las Memorias políticas y económicas de don Eugenio Larruga, págs. 72 y 73, encontramos estas noticias sobre las incidencias del comercio lanero santanderino: «También por el mismo tiempo (1747) se representaron al Rey los daños que resultaban de embarcarse por Bilbao y San Sebastián las lanas que se iban al Norte y la conveniencia que tendría embarcarse por Santander. Se tiene por cierto que mucha parte del comercio de lanas, que se sacaban de estos Reinos, salíase por el puerto de Santander. Cesó este comercio y pasó a Bilbao. Los daños, que se supuso resultaban de esta variación, son los siguientes: Defraudabanse mucho los derechos impuestos sobre las lanas porque los vecinos de Bilbao no han permitido que se registren ni pesen el entrar en aquella villa ni en las lonjas, como se dispone por las Leyes del Reino. Se han valido para esto del pretexto de sus Fueros, siendo así que para esto no los hay, ni es contra ellos embarcarse mucha lana de noche, y a tiempo que no podían las personas puestas por el arrendador y administrador de estas rentas hacer las prevenciones necesarias para la cobranza de derechos. Al paso que se aumenta la vecindad, riqueza

(5) Véase *Manifiesto sucinto, que en obsequio de la verdad, beneficio del público y mayor servicio de su benigno Soberano, hace don Antonio Josef del Castillo, de los principales motivos que concurren en la ciudad y puerto de Santander, para hacer el comercio con las Américas, con más utilidad, comodidad y ventajas que otra alguna de las marítimas de la Costa del Mar Cantábrico*; pag. 14. Madrid, 1777, impreso por don Antonio de Sancha. Colección Gayangos. Biblioteca Nacional, Sig. 18.225.

y comercio de Bilbao, se disminuye el de otros puertos de Castilla con grave daño de la Real Hacienda, porque en Bilbao no se pagan tributos reales de millones, ni los comerciantes de aquel puerto contribuyeron con donativos, mas en asientos ni prestamos ni otros servicios, de forma que si el embarco de lanas fuese por algun puerto de Castilla no es dudable que además del aumento que tendría esta renta se evitarían los inconvenientes repetidos...».

Samuel Ricard en su «*Traité general du Commerce*» da interesantes y minuciosas referencias sobre la exportación de lanas españolas en el siglo XVIII, llegadas a Amsterdam en mayor proporción que todas las de otros países y enviadas principalmente por los puertos de Bilbao y Santander. La descripción que Samuel Ricard hace de Santander en la citada obra (tomo 1.º, pág. 578, edición de 1780) es esta: «Sant-Ander o Santander, capital de la Montaña, provincia española, está situada al borde de un golfo que forma un buen puerto, defendido por cuatro fuertes. El comercio de esta ciudad, que consiste principalmente en lanas y en trigos, ha adquirido mucha importancia desde hace algunos años. Se envían anualmente desde Santander para Holanda, Francia e Inglaterra alrededor de 10.000 balas de lana corriente y 2.000 a 3.000 balas de lana fina, que procedentes de Castilla llegan a la ciudad. Por lo que se refiere al trigo, se cargan todos los años numerosos navíos para diversos puertos españoles en los cuales falta este producto, del cual creemos inútil dar una cuenta simulada, así como la lana expedida en gran parte por cuenta de casas establecidas en Madrid y en otras ciudades españolas, que encuentran más conveniente, a veces, enviar sus lanas por Santander que por Bilbao, según que los lavaderos esten más o menos cerca de estos puertos. Por lo demás, como desde Bilbao no pueden hacerse expediciones para América, al no existir Aduana Real donde realicen la visita de los cargamentos que quieran enviarse, es el puerto de Santander el utilizado por los negociantes de Bilbao para habilitar los navíos que envían a La Habana, Buenos Aires o la Luisiana»

EL COMERCIO CON AMÉRICA

El 7 de noviembre de 1702 surgían y fondeaban en el puerto santanderino las fragatas AVE MARÍA y NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO, que habiendo zarpado del reino de Nueva España vinieron en conserva desde La Habana con la flota del cargo de don Manuel de Velasco, pudiendo separarse de ella antes del desastroso ataque sufrido en la bahía de Vigo. Era capitán y dueño del navío AVE MARÍA don Pablo Serrano, vecino de Cádiz y, una vez en nuestro puerto, hizo frente a dificultades

económicas de importancia, para solventar las cuales procurase el dinero necesario, por lo que contrajo distintas deudas, una de ellas con el Prior y Cabildo de la Insigne Iglesia Catedral de Santander, de quien recibió 2.540 pesos y medio escudo de a 10 reales de plata cada uno, para pagar a los marineros que vinieron en el navío de referencia, comprometiéndose Serrano a devolver dicha cantidad, que devengaría el 5 por ciento de intereses, en el plazo de seis meses y en las mismas especies de oro y plata de peso y ley.

Al firmar el compromiso don Pablo Serrano, obligábase «con su persona y bienes presentes y futuros, especialmente con el dicho navío, jarcias, artillería, aparejos, fletes y hacienda suya que en él viene, teniendo en la lonja de la casa de dicho Prior, por vía de prenda, todas las mercaderías que en ellas acogiere al tiempo de su descarga».

Desembarcadas y puestas en el local convenido las mercaderías de referencia, pudieron contarse entre ellas «doscientos quintales de palo de Campeche, ciento cincuenta y un cueros, dieciseis cajones de azúcar, quince sacos de cacao, doscientos colmillos de marfil y dos sacos de tabaco en polvo».

La nave NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO, perteneciente a don Francisco Miró, vecino de Sevilla, fue descargada también en nuestra ciudad, ordenándose después que las mercancías de ambos navíos se remitieran a Burgos, contra lo cual reclamaron repetidamente y sin éxito los interesados en los cargamentos traídos por las referidas fragatas, alegando entre otras razones la pérdida segura de los géneros si eran trasladados «con el incomparable frío que se toca y la continuación de las lluvias y nieves en todo el país y fragosidad de los caminos que son intransitables en este tiempo para carros y caballerías», añadiendo en sus alegatos los reclamantes «que la azúcar, tabaco de hoja y polvo, cacao y otras mercancías necesitaban barriles adecuados, que no hay en esta Villa y no pueden hallarlos los interesados, y aunque se procurase proteger dichas mercancías con encerados, mantas y otros recados, no se podrían librar de mojarse y perder enteramente».

Para perseguir a la escuadra de Jorge Jhanson partía de Santander el 7 de octubre de 1740 una flota mandada por don José Pizarro e integrada por los buques fragatas GUIPÚZCOA, HERMIONA, SAN ESTEBAN, ESPERANZA y ASIA, que sufrieron muy duros temporales en su navegación, pues habiendo hecho aguada en Maldonado del Río de la Plata y no pudiendo recibir los víveres pedidos a Buenos Aires, hiciéronse nuevamente a la mar por el estrecho de Maire para remontar el Cabo de Hornos, separándose entonces las naves por los reinantes temporales y yéndose a pique la «HERMIONA» y no mucho después la GUIPÚZCOA en la ensenada de Santa María. Causaron dichos naufragios numerosas víctimas, echando

finalmente el ancla en el puerto de Montevideo el navío SAN ESTEBAN y también muy maltratadas las fragatas ESPERANZA y ASIA (6).

En el año 1777 continuaron las expediciones de navíos desde el puerto santanderino principalmente a los de la América española, yendo también las embarcaciones de nuestra matrícula a distintas ciudades marítimas del Norte de Europa.

De las expediciones a puertos americanos, iniciadas en las aguas de la bahía santanderina, conocemos las efectuadas en distintos meses del indicado año, como la realizada por el bergantín NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA que, provisto de la Real Patente, emprendía la ruta para La Habana el 2 de abril después de haber sido prestada también la correspondiente fianza de traer tornaguía de la capital cubana, en evitación de posibles abusos. La carga transportada en este viaje la integraron 104 barricas con 820 docenas de botellas de cerveza elaborada en Santander, 10 barricas con 68 docenas de botellas de sidra, 16 pacas con 4.800 libras netas de pimienta, 41 barriles de clavazón que pesaron 22.238 libras, un barril con 116 planchas de hierro colado para ropa de a 3 libras cada una, 384 barriles de harina de Francia de a 6 arrobas netas cada uno y diversas partidas de Bretaña, desluz ordinario de Ruan, 6 pieles de ante de venado con 6 libras, calcetines de hilo ordinario, 200 barriles de pez para zapateros, un paquete con 30 docenas de cuerda para guitarras, loza ordinaria inglesa, jícaras, saleros, platos, tazas, fuentes, teteras, 30 docenas de palanganas, 20 docenas de pucheros, una caja con 24 sombreros, jabón, etc. El 11 de agosto de 1777 el administrador general de rentas del puerto de La Habana daba una certificación de haber presentado la correspondiente guía para las mercancías que integraban el cargamento.

Para el puerto de La Guayra salió el 21 de abril de 1777 el paquebote SAN ANTONIO DE PADUA, capitaneado por don Antonio Ardines, y en igual día el navío NUESTRA SEÑORA DE COVADONGA quedaba habilitado para emprender rumbo a diversos puertos de América, enviado por el armador santanderino y capitán don Ramón López Dóriga, y había de hacer su primera arribada en el puerto de La Habana, llevando entre otras mercaderías 360 barriles de harina francesa con peso de 7 arrobas cada barril, clavazones, hoyas, aros de hierro para barricas, 2 pacas con 400 libras de pimienta, dos churlas con 120 libras de canela, 100 fanales de

(6) Entre los pasajeros que iban a bordo de la fragata GUIPÚZCOA figuraba don José Antonio Pérez García, nacido en Colindres el 24 de febrero de 1726, descendiente de don Pedro Pérez García, caballero de la Orden de Calatrava y General de la Real Armada en tiempo de Felipe III, nacido también en Colindres. Don José Antonio Pérez García estuvo 4 años en el Brasil y pasó después a Buenos Aires, donde el 11 de diciembre de 1745 era ya cadete de tropa, dedicándose posteriormente en Chile a las actividades comerciales en las que destacó de modo extraordinario, pues en 1799 desempeñaba ya el cargo de Prior del Consulado.

vidrio para resguardo de velas, 100 faroles de vidrio con guarnición de hojalata, tafetanes de seda de Francia, «60 canastos de loza talavera de Inglaterra, pinturas, albayalde, limas, barrenos, taladros, cerraduras, llaves y barricas con vino».

Del puerto y río de Missisipí (con varios géneros para Santander) había salido el paquebote SAN PEDRO APÓSTOL, que tuvo que entrar de arribada en La Habana por los crecidos temporales que hubo de padecer desde la salida del dicho Missisipí, por lo cual formuló en el puerto habanero la correspondiente protesta de mar, volviendo a ponerse en rumbo y dejar el puerto cubano el 30 de julio de 1777 con los géneros puestos a bordo bajo cubierta en Nueva Orleans y en La Habana, y, aunque amainó el tiempo en las últimas singladuras de la navegación, padeció muchos temporales antes de su arribada a Santander.

De una de las fragatas que hacían la carrera desde Santander a los puertos de la América española en el año 1786 podemos dar el siguiente inventario, en cuya primera partida se hace constar que «está estanca» con su cabrestante y timón y dos campanas, de las cuales la pequeña rota, dos cocinas, un cajón, dos hornillos forrados en cobre y un horno para cocer pan. Dos bombas con almas de bronce y guarnecidas con ocho zunchos, siete travillas y dos sacanabos. Cinco camarotes para pasajeros y oficiales con seis puertas sin cerradura bajo el alcázar, dos idem sobre el alcázar sin cubierta de lona, cinco gallineros grandes, siete tinajas forradas para agua, siete lanchas con su timón y dos velas de foque con falta de la mayor, dos arpeos de ochenta líneas, seis remos, timón y arpeo de treinta y seis líneas, bote inglés con sus dos velas, un palo, botabara, dos remos y timón, en la cámara una mesa sin cubierta, seis sillas viejas, diecisiete manteles de lienzo, setenta y cinco de algodón, noventa y siete servilletas, veinticuatro delantales y rodillas, media pieza de lonata y media de lona, dos pedazos de bitre, toda una caja con cuatro platos y cuatro juegos de Talavera, cinco fuentes de lo mismo, cuarenta y seis platos, seis cucharas de estaño, siete garrafones esterados, dos docenas de botellas regulares vacías y dos candelabros de estaño. Correspondiente a la arboladura había siete astas de bandera, siete bauprés con su tamborete y barbiquejos, tres palos útiles con sus tamboretas y cofas, tres masteleros de gavia y sobremesana con sus crucetas y tamboretas, cuatro bergas de cebadera, dos bolabos para alas y juanete de proas, tres idem de mayor, gavia y juanete, dos idem de berga seca y sobremesana, siete idem de mesana sin gancho de hierro para drizar, siete masteleros de gavia y bergas de lo mismo de respeto, dos botalones de foque, el uno de respeto y el otro de servicio, seis pedazos de jimielga de respeto, dos perchas pequeñas para arrastraduras. Referente a la jarcia y maniobras pendientes y de respeto, disponía la fragata de dos estays de trinquete y velachos nuevos, tres jarcias de trinquete, vela y juanete de proa con su estay de media vida,

tres estays de mayor, gavia y juanete con su jarcia correspondiente y nuevos, dos idem de sobremesana con sus jarcias nuevas, toda la maniobra de cabiería nueva, a excepción del aparejo del botalón y maniobra de juanete de proa a media vida, como asimismo con falta de algunos cabos de maniobra. Toda la motonería y bigotería herrada corriente, dos cuñas de hierro para masteleros de gaviás, tres idem de madera para sobremesana y juanetes, nueve guirnaldas para las bergas, seis zunchos de hierro para botalones de alas, un estay de trinquete nuevo de respeto de 70 pulgadas, cuatro aparejos para trinquete y mayor, tres motones herrados, siete idem para bolina mayor, dos patarcos de virada cerrados, dos vigotas para quinales, siete idem para barandales, siete piezas de vaiven blanca, setenta y dos piezas de jarcia de maniobra de tres pulgadas, dos idem doble de a dos pulgadas de idem, nueve idem de media pulgada, siete de dos pulgadas, siete de siete y media, dos pedazos de relinga blanca, treinta quintales poco más o menos de jarcia vieja a bordo y en tierra, siete de guindalera entera de a cinco y media pulgadas y de dos tercios de vida, siete pedazos de guindalera nueva para el combes de cinco y medio pulgadas, siete de cinco y media para virador de gavia, siete de setenta y cinco brazas y siete pulgadas de dos tercios de vida, siete de veinte brazas, siete de cable de setecientas veinte brazas y cinco y media pulgadas nuevo, siete de setecientas veinte brazas de setenta y cuatro pulgadas, siete de setecientas brazas idem, dos trozos con setecientas brazas de trece pulgadas, siete quintales de calabrote de setecientas brazas con seis pulgadas y un cuarto de vida.

Las anclas que utilizaba la fragata eran siete de diecisiete y medio quintales en el agua, siete de setenta y cuatro idem a bordo, siete de setenta y dos idem en el agua, siete de ocho a bordo, dos gatas y un pescante, todas con sus cepos correspondientes.

El velamen utilizado estaba constituido por siete velas principales de lona de Rusia nuevas, siete de mesana, siete de sobremesana, siete mayor, siete de trinquete, dos de juanete de trinquete y mayor de media vida, siete de gaviás, siete de velacho, siete velas de estay nuevas, siete volantes pero comidas de ratas, siete de estay de mesana nuevas, siete de trinetilla de dos tercios de vida, siete velas de estay mayor de media vida, siete flenchip de media vida, dos alas de idem, dos toldos de alcazar de bitre nuevos.

Disponía el piloto de a bordo «de dos compases de marcar con monteros de lienzo, siete compases de derrota y otros dos con monteros de madera, más siete para la lancha, cuatro ampolletas de media hora, tres de medio minuto, dos banderas blancas y un gallardete de lienzo, siete de lanilla inglesa, siete holandesas, siete azul, siete encarnadas, siete faroles de popa, una sondadera de ciento cincuenta brazas, un chambó de plomo de cincuenta y cinco libras, otro de treinta y otro de setenta, una rosa de

madera para marcar derrotas, lámpara para bitácora de bronce, patasca de madera para correr el chambó, porción de algodón para mecha, setenta faroles de mano inútiles, una bocina de hojalata nueva, sesenta barriles de negro humo, dos pinceles nuevos, media pieza de lineta, piezas de lámparas dos azules y dos encarnadas, un paquete con setenta libras de li-targuina».

La artillería y armamento para la defensa de la fragata eran catorce cañones del calibre de a cuatro, cinco del de a tres, veinte cureñas con sus bragueros, quince lanadas con sus atacadores, cinco cucharas con sus sacatrapos, veinte fusiles con diecinueve bayonetas y llaves corrientes, dos esmeriles de hierro, doce sables, diecisiete almohadas y setenta y dos cuñas para cañones, catorce planchas de plomo, setenta y dos guardacartuchos con sus tapas, diez chiflos y un embudo para pólvora, cuarenta botafuegos, dos muldes de cartuchos, seis espoques para cañones, treinta libras de mecha, treinta y seis palanquines, diecisiete piés de cabra para cañones y carpintería, cuatrocientas balas de hierro de a cuatro libras, ciento sesenta de a tres, diecisiete palanquetes de a cuatro libras, veintinueve randeleras para combate, cinco barriles de pólvora de a quintal, dos idem llenos de cartuchos, un cajón con cartuchos y fusiles, disponiéndose en la fragata para los trabajos del carpintero y calafate de siete hachas de hierro, siete azuelas, una sierra y un serrucho, seis barrenos, siete cepillos y dos garlopas de media junta, once castañuelas de hierro, un compás para palos, tres gatos, una caldera para brea con su trébede, tres macetas de calafate, un cortahierro, barra de grillos con nueve anillas y cinco grilletes, una partida de ganchos usados, un hornillo para calentar agua de brea, quince libras de clavos de embono, un quintal de diferentes tamaños de clavos, otro de sebo, cinco posaderas, siete rasquetas, tres bruces, una manguera para agua, una docena de candados con sus llaves correspondientes, cinco capas de escotilla viejas, cinco barras de hierro para las escotillas, tres cuñas de hierro, dos bombas de cobre para sacar agua, una banderilla y martillo, treinta y siete hojadelatas y un arca de medicina con diferentes herramientas de cirugía. La tonelería utilizada esta constituida por diecisiete toneles con aros de hierro, veintitrés pipas y treinta y tres cuarterolas, una plana y cepillo grande, veintitrés piezas de barrenos y otras herramientas, una verga para medir barricas, diez pesas con diecisiete libras de hierro, dos botaduras y una azuela y un hacha, siete bigornias y un banco. Los utensilios de cocina eran una olla grande, de cobre con su tapa y cucharón de lo mismo, dos medianas, tres menores, una sopera de cobre con tapa, tres cacerolas, pescadera de cobre sin tapa, una sartén de idem, otra tartera, una cafetera del mismo metal, tres espumadores, tres jarras de cobre, una tartera para recoger grasas, una cuchara de cobre, dos sartenes de hierro, tres parrillas, dos de a tres piés y una de a cuatro, dos planchas de hierro viejas para pasteles, seis chocolateras

de hojadelata con sus tapas, un limpiador y una pala de hierro para horno, un almirez de marmol, unas tenazas de hierro y tres palas, un almirez de mármol y una jarra de estaño. La motonería de respeto la integraban seis bigotas nuevas, once cuadrinales de seis pulgadas, once motones de cinco, veinte motones usados de diferentes clases».

En las expediciones ultimadas desde el puerto santanderino a realizar por los navíos que iban a las ciudades marítimas europeas o a las de la América española, se hacían diferentes contratos entre el capitán y sus respectivas tripulaciones antes de emprender el viaje, oscilando las remuneraciones del personal que trabajaba a bordo entre quince pesos sencillos mensuales para los segundos pilotos en viajes a Bristol con cargamentos de lanas, y desde dieciséis a veintiocho cuando la derrota se efectuaba con rumbo a La Habana.

En los viajes a Inglaterra abonábase normalmente nueve pesos sencillos al mes a cada marinero de primera, pagando a los de otra categoría seis, siete u ocho y a los muchachos utilizados a bordo «la manutención solamente, por ir solo a ejercitarse sin tener derecho a barril de vino ni otra cosa».

En las travesías de Santander a La Habana que iban a emprender los bergantines, como el SAN NICOLÁS en 3 de agosto de 1787, ganaba el piloto veinticuatro pesos sencillos al mes, quince el contra maestre, catorce el carpintero, nueve cada marinero, el dispensero diez, el primer grumete seis, el segundo cuatro, el tercero tres y medio y el paje seis.

Continuaron las salidas de naves desde nuestro puerto a los de la América española en los primeros días del año 1778 y, entre los buques despachados de salida para ir en demanda de La Habana, fue uno de ellos el paquebote NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES, cuyo capitán y maestre era don Francisco del Ciervo, estando integrada la carga recibida bajo cubierta por «160 cajas de a treinta botellas cada una, conteniendo chacolí santanderino, 100 barriles o cuarterolas de vino del reino de a 7 arrobas, 730 barriles de harina de Francia de 7 y media arrobas netas, artículos procedentes de las ferrerías de Cantabria, barrenos, clavazones, tijeras, limas, cuchillos, llaves, lienzos de Bretaña, lanilla, estopilla, manteles, sedas, botonaduras de plata y oro, casacas, pañuelos, sombreros de castor de Francia, cintas, galón de oro, charreteras de plata para divisas de oficiales y 50 de oro, 70 libras netas de canela enfardada, una gruesa de sortijas muy ordinarias para chico, 5 docenas de jamones, una docena de anteojos ordinarios, 12 docenas y media de tinteros de madera al aire, 2 y media docenas se corazoncitos y otros dijes para señora y 2 docenas de tafetán de bálsamo para cortaduras.»

El día 9 de enero de 1788 compareció, ante el notario santanderino don Antonio Somonte, el capitán del bergantín EL SANTANDER don José Llano, que, a los efectos de prestar fianza de traer tornaguía desde

La Habana con los géneros que debía transportar a dicho puerto cubano, manifestó «que, por cuanto debía de cargar varios géneros de esta provincia y otras de fuera del reino para conducir al puerto de San Cristobal de La Habana, habilitado de las demás islas de barlovento, acogiéndose al privilegio y gracia concedido por S. M. por su Real Decreto de 16 de octubre de 1765 e instrucción que le acompaña, que la calidad y número que llevaba a bordo eran los siguientes géneros sujetos al Real proyecto: tres barricas con 450 cántaras, 86 hachas de fierro de Vizcaya y peso neto de 2.100 libras castellanas, 20 barriles con 145 quintales castellanos de clavazón de varias dimensiones, 375 libras de clavos estoperales de cabeza ancha, 10 azuelas de hierro para carpintero con peso de neto de 50 libras castellanas, 6 quintales de flejes o aros de hierro para barricas, 400 barras de hirero de tiradera.» El 18 de marzo de 1788 estaba en posesión el capitán Llano de la tornaguía concedida en La Habana.

Había quedado habilitado también para emprender la ruta de Santander a La Habana el 15 de enero de 1778 la fragata EL CID CAMPEADOR, capitaneada por don Cristóbal del Miño. Entre las mercancías cargadas y puestas a bordo bajo las marcas y números correspondientes figuraba una partida de medicamentos, integrada por «una fresquera de seis frascos del compuesto o espíritu ácido, dos idem con doce frascos de agua de rosas, una caja de tamaño de media carga o veinte palmos, un barril con cien hachas de hierro para carpinteros y peso neto de cincuenta y cinco libras, mil veintidós botellas regulares con rosalí negro y blanco compuesto de aguardiente, una caja con treinta piezas de un total de seiscientas varas de tela, cuarenta camisas de lienzo morlés muy ordinario con vueltas de estopilla, una caja rotulada para el Marqués del Real Agrado con sesenta libras de cecinas y otros pedazos, veintiocho piezas de gavilla con cuatrocientas treinta y seis varas, cuarenta y cuatro docenas de pares de medias de seda muy comunes para hombres, dos docenas de idem para mujer, ocho paquetes con veinticuatro piezas de seda con ocho libras, un sombrero blanco de castor ordinario de Francia, cuatro libras de hilo fino para coser en madejas, cien perchas de pino de Holanda para vergas de barco, cuarenta fardos con ochocientas piezas de lona de a cuatro varas, once fardos con nueve mil quinientas noventa varas de lienzo Brabante crudo, tres con once piezas de paño de Sedán regular con trescientas dieciocho varas en total y un fardo con dos piezas de paño tinto en grana con cuarenta y seis varas».

De las harinas yankis, importadas preferentemente desde Filadelfia por mercaderes santanderinos, se destinaban la casi totalidad de ellas para reembarcarlas con rumbo a La Habana, y este tráfico, que en sus comienzos parecía ofrecer perspectivas comerciales no muy amplias, sirvió de orientación certera para crear pocos años después el enorme negocio de la exportación de las harinas, obtenidas al ser multurados en las fábricas

de nuestra provincia los trigos castellanos, consiguiéndose así que los mercados de Cuba fueran abastecidos con harinas norteamericanas, traídas a Santander, y por las procedentes de Bristol y de Burdeos, dejadas también provisionalmente en nuestro puerto hasta su reexpedición a ultramar.

En 1787 los armadores santanderinos don Nicolás y don Ramón de Vial, percatándose de las posibilidades comerciales entre España y Estados Unidos, propusieron a Carlos IV el establecimiento de un servicio de navegación, que, partiendo de Santander como cabeza de línea, sería realizado mediante un viaje mensual hasta el puerto yanqui que se designase, comprometiéndose dichos armadores a emplear en la carrera indicada suficiente número de embarcaciones de porte de 100 a 120 toneladas, bien provistas de todo lo necesario, y a despachar una el día primero de cada mes con los pliegos de S. M. y correspondientes al «Público» cinco años consecutivos, cobrando cuarenta y cinco mil reales por vela al regreso de cada navío y siendo el importe de los fletes para la Real Hacienda y las cantidades abonadas por el pasaje para los armadores». La propuesta no fue aceptada (7).

De las agresiones corsarias no se libraron las naves yankis que venían a los mares de Europa y varias de ellas fueron apresadas por marinos franceses para traerlas en los años 1799 y 1800 al puerto santanderino, donde se vendieron como buenas presas. Estos ataques originaron una tirantez de relaciones muy próximas el estado de guerra entre los Estados Unidos y Francia, situación notablemente mejorada con el advenimiento de Napoleón al Consulado.

Comparecía, ante el notario santanderino Fernández Nieto el 11 de diciembre de 1799, Willian Mac Neill Watt, ciudadano de los Estados Unidos de América, vecino de Nueva York y capitán de la fragata americana COMMERCE OF BOOTH'S BAY, fondeada en nuestro puerto y que, acompañado del Consul don Luis María O'Brien, formuló una protesta de mar, diciendo «que el domingo diecisiete de noviembre anterior a cosa de medio día salió del dique de Liverpool con carga de sal, carbón, loza y otros efectos con destino a Boston y se puso en franquía cerca del paraje llamado Magazine. El día 28 de dicho mes, hallándose en la latitud 50' 30" N. y en la longitud 18.º 20' al Oeste del meridiano de Londres, observó que un barco le daba caza. A las 12 del mismo día reconoció ser un francés, que se puso en facha sin duda para reconocerle mejor, y en el 27 a la una se dirigió hacia la fragata del compareciente y a los dos y media de la misma tarde le disparó un cañonazo, arbolando la bandera francesa al mismo tiempo. Como se hallaba próximo al otorgante hizo poner el timón de su navío a la banda de estribor y que se disparase, como se disparó so-

(7) Véase apéndice.

bre el buque avistado, toda la andanada de babor, después de lo cual viró de la otra vuelta e inmediatamente disparó también sobre él la otra andanada; pero todos los esfuerzos del otorgante fueron en vano por tener de cerca 24 cañones, 160 hombres y 40 soldados de marina, quienes sostuvieron un fuego continuo de fusilería contra la fragata del otorgante por espacio de cuarenta y cinco minutos, en cuyo tiempo tuvo la desgracia de ser herido en la cabeza peligrosamente el mismo otorgante, lo que le ocasionó que le quitasen de encima de la cubierta y, arriando la bandera a unas fuerzas tan superiores, inmediatamente le abordaron y robaron del barco carne salada en barriles, todo lo que tenía fresco, varios sacos de pan, un barril de cerveza de su gasto, toda la jarcia de repuesto, herramientas de carpintero, fusiles, pistolas, sables y picas de abordaje. Seguidamente abrieron la bodega de la carga y quitaron varios fardos, cajas y otros paquetes y, en una palabra, lo que mejor les acomodó, llevando todo a bordo del corsario, después de lo cual tripularon el barco del otorgante con trece hombres, un cabo de presa y un piloto y trasladado con su tripulación y oficiales a bordo de dicho corsario, a excepción del cocinero, dos muchachos y los pasajeros, y les despacharon inmediatamente con destino a este puerto de Santander, a donde llegaron el día 7 del corriente.»

Entre los pasajeros que vinieron en compañía del capitán Willian Mac Neill figuraban don Eduardo Wealer y Ricardo Simpson, «súbditos del rey británico» y don Alejandro Fulleston, ciudadano de los Estados Unidos de América, que se habían embarcado en Liverpool y estaban a bordo del COMMERCE al iniciarse la agresión corsaria, los cuales manifestaron al hacer sus protestas haber perdido «una parte considerable del equipaje personal, como ropas de su uso, víveres para su manutención y el todo de los efectos que habían embarcado de su cuenta en dicho navío y de los cuales fueron despojados arbitrariamente por el cabo de presa Juan Herbaud.»

Otro navío yanki, el bergantín MARÍA, perteneciente a Alexis Bonamy, comerciante que residía en Nueva York y que había nombrado a Oliver Smith encargado de la derrota para un viaje emprendido en Nueva York el 28 de octubre de 1799, fletado con cacao, azúcar, tabaco, barba de ballena y palo de tinte, echó el ancla en Santander igualmente el día 7 de diciembre de 1799, después de haber sido también abordado el día 5 del expresado mes.

La duración de los viajes de Santander a La Habana en 1785 de algunos de los navíos que estaban al servicio de esta línea, como el citado SAN NICOLÁS, no obstante sufrir tiempos contrarios al hacer sus singladuras, se contó en número de cuarenta y siete.

Comerciantes de diversas ciudades españolas venían a la plaza de Santander para preparar el envío de distintas mercancías en embarcaciones que habían de ir en demanda del puerto de La Habana, otorgando al efecto

las correspondientes fianzas de sobrecargo, como lo hizo el vecino de Logroño el 11 de enero de 1788 don Antonio de la Cámara, que hallábase el indicado día en nuestra ciudad pronto a hacer viaje hacia La Habana, para vender allí diversos géneros y efectos, previamente registrados en la Real Aduana a su cargo y cuenta, para lo cual, conforme al reglamento del libre comercio, hubo de afianzar hasta la suma de quinientos ducados de vellón, comprometiéndose a restituirse a España luego que despachase dichos géneros en el término de tres años.

Entre los buques matriculados en Santander, incluídos en la lista de embarcaciones del año 1788, hubo algunos que eran propiedad de armadores residentes en otras ciudades españolas, como la fragata NÚMERO 111, capitaneada por don Martín de Martiarena, que perteneció a la Compañía de Longistas de la villa y corte de Madrid, propietaria también de uno de los primeros edificios que se construyeron sobre el muelle nuevo, fragata que el 4 de abril de 1788 quedaba despachada para hacer la ruta desde nuestro puerto al de La Guayra, para recoger allí un cargamento de cacao en el retorno. En este viaje el segundo piloto ganaba veinticuatro pesos sencillos mensuales, el pilotín nueve, el contramaestre dieciocho, el carpintero catorce, diez el cocinero, nueve cada uno de los siete marineros, seis cada grumete, en número de tres, haciendo el viaje otros tres que ganaban respectivamente siete, seis y cinco pesos mensuales y por último dos pajes que debían de percibir tres pesos mensuales cada uno.

Aunque la mayoría de los viajes emprendidos en Santander para transportar distintas mercaderías iban al puerto de La Habana, también nuestros navíos recalaban en otros puertos de la América española en 1788, arribando a Puerto Rico, Montevideo, La Guayra (Provincia de Caracas), Buenos Aires, Veracruz, etc., fletándose allí para el tornaviaje con mercancías obtenidas en mayor proporción en las zonas donde hallábanse situados los indicados puertos, no impidiendo tales travesías las expediciones ultimadas en Santander para aportar nuestras naves a las ciudades marítimas europeas de Francia, Inglaterra y Países Bajos; hasta donde exportábanse de modo preferente las lanas de Castilla, continuando así un giro mercantil que, si padeció fuerte crisis en algunos momentos, pudo resurgir merced a concesiones reales favorables en los últimos años de la segunda mitad del siglo XVIII, siendo principalmente el puerto que recibía mayor remesa el de Bristol.

Las navegaciones de Santander a Puerto Rico, una vez realizadas y puestos en tierra los cargamentos respectivos, continuábanse algunas veces, cargando allí «tabaco y otros frutos pertenecientes a S. M., existentes en aquellos reales almacenes, para transportarlos directamente a Amsterdam, pagándose por cada quintal castellano de tabaco tres pesos y medio fuertes de flete o su valor en moneda de Holanda, al cambio que corra sobre Madrid ocho días después de hecha la entrega, graduándose

el flete de los demás frutos y efectos que cargasen con respecto a la cantidad de tabaco que por escrito dijese de tomar, no siendo de su cargo las averías ordinarias, y que, por lo que respecta a las extraordinarias o averías gruesas, estará a lo que se practica en el comercio», según se especificaba en el contrato de fletamiento firmado en 1789 por don Manuel Joaquín Blanco, vecino y del comercio santanderino, comisionado del armador del paquebote SAN BERNARDO de doscientas toneladas de porte.

El movimiento de buques en nuestro puerto ascendió a 843 en el año 1792, viniendo de Indias 39 navíos, 15 de ellos fletados en la Habana, 9 desde Veracruz y 8 salidos de La Guayra. Las naves habilitadas en Santander durante el citado año para ir en demanda de los puertos de la América española fueron 78, arribando a La Habana 31 buques, a Veracruz 6, a La Guayra 17, a Puerto Rico 6 y el resto a distintas ciudades marítimas de nuestras colonias.

De los buques fondeados en Santander durante el año últimamente indicado enarbolaron bandera francesa 74, trayendo 26 pabellón ingles, 18 de Holanda y 17 de los Estados Unidos.

Los armadores y comerciantes santanderinos, para evitar el suscribir pólizas en el extranjero que cubrieran los riesgos en las navegaciones de sus buques, constituyeron una «compañía de seguros marítimos, denominada la Buena Fe, bajo la protección de los santos Mártires Emeterio y Celedonio, establecida en Santander a la dirección de don José Antonio de Arrangaiz», y que empezó a trabajar en 17 de junio de 1793, siendo el resultado de su ejercicio social alcanzar la cifra de 12.301.050 reales de vellón por las cantidades aseguradas, obteniendo de las primas hechas efectivas 1.227.048,26 reales vellón. Las pérdidas por accidentes, acaecidas a los navíos asegurados, consistieron en la pérdida total de uno de ellos, cifrada en 111.000 reales de vellón, 5 navíos apresados por los franceses, que tenían asegurados en 36.000 reales de vellón, y 3 navíos apresados por los argelinos con pérdida de 140.000 reales, además de 2 navíos averiados.

Anthony Neill, ciudadano de los Estados Unidos, domiciliado en el Condado de Richmond, Estado de Nueva York, y capitán de la fragata HELTLER, que había emprendido una navegación al salir de Nueva York el 3 de noviembre de 1799, fletado con 912 cajas y 12 barricas de azúcar de La Habana, 48 sacos de azúcar de Veracruz, 7 barriles de café y 63 barriles de otros géneros, con destino a Cowes, fue sorprendido en su derrota por un corsario francés llamado SCIPION, capitaneado por Dupoit, en la latitud 49° 3' y longitud de 12 Oeste, yendo tripulado el corsario por 20 marineros y el cabo de presa La Chapelle, que condujeron a la fragata yanki al puerto de Santander, donde fue declarada buena presa y adjudicada a los apresadores. Los armadores del SCIPION eran los señores Bonnet y Compañía de Burdeos.

Para proteger a las embarcaciones de nuestro pabellón de los posibles ataques corsarios, formábanse algunos convoyes en los primeros meses del año 1800 que salían del puerto santanderino y uno de ellos, protegido por una fragata de guerra, zarpó de nuestra bahía el día 15 de mayo «a cosa de la hora de las ocho, después que se tiró pieza de leva con viento Nordeste favorable», y, entre los bergantines acogidos a la protección de dicho convoy, figuraba el nombrado SANTA ENGRACIA, fletado por cuenta del comerciante santanderino don Sebastián de Aldama, con diversos efectos consignados a La Coruña.

En un interesante informe, que emitió el Consulado santanderino para cumplimentar la Real Orden de 19 de octubre de 1788 y relacionado «con el deplorable estado del comercio de Nueva España», se dan minuciosas referencias acerca «de cambios y retornos entre Santander e Indias», que habían alcanzado progresivamente considerable volúmen por su cuantía, y así, en el año 1784, se hizo ya un intercambio comercial de 26.870.645 reales vellón, pasando en el siguiente año a 39.387.424 reales de vellón. Llegó el movimiento de extracciones e importaciones en 1786 a la cantidad de 44.056.204 reales y en 1787 a 45.507.598 reales vellón, haciéndose en los años indicados un tráfico total que rebasó los 156 millones reales vellón, empleando los armadores santanderinos durante estos citados años, para la carrera desde Santander a Indias, 10 fragatas, 4 paquebotes y 3 bergantines.

Desde 1788 los navíos yankis arribaron al puerto santanderino repetidamente trayendo trigos que se molturaban aquí y eran después reexpedidos, convertidos en harina, a la América española.

En el año 1790, además de buques extranjeros, realizaban los matriculados en Santander y otros de cercanos puertos españoles el tráfico comercial con La Guayra, Puerto Rico, La Habana, Veracruz y Filadelfia, dilatando extraordinariamente sus derrotas algunos de ellos, como el que pertenecía a armadores santanderinos que en una travesía de Santander a Veracruz, sorprendido por grandes y repetidas calmas, hubo de hacer 87 singladuras hasta fondear en el puerto de destino. El número de navíos que dejaron las aguas santanderinas, poniendo rumbo a puertos americanos en 1790, pasó de 35 y el siguiente año la recaudación de la Aduana en nuestra ciudad alcanzó la cifra de más de 8 millones y medio de reales.



CAPÍTULO IV

VIDA MARÍTIMA EN EL SIGLO XIX

ANTES DE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

JUAN Magennes, capitán del navío JULIA, de Liverpool, salió de San Pedro de la Martinica, armado en corso y mercancía, el 17 de mayo de 1800, cargado con café, azúcar, cacao y algodón, con diferentes pasajeros para Londres y «estando en la latitud 49° 18' N. y longitud 13°, O., advirtió un buque desconocido y que seguidamente pudo divisar le venía dando caza y acercándose por su superior andar; el declarante puso el suyo en el mejor orden posible para batirse. Ya el buque avistado, comenzó a hacerles fuego a las 8 de la mañana y le correspondió la JULIA. Luego les tomó el barlovento, manteniéndose a tiro de cañon por espacio de una hora, en cuyo intervalo se acercó el buque enemigo y a las 10 comenzó el combate a corta distancia, que siguió con mucha viveza por ambos buques durante una hora, en cuyo intervalo uno de los oficiales que venía a su bordo de pasajero cae mortalmente herido, un marinero gravemente y otros contusos y, hallándose el compareciente sin más polvora para continuar el combate, le fue preciso mandar arriar la bandera y rendirse a la superior fuerza del enemigo con inexpressable sentimiento suyo y de la tripulación y pasajeros, y reconocieron que el buque apresador es la corbeta corsaria nombrada ARRIÈGE de Burdeos. Su capitán Henry les condujo con al navío JULIA a este puerto de Santander el día de ayer, 24 del corriente, y en corroboración de cuanto va expuesto, como testigos, Samuel Phulbing, su piloto, Thomas Clarke y Pedro Nelosthan de su tripulación». Así declaraba al hacer su protesta de mar el capitán de la JULIA en Santander el 25 de Julio de 1800.

El capitán de la ARRIÈGE trajo también al puerto santanderino otra presa inglesa, que fue el navío LORD MIDOLETIN, que, habiendo salido el 2 de abril del año 1800 de Nueva Providencia, en las Islas de Bahamas,

con algodón, caoba, Palo de Campeche, Acana, Azogues, café y dos cajones conteniendo los dos 3.000 pesos fuertes para Londres, comenzó su derrota con vientos suaves y temporales varios hasta el día 16 de mayo, en que a las 4 de la tarde, y, estando en latitud de 49° 40' Norte y longitud 13° Oeste, avistó dos fragatas, la más inmediata hacia rumbo al NE. y estaba distante como tres o cuatro leguas y la otra se dirigía hacia el Norte. La primera de éstas dió caza e hizo fuego a la seguida, y el otorgante y sus subalternos siguieron la navegación según les permitía el tiempo. El día 18, a las 4 de su mañana, avistaron un buque desde el de su mando, a distancia como de tres millas, y, luego que les avistó, dió vueltas pasándolos al sotavento, y, a cortísima distancia con rumbo al Oeste y a las siete, se puso en sus aguas, dándoles caza. A las ocho, cuando habíase acercado a muy poca distancia, comenzó a hacerle fuego, pero no reconociéndole bandera continuó su navegación; luego enarboló bandera francesa y renovó sus fuegos con gran tesón, siendo un buque de mucha fuerza y, no pudiendo en manera alguna librarse de él, se vieron en la dolorosa decisión de someter y entregarse, resultando ser el buque apresador la corbeta LA ARRIÈGE, capitán Henry, de Burdeos, el cual trasbordó toda su tripulación a excepción de Samuel Hakins, piloto, y Martin Curdine, marinero, y en el mismo acto sacó para su bordo los dos cajones con los 3.000 pesos fuertes que formaban parte de su cargamento.

Continuaron los corsarios franceses en sus cruceros sobre nuestra costa en el año 1800, haciendo víctimas de sus ataques a los capitanes de los navíos yankis que navegaban por el Mar Cantábrico y en 29 de marzo del año antes indicado Juan Lebusquet, ciudadano natural de los Estados Unidos, vecino de Boston y capitán de la fragata nombrada ARIODNE, matriculada en dicho puerto, hubo de formular en Santander con la intervención notarial de don José Nieto Rivero, la oportuna protesta de mar, en la que manifestaba «el haber salido el 5 de febrero de Charleston, cargado de arroz, algodón, palo de Campeche, tabaco y pieles, para Londres, sufriendo al siguiente día de su partida la pérdida del marinero Jacobo Frenck, al caerse desde el mastelero de trinquete, y reconociéndose que la embarcación hacía agua, que al salir mezclada con el arroz agarrotaba la bomba, causando además el temporal corrido otros destrozos en la fragata. El día 12 de febrero de 1800 en la latitud 49° 20' Norte el bergantín corsario francés LOIRE de Saint-Malo, con doce o catorce cañones y cincuenta y seis hombres al mando del ciudadano Pagley, le abordó y después de otros incidentes pudo echar el ancla en Santander finalmente».

La provincia marítima de Santander fue creada por Carlos IV en 22 de enero de 1801, separándose de Burgos; pero no tuvo efectividad dicha disposición, por diversas dificultades surgidas, hasta el año 1816 y en virtud de una Real Orden de 27 de julio. Se fijó la capitalidad en

Santander, «como más populosa, más céntrica, más rica y mejor situada para el comercio de las Castillas y de las Américas».

En el año 1805 Santander tenía una población de 10.000 habitantes, que ocupaba destacado lugar entre los puertos comerciales españoles, mereciendo elogios de viajeros de distintas nacionalidades que a él concurrían, como el Conde Alejandro de la Borde, diciendo «que los barcos que entran en la dársena interior del puerto pueden atracar a un hermoso muelle de 30 piés de largo que separa las embarcaciones de los almacenes, lo cual supone una gran ventaja por la rapidez y economía en el transporte de fardos, servicio de vigilancia y seguridad de poder embarcar las mercancías sin sufrir deterioros por la humedad», haciendo resaltar además «los grandes caminos que le comunican con el interior de España y que hacen posible el aprovechamiento de granos, aceites y vinos necesarios a esta pequeña provincia», proporcionados por Castilla la Vieja, habiéndose establecido nuevas comunicaciones recientemente con la Rioja y Navarra. En su amplia referencia acerca de Santander da Laborde interesantes datos del movimiento habido en nuestro puerto en el año 1803, durante el cual vinieron de América 40 navíos conduciendo géneros coloniales, y desde los puertos europeos 116 buques mercantes, 62 de ellos franceses. Las naves salidas de Santander para La Habana, Veracruz, Montevideo y La Guayra sumaron 45 en total, integrando sus cargamentos hierros, aceros, papel, licores, cerveza, aceite, harinas, drogas, etc., y varios millares de volúmenes impresos, despachándose para distintos puertos europeos 75 navíos de distintas banderas, que transportaron en total una carga de de 35.902 quintales de productos procedentes de España y de sus colonias. Este movimiento mercantil proporcionó a la Real Hacienda 16.407.648 reales de vellón, recaudados por la aduana santanderina.

Restablecida la paz en 1802 recobra el puerto santanderino gran actividad mercantil, dándose el caso que en 30 de junio de 1802, habiendo fondeado la fragata HUMILDAD de la matrícula local, vendió pocas horas después todo su cargamento de azúcar que había traído de la América española. El mismo día arribaba la corbeta SAN PABLO, que igualmente liquidó las mercancías transportadas, como hiciéranlo también otros dos barcos procedentes de Buenos Aires, fletados con cueros al pelo, pieles de chivo y chapas de toro. En crecidísimo número salieron en el mes de junio de 1802 veleros de todas clases para los mares del Sur y Veracruz, dejando desabastecida de mercancías la plaza santanderina, viéndose obligados los comerciantes de la misma a realizar urgentes pedidos a las fábricas nacionales y extranjeras para reponer las existencias de los géneros, que ofrecían a mejores precios que en Cádiz, al comprar directamente a los fabricantes y anticiparse a ellos en tres o cuatro meses. Había entonces, sin embargo, dificultades económicas sufridas por los negociantes, como la carencia de efectivo metálico, esperando la llegada

de caudales de América, venidos a la plaza en buques particulares, algunos de los cuales, como la fragata NUEVA LIEBRE, dio fondo en nuestra bahía a los 62 días de haber salido de La Habana, en cuya plaza «estaba todo efecto abatido».

Los armadores santanderinos no se resignaban a que sus naves permanecieran inactivas a causa de los ataques de navíos corsarios y, en nuestro puerto, valiéndose de las facilidades concedidas por las fábricas de artillería de Liérganes y de La Cavada, podían disponer del armamento preciso para realizar navegaciones hasta los puertos de la América española, venciendo los riesgos de los ataques ocasionados por embarcaciones enemigas y apresando también algunas veces a navíos que navegaban bajo el pabellón de naciones que sostenían contiendas con nuestra patria.

Para armar los navieros santanderinos sus naves en corso y mercancía tenían, como ya dijimos, distintas normas, pues mientras que algunos utilizaban buques «de muchos piés y poderoso armamento con tonelaje grande», otros utilizaban en sus expediciones naves de menor desplazamiento que tenían positivas ventajas, al poder eludir la persecución y caza de que pudieran ser víctimas por parte de navíos de guerra, haciendo sus singladuras muy cercanos a las costas, sin graves riesgos, por ser de reducido calado, pudiendo así salir con fortuna de momentos difíciles en las singladuras que iban realizando.

En el año 1805, entre los corsarios armados en Santander, fue el de mayor importancia por su tonelaje y defensa la fragata FIDELIDAD, perteneciente al francés nativo que residía en Santander don Francisco Sayús, el cual el día 12 de febrero habilitaba la mencionada fragata para corsear contra la nación británica, yendo tripulada la nave por 164 hombres y armada con 20 cañones de calibre de a seis y cuatro, 50 fusiles, 100 sables, 100 pistolas, 6 esmeriles y otras armas ofensivas, obteniendo el armador la necesaria patente de corso y mercancía antes de comenzar la expedición proyectada y dando fianza también a favor de la Real Hacienda «sobre la responsabilidad de doce quintales castellanos de pólvora y otros utensilios que hubo de sacar de los Reales Almacenes y repuestos de la plaza santanderina». La pólvora estaba envasada en 12 barriles, recibiendo también el armador 42 cuerdas mechas con doscientas libras de peso, quinientas balas de hierro del calibre de a cuatro, tres mil seiscientos del de cuarterón para metralla, cincuenta fusiles con otras tantas bayonetas y sus vainas, 2.000 cartuchos de fusil con bala, todo lo cual debía de devolver Sayús en el plazo de seis meses, habiendo afianzado el valor del armamento antes de comenzar la expedición.

El vecino y comerciante santanderino «matriculado en su Real Consulado, don Pedro Labát», elevó una solicitud al Excmo. Sr. General del Departamento del Ferrol el 22 de febrero de 1805, en la cual le hacía constar haber adquirido por compra la goleta francesa LA REPRESALIA,

perteneciente al armador de Bayona de Francia don Martin Teillary, surta en nuestro puerto y armada con 14 cañones, para hacer el corso «con el fin de dar una prueba de su patriotismo, deseando cambiar el nombre de la goleta para ponerla EL VENGADOR. Desplazaba 100 toneladas de arqueo y valía cuarenta y un mil francos, equivalentes a ciento sesenta y cuatro mil reales.

Para la habilitación de EL VENGADOR dio la exigida fianza de Real Patente de Corso el mercader santanderino don Juan Antonio de la Cuesta a los efectos de la habilitación de dicha goleta, de cuyo mando se encargó el capitán don Antonio de Arana, que disponía de una tripulación de 72 hombres para atender a la maniobra y al servicio de los catorce cañones de calibre de a tres reforzados, veinticuatro fusiles, veinticuatro pistolas y veintiséis sables.

El 28 de marzo de 1805 el capitán del EL VENGADOR don Antonio de Arana firmó una contrata con la tripulación a sus órdenes, figurando entre los individuos de ella don Andrés Digart, capitán supernumerario; Pedro Morable, segundo capitán; Ramón de Jáuregui, teniente; Bernardo Sueros, segundo Teniente; Juan Recalde, cabo de presa; Juan de Cirres, cirujano; Juan María Eliave, contraestre; Juan Bautista Ferré, condestable; Antonio Daguerre, carpintero; Pedro Dabuno, velero; Juan Romo, dispensero; Pedro Basullet, tonelero; etc. Ganaba el capitán por vía de préstamo o avance por tres meses de la campaña cuatro mil ochocientos reales de vellón, y además tendría doce partes y dos por ciento sobre el producto total de las presas. Al segundo de abordó se le abonarían cuatro mil ochocientos reales vellón y seis partes de presa, ganando el teniente dos mil ochocientos reales y ocho partes de presa, participación igual a la del segundo. El primer y segundo cabos de cañón percibirían dos mil cada uno y tres partes de presa, siendo el cirujano remunerado con tres mil doscientos reales y ocho partes de presa.

Finalmente fue apresado EL VENGADOR el 9 de abril de 1806 por la fragata de guerra británica la V., capitaneada por Eduardo Bruce, que recogió la Real Patente y demás documentación, excepto la contraseña que fue arrojada al mar. El fiador don Juan Antonio de la Cuesta solicitó que fuera cancelada dicha Patente.

Otro de los navíos, armado en corso y mercancía por don Francisco de Sayús, fue el BARBARROJA, aparejado de lugre, que salió a corsear «contra la nación británica nuestra enemiga», tripulado y habilitado con treinta y ocho plazas, cuatro carronadas del calibre de a doce, seis cañones del de a cuatro más cuatro más, veinticinco fusiles, treinta pistolas e igual número de sables y otras armas ofensivas, obteniendo la correspondiente Real Patente después de afianzar hasta la cantidad de sesenta mil reales de vellón siempre que ocurriese naufragio, apresamiento u otra pérdida. Mandaba este corsario don Francisco Blanco, siendo se-

gundo piloto don Tomás de la Cuesta y primer cabo de presa don Bartolomé Menchaca, para una campaña de tres meses de duración.

Los pertrechos necesarios para la defensa del LUVE fueron ochenta balas del calibre de a tres, tres quintales de pólvora, ochocientos cartuchos de fusil, veintinueve libras de cuerda mecha y tres barriles para empacar la pólvora.

De las presas efectuadas por navíos corsarios armados en el puerto de Santander, citaremos la realizada por la corbeta CANTABRIA, yendo en un viaje hacia los puertos de la América española, que permitió percibir a los tripulantes no calificados hasta la cantidad de quince mil reales de vellón.

El 17 de febrero de 1806 el bergantín dinamarqués BANDERS XAAL, al mando de Nicls Wimm, que había salido de Riga con cargamento de trigo «para Coruña, Santander y Sevilla», arribó a nuestro puerto después de recalar en La Coruña, no pudiendo hacerlo en Sevilla por haberle obligado un cutter inglés a desistir de la entrada en dicho puerto andaluz, sometido al bloqueo, sufriendo con tal accidentada navegación averías que necesitó reparar en nuestro puerto. Pocos días después de la indicada fecha soltaba también el ancla en la bahía santanderina el diate portugués BUENA ESPERANZA, procedente de Corcubión con sardina y grasa, capitaneado por don Antonio Gómez de los Reyes y siendo apresado en 28 de octubre de 1805 por el lugre de guerra UNION, comandante Francisco Norquar, que le condujo a Jersey, donde fondeó el 13 de diciembre para quedar allí hasta ser liberado el día 28, para ponerse en rumbo a Santander.

No fue el diate portugués BUENA ESPERANZA el único buque de dicha nación que entró en el mes de marzo de 1806 en el puerto santanderino, haciéndolo igualmente el bergantín NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO para recibir un cargamento de trigo destinado a Lisboa, que, al emprender su ruta y llegando al frente del castillo de San Martín, «no tomando con prontitud para adelante cuando viró el barco de Sur a Norte, tocó y varó en un banco de arena sin ser posible sacarle de él, porque bajaba el agua, sufriendo diversas averías al salirse de su sitio el palo mayor y el bauprés y descubrir agua el citado bergantín, por lo cual hubo necesidad de sacar el trigo con pinazas para traerle al muelle, habiendo quedado el buque casi inutilizado el 28 de marzo de 1806».

Con la intervención de don Guillermo Dickinson, cónsul de los Estados Unidos en Santander, que hizo las funciones de intérprete, compareció en la escribanía de don Francisco de Peredo Somonte el capitán del bergantín angloamericano JULIA, de 116 toneladas, Carlos Dayton, propietario del mismo, para hacer una protesta de mar el 22 de septiembre de 1806, en la que dijo «haber salido en Nueva York directamente para Santander con cacao, azúcar y palo de Campeche», el día 1.º de septiembre del citado año y que el 10 de octubre fué «apresado y tomado posesión

de él por el corsario inglés de guerra LORD NELSON, su comandante James Lecheurt, y después el 14 del mismo mes fué apresado y tomado por el corsario español LA VENTURA de Bilbao, capitaneado por Antonio Arana, y el 16 del mismo mes fué apresado por la fragata de S. M. LA EGIPCIANA, capitán el honorable Carlos Elphintove Flemen, y enviado al puerto de Plymouth».

Desde el puerto de Bayona de Francia seguían haciéndose en 1807 frecuentes envíos de maíz y otros cereales en buques portugueses, que traían sus cargamentos a la plaza santanderina o destinados a Lisboa u Oporto. Algunos de tales navíos, consignados a los citados puertos lusitanos, arribaron a Santander obligados por vientos contrarios o para repostarse, habiéndolo hecho los nombrados VIGILANTE, capitaneado por Luis Antonio Leito, LUDIVINA diate portugués que mandaba el capitán Francisco José Ferreira, el bergantín VIAMONTE y el diate NOÉ BARAFIA, cuya derrota tenía a su cargo don Joaquín Barros. Todas las embarcaciones antes citadas echaron el ancla en la bahía santanderina en los meses de febrero y marzo de 1807, haciéndolo además otros de la misma nacionalidad, entre ellos el diate HÉRCULES, cuyo capitán José Leonardo le puso en rumbo al salir de Amsterdam para Lisboa, fletado con variadas mercancías el 27 de enero, y el nombrado FLOR DE MONDONGO, que soltó la vela el 3 de marzo del año arriba citado para transportar algodón, cueros y azúcar hasta La Coruña.

La goleta americana SEA FLOWER, capitaneada por Natanael Kent, que había salido de Dubury con un cargamento de bacalao para Santander, consignada a la viuda del cónsul yanki O'Brien, llegó a nuestro puerto después de 65 días de navegación el 15 de abril de 1807, valiendo el cargamento traído 5.895 pesos fuertes. La liquidación del importe de las mercancías transportadas por la goleta originó un ruidoso incidente en nuestra ciudad, pues no habiendo letras sobre los Estados Unidos, el capitán Kent llevó el dinero obtenido por las mercancías a bordo de la goleta para seguir a Figueras de Portugal y comprar allí un cargamento de diversos frutos, «pero enterado el Gobernador de Santander, que era don Tomás Onojú, subió a bordo con tropa y paisanos para quedar dueño del barco.»

El último velero del cual tenemos referencia acerca de su viaje de Lisboa a Santander, en el año 1807, fue la goleta NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, mandada por el capitán Estanislao da Silva, que había zarpado de la capital lusitana a las tres de la tarde del día 19 de junio para traer a Santander aceite, y que fondeó en la bahía el día 6 de septiembre, después de haber corrido un fuerte temporal sobre la costa de Asturias que le obligó a entrar de arribada en Ribadesella.

LA GUERRA CONTRA NAPOLEÓN

Para evitar los graves perjuicios que pudieran ocasionarse derivados de los ataques corsarios, utilizábase frecuentemente el recurso de simular la propiedad de la carga transportada en naves de pabellón extranjero, librándose así muchas veces los mercaderes santanderinos de muy considerables pérdidas, estipulando notarialmente cargadores y capitanes de navíos convenios con cláusulas y condiciones tendentes a asegurar la salvaguarda de importantes intereses. Así hubo de hacerlo el 18 de enero de 1808 doña Margarita Loughuan, viuda de don Luis María O'Brien, cónsul que fue de los Estados Unidos en el puerto de Santander y sus agregados, con casa de comercio abierta, cuyo apoderado don Marcial de Altuna declaró «haber cargado de su cuenta 5.000 fanegas de trigo y una partida de vino en el diate portugués NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, destinada al puerto de Sanlúcar de Barrameda y con papeles simulados en cabeza del capitán portugués llamado José Coello, asegurando la mayor parte del mismo en esta plaza con firmas de varios comerciantes establecidos en ella...». No obstante tales precauciones, el diate portugués fue apresado por un corsario de Inglaterra y llevado al puerto de Plymouth.

La ocupación del puerto y villa de Bilbao por las tropas francesas obligó a entrar en la bahía santanderina al bergantín portugués UNIÓN, cuyo capitán don Joaquín Ignacio tenía el mando para un viaje emprendido desde Figueira a Bilbao, con cargamento de sal, el 17 de agosto de 1808, teniendo necesidad de arribar a Ribadeo, haciéndolo finalmente al puerto de Santander «para libertarse buque, carga y vidas de semejantes enemigos.»

De Bayona de Francia a Santander había zarpado el cachemarán SAN ANTONIO DE PADUA Y ÁNIMAS para transportar maíz y harina, emprendiendo la derrota con tiempo favorable, pero «hubo de experimentar persecuciones de buques enemigos, según las señales de la costa, por lo cual se vió en la necesidad de arribar a Mundaca, Plencia (donde varó), y Santoña, pudiendo entrar finalmente en el puerto santanderino» el 23 de Abril de 1809.

En el transporte de las mercancías, desembarcadas en los muelles de Santander y destinadas al interior de Castilla, utilizábanse los servicios de arrieros que cumplían escrupulosamente sus obligaciones con menos dificultades que en pasados tiempos, al utilizar las nuevas vías de comunicación con el interior de Castilla, habiendo en la plaza santanderina corredores de arriería que garantizaban el cumplimiento de las operaciones concertadas, aunque no dejaron de producirse algunas reclamaciones en determinados casos, como una, de la cual tenemos noticia, planteada el 1.º de octubre de 1806, sobre el pago de 14.966 reales de vellón y 26

maravedís, procedente de 76 arrobas de cacao (1) guayaquil, que habían sido entregadas para conducir las a determinada ciudad.

Las incautaciones de diversos géneros y efectos realizadas por los franceses en Santander originaron frecuentes reclamaciones de los mercaderes perjudicados. Entre ellas conocemos una formulada por don Nicolás de Ageo, quien otorgó un amplio poder el 18 de abril de 1809 para plantear en Madrid el ejercicio de las acciones que pudieran corresponder y ante S. M. y sus tribunales.

El apoderado de don Pedro Ximeno, «capitán, piloto y dueño total de la fragata española nombrada LA ANFITRITE», vendió la misma a don Joaquín Muñoz y hermanos, del comercio de Santander, por la cantidad de 58.000 reales de vellón el 30 de mayo de 1806.

De las construcciones navales realizadas por cuenta de navieros santanderinos en el año 1808 fue una de ellas la del bergantín nombrado LA TRINIDAD, botado al agua en la villa de Plencia en 6 de septiembre de 1808 por don Juan Bautista de Anasagasti, maestro constructor del barco, teniendo este bergantín las dimensiones siguientes: 64 pies españoles de quilla, 64 de eslora, 22 de manga y 11 y tres cuartos de puntal, que componen 140 toneladas poco más o menos. El bergantín fue echado al agua en rosca y el 4 de octubre del siguiente quedó aparejado y en condiciones de navegar «bajo el comando y capitanía de don Juan Bautista de Libarona».

En el astillero de Zorroza se hizo por orden, cuenta y cargo de don Luis de Gales, el bergantín nombrado LOS DOS HERMANOS (a.) CORREO DE LA GUAYRA, de 93 toneladas de arqueo. Pagó 70.000 reales de vellón el día 14 de agosto de 1808 el comerciante establecido en nuestra plaza, don Manuel Lafont, por dicho velero.

Armada en corso y mercancía zarpó de Santander la fragata de 227 toneladas F DE M, cuyo capitán, primer piloto y maestre, don Toribio de Cifuentes, la puso en rumbo para un viaje con registro al puerto de Veracruz, yendo armada con ocho cañones del calibre de a seis y dos obuses del de a doce, para lo cual suplicó don Antonio del Campo, Conde de Campogiro, la concesión de la necesaria Real Patente de Corso y Mercancía, que le hubo de ser otorgada posteriormente, previa la fianza fijada, por el Excmo. Sr. Obispo-Regente de la Provincia de Cantabria, don Rafael Tomás Menéndez de Luraca.

Por las protestas de mar formuladas notarialmente en Santander en el año 1808 durante el mes de junio, conocemos diversos incidentes ocasionados por las tropas invasoras de Napoleón en la provincia de Santander y en Asturias, y en la protesta que hizo Ramón de Masaurreta,

(1) En enero de 1808 el precio del cacao de Caracas en la plaza santanderina fue de 84 pesos sencillos el quintal.

patrón de la lancha SAN JOSÉ, afirmó que había sido fletada en Bayona de Francia por don Esteban Lesca, comerciante de aquélla plaza, y con destino a Gijón, iniciando su derrota al salir de dicha ciudad francesa el 22 de mayo hasta llegar al puerto de Llanes sin novedad, «donde tuvo proporción de vender, como efectivamente vendió, todo el azúcar que cargaba y seis barricas de vino, y, estando para hacerse a la vela para Gijón con las cuatro barricas restantes de ello, se halló con la novedad y apariencia de que los franceses habían evacuado aquél puerto y que venían en retirada todos los barcos de su nación y otros españoles que allí tenían, cargados de pertrechos de guerra, tropa y otros artículos, con cuyo motivo le dijo al declarante el comandante francés que se hallaba en dicho Llanes, que era preciso se volviesen para este de Santander porque no podía seguir a Gijón y para más obligarles le mandó a bordo de su lancha 8 soldados franceses. Que por falta de escribano se presentó ante el Alcalde de aquella villa e hizo un documento de protesta en los términos que expresa y ratifica ahora y después siguió a dicho convoy francés y español que venía destinado a Gijón y se juntó con él en Comillas y en su compañía entró en este puerto de Santander el día 18 al anochecer».

En el protocolo notarial del escribano santanderino Cabanzo hemos leído otra protesta de mar hecha el 1.º de julio de 1811 por don Ramón de Arana, vecino de la villa de Plencia, y patrón de la pinaza nombrada NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, el cual había entregado «la carga de vena que había portado de San Martín de la Arena saliendo después en lastre.

La invasión de Santander por las tropas francesas no paralizó totalmente la actividad del puerto, efectuándose algunas expediciones hacia las ciudades marítimas de la América española, procurando también nuestros armadores adquirir bergantines y fragatas que pudieran ser empleados en sus giros mercantiles, reponiendo, en lo posible, pérdidas sufridas, originadas por especulaciones desafortunadas, y por decretos de las autoridades de ocupación.

Para emprender las navegaciones e ir provistos de la necesaria Real Patente los capitanes encargados de las derrotas formulaban a los interesados las peticiones de quienes ejercían la autoridad de marina, que en ocasiones la tuvo «el señor Obispo Regente de esta Provincia de Cantabria, don Rafael Tomás Menéndez de Lurca», el cual hubo de conceder la Real Patente y Contraseña de navegación a don Francisco de Sayús para su bergantín SANTA ISABEL (a.) LA JÚPITER, de 100 toneladas, siendo su capitán y primer piloto don Nicolás María de Aldecoa en un viaje con registro al puerto de Veracruz, asegurando previamente hasta la cantidad de 50.000 reales de vellón, equivalentes a la mitad del valor de dicho bergantín.

En octubre de 1808 y en el día 12, continuaba el Regente de Can-

tabria y Obispo de Santander, Menéndez de Luarca, concediendo patentes de navegación, no sólo para las expediciones que salían desde Santander hasta La Habana y Veracruz, sino también las necesarias para las derrotas sobre los mares de Europa. Entre otros navíos que zarparon de Santander llevando lanas para los puertos de Londres y de Bristol, respectivamente, figuraban el diate español nombrado SAN VICENTE FERRER de 60 toneladas de porte, capitaneado por don Miguel de Baquedano, y la goleta NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA de 80, mandada por don Juan Ybiñaga. La fragata SANTANDER de los armadores de nuestra plaza Aguirre Hermanos, que tuvo un desplazamiento de 240 toneladas, emprendió viaje con registro hasta el puerto de Veracruz, afianzando para obtener la Real Patente de Navegación por los mares de América la cantidad de 100.000 reales de vellón, equivalentes al valor de la mitad del precio de dicha fragata, de la cual era capitán y primer piloto don Juan de Basagoiti.

Otra de las Reales Patentes de Navegación, concedidas por el Obispo Menéndez de Luarca y necesaria en un viaje desde nuestro puerto al de La Guayra, fue la que utilizó el capitán y primer piloto del bergantín VOLADOR don Domingo Dabarán, en virtud de decreto del 14 y del 16 de septiembre de 1808, importando la fianza constituida previamente 60.000 reales vellón, que cubría la mitad del valor del indicado bergantín, el cual, pocos días después de esa fecha hecha, emprendió su ruta bajo registro, como hiciéranlo también el bergantín SAN JOSÉ Y ÁNIMAS (a.) EL NEPTUNO, de 130 toneladas de porte, perteneciente al comerciante de nuestra plaza don Agustín de Azpurúa y mandado por el capitán don Ramón de Villasante, que emprendió la navegación para ir en demanda del puerto de La Guayra. Para dicho puerto fue igualmente despachada la goleta del armador santanderino don Pedro de Acha, nombrada FORTUNA, de 48 toneladas, capitaneada por don Isidro de Gorrondona, que debía de tocar en su derrota en el puerto de Cumaná y rendir viaje en el de La Guayra, bajo registro afianzado para obtener la Real Patente de Navegación de América y contraseña para realizarla, y comprometiéndose a hacer buen uso de la misma y devolverla al retorno, mediando una cifra equivalente a la mitad del valor de dicha goleta, estimado en 30.000 reales de vellón. El capitán de LA FORTUNA ganaba en este viaje 60 pesos sencillos al mes, cobrando el segundo 24, el carpintero 20, 8 el cocinero, igual cantidad los grumetes, 4 el paje y 12 pesos sencillos cada uno de los catorce marineros.

Los armadores santanderinos establecidos en nuestra ciudad durante el año 1808 supieron sobreponerse para salvar su negocio durante tan calamitoso año y adquirieron nuevas embarcaciones por compra, y también encargaron directamente a maestros de ribera la construcción de bergantines y goletas, para destinarlos preferentemente a las expediciones hasta los puertos de la América española.

Se produjo un curioso incidente en la bahía santanderina en Junio de 1809, cuando habían entrado en la ciudad los guerrilleros que mandados por el famoso Campillo, lograron eludir los ataques de las tropas napoleónicas destacadas en Cantabria. En dos protestas de mar (2), formulada la primera de ellas por don Laureano de Arrarte, hacía constar que el capitán de su quechemarín SAN JUAN BAUTISTA había llegado al puerto santanderino procedente del de Bilbao, cargado con aguardiente, hierro y acero, por la noche del día 10 del citado mes y se encontró con la novedad «de la entrada de los españoles en la ciudad, habiéndose interesado de orden del jefe de ellas que llamaban El Marquesito el trasladarse con su buque y carga al otro lado de la ría y sitio de Pedreña, y, aunque lo rehusó, se le obligó a hacerlo poniéndole a bordo un práctico y tropa, que lo verificaron en la misma noche y después de la mitad de ella del siguiente día once se le condujo al arenal del Puntal, en donde a la baja mar en que quedó en seco el buque el lunes 12 por la mañana, por disposición de la propia fuerza armada española, le descargaron y llevaron en carros 5 barriles de aguardiente de su carga y no lo pudieron hacer de más por falta de carros y que por haber venido la marea de la tarde flotó el buque, con lo cual, valiéndose de la marea y del viento del NO. fresco que ventaba, se hizo a la vela para la ciudad, a la que llegó a sus muelles como a las cuatro de la tarde de dicho día al mismo tiempo que iban porción de tropas francesas por el citado puntal embarcadas en varias lanchas y pinazas».

En iguales términos que el capitán Arrarte se expresó, al hacer la oportuna protesta de mar el 13 de junio de 1809, don Juan Antonio de Ageo, que capitaneaba el quechemarín LA CONCORDIA y que, habiendo cargado azúcar, aguardiente y arroz, disponíase a zarpar de nuestro puerto con rumbo a Gijón, pero fue también obligado de orden de El Marquesito «a trasladarse al instante el sábado 10 de junio con su buque y carga al otro lado de la ría y sitio de Pedreña y, por que lo recusaba, se le amenazó y puso a su bordo un práctico y tropa armada, que con efecto lo llevó a Pedreña y de allí el domingo 11 después de media noche se le condujo al Puntal y, habiendo quedado en seco a bajamar de la mañana del lunes 12 por disposición de la misma fuerza armada española, se le descargó en carros 6 barricas de aguardiente, 20 sacos de arroz, dejando estropeada una barrica de aguardiente, de cuyo resultado se desfondó y perdió la mitad, y que no descargaron más por falta de carros y porque vino la marea y flotó el buque, en cuya virtud y del viento fresco que corría se hizo a la vela y vino para la ciudad a las cuatro de la tarde del lunes al tiempo que en varios buques iban para el propio Puntal porción de tropas francesas».

(2) Santander, Protocolo de don Francisco de Pereda Somonte. Año 1809, folios 21 y 22.

Como ya hemos dicho, en la segunda mitad del siglo XVIII fueron abiertos los caminos que podían comunicar el puerto santanderino con el *hinterland* castellano, haciendo posible la prosperidad castellana con la intensificación del cultivo triguero para abastecer las fábricas de harinas que iban poniéndose en funcionamiento sobre las cuencas de los ríos montañoses y que con su producción nacionalizaron los envíos de dicha mercancía hasta las ciudades marítimas de la América española, desplazando el arribo de harinas extranjeras (3) cuya exportación desde Santander decreció muy rápidamente. Esto determinó el auge de los negocios locales con un considerable aumento del gremio de mercaderes, no sólo procedentes de las provincias limítrofes, sino también extranjeros de distintas nacionalidades que incrementaron las colonias respectivas. Así no sólo franceses nativos, sino también súbditos ingleses y alemanes abrieron casas comerciales para variados giros mercantiles, adquiriendo además algunos buques que fueran eficientes elementos colaboradores en los negocios emprendidos.

El alemán Claes Schmidt, domiciliado en Santander en 27 de julio de 1809, adquiría el bergantín ANA MARÍA, fondeado en el puerto y que era propiedad del armador Rumer Ruge, radicado en Santander, por cuenta de una sociedad de casas alemanas establecidas en nuestra ciudad. Tuvo este bergantín 36 varas de quilla, 15 pies de puntal y 34 y medio de manga, medida hamburguesa, y, «anclado en el puerto y sitio del Real Astillero de Guarnizo», había sido botado al agua en Kiel por el constructor Claus H. Scheell «con madera de roble nacida y cortada en territorio de S. M. danesa». Este navío fue adquirido en 1814 por don Francisco Sayús, el cual pagó 6.000 pesos fuertes en metálico y le cambió de nombre poniéndole el de VICTORIA, al incluirle en la matrícula santanderina.

Seguían dificultando el arribo de embarcaciones al puerto de Santander las contingencias originadas por la invasión francesa en Cantabria y repetidamente formulaban su protesta de mar los capitanes que tenían a su cargo las derrotas de naves extranjeras o de pabellón español, y así hubo de hacerlo el 18 de mayo de 1813 don Atanasio de Echevarría, que mandaba el quechemarín SAN JOSE, con el cual había salido desde La Coruña para nuestro puerto el 26 de abril, fletado con sardinas, cacao, arroz, bacalao, etc, disfrutando en los comienzos de la navegación de tiempo favorable del OSO. y mar bonancible, para arribar a La Concha de Rivero la madrugada del 27, donde permaneció hasta el 29, en el que tornando a cambiar el viento al Suroeste, volvió a dar vela a las 5 de la mañana. «Navegó sin novedad hasta el día primero del corriente mes de mayo, hasta que encontrándose sobre la altura de Lastres con la corbeta

(3) En 1790 había almacenados en Santander 6.349 barriles de harinas extranjeras, no existiendo ninguna de producción española.

LA CARIDAD, su capitán don Juan Antonio del Elorduy, y puesto al habla le comunicó que en Santander tenían noticias positivas de que el enemigo se acercaba a ella, y, para asegurarse de ello, determinó arribar al puerto de Ribadesella en compañía de otras embarcaciones que pasaban a hacer lo mismo y traían el propio destino. En efecto, habiendo arribado a él, al cabo de cuatro días tuvo aviso de ésta, diciendo que no había novedad, por fuerza de lo cual determinó salir con las demás embarcaciones el día 7 y seguir su navegación en compañía de la goleta SAN ANTONIO, que también traía carga perteneciente a la nación y a quien vino convoyando una goleta de guerra inglesa, la cual sin detenerse siguió su viaje hasta el puerto de Castro Urdiales, de acuerdo con el comisionado que venía encargado de los pertrechos de guerra, a saber lo que pasaba en aquél puerto y ocurrir a lo que pudiera ofrecerse, y *de facto* habiendo llegado a él, halló aquel puerto bloqueado de buques de guerra y con escasez de pólvora y otros efectos, en cuya virtud dió orden al Gobernador de aquella plaza para que la precitada goleta de guerra, según dijo su comandante, buscara el cachemarán del que declara y le llevase prontamente a remolque allí, porque urgían las municiones para defensa de ella; en virtud de lo cual se hizo a la vela la citada goleta de guerra con este objeto y encontró sobre la altura de Comillas al compareciente, con viento fresco por el NE., arriadas las velas con dos fajas de rizos, y se vino el comandante inglés con el expresado comisionado, llamado don Manuel de Aguirre, a bordo del cachemarán, quienes le indicaron que tenía que dirigirse con él a dicho puerto de Castro; a lo cual se resistió racionalmente el declarante, diciendo que su destino era para Santander y después de hacer allí la descarga se dirigiría a Castro, y a esto le replicaron que era preferente atención el servicio de la Patria, añadiendo el comandante de la goleta de guerra inglesa que, si hablábamos sobre excusarse a seguir sus órdenes, le pasaría por las armas, con lo que no tuvo otro remedio que el de enmudecer en el asunto. Después el día 8 le mandó a bordo un calabrote, que, amarrado al palo mayor, dió fuerza de vela a la goleta, de forma que le abrió el barco, de cuya resulta descubrió mucha agua y a su consecuencia no se podía largar la bomba de la mano, y, viendo que no se podía resistir tanto trabajo, suplicó el declarante al citado comandante inglés que cortase la vela, porque de lo contrario se iba a pique sin remedio, a lo que accedió, hecho cargo de la razón de la súplica, y en tal disposición le llevó hasta la abra y vista del mencionado puerto de Castro, en donde se mantuvo hasta que entraron los enemigos, fondeando en 25 brazas de agua. Desde este fondeadero se puso a la vela a las órdenes de los buques de guerra ingleses y se dirigieron a Bermeo, llevando también a remolque la citada goleta, en donde se mantuvo fondeado entre ellas a 20 brazas de agua, haciendo guardia día y noche a la bomba, por el miedo de irse a pique. Se dieron a la vela el día 14 llevándole a remolque; se veía

en la forzosa necesidad de abandonar el barco por lo mucho que les apretaba el agua y el bergantín no quería largar el remolque por miedo de los corsarios de Santoña, pero en fin quiso Dios que a la mañana siguiente abonanzó el tiempo y, entrando por el NE. el viento, vinieron en demanda de Santander, a cuya boca les dejó al bergantín inglés, echándole a bordo 22 artilleros españoles que había embarcado en la expresada plaza de Castro, para que los condujera a tierra, como en efecto lo hizo, habiendo fondeado en esta bahía a las 2 de la mañana de hoy en el día de la fecha».

Duros y repetidos temporales reinaron en el mes de septiembre de 1813, determinando distintas arribadas a nuestro puerto de naves que venían directamente consignadas a comerciantes locales o iban a rendir viaje en otros puertos del Cantábrico. De los fletados directamente a Santander el quechemarín NUESTRA SEÑORA DE LOS AFLIGIDOS que, capitaneado por el vecino de Plencia, José de Ibarra, había partido de Oporto cargado de aguardiente, azúcar, arroz, cacao y otros efectos el 25 de julio, sufrió tiempos muy contrarios durante sus singladuras hasta entrar en la bahía santanderina el 4 de septiembre del citado año último, después de haber arribado a Vigo forzosamente y a Camariñas, «viéndose obligado el día 2 de septiembre a causa de una fuerte turbonada por el Oeste-Este Noroeste a arriar toda la vela, quedando sólo con el trinquete hasta las doce de aquella noche, en la cual se vió forzado a quedarse a palo seco y venir así corriendo hasta romper el día y, una vez calmado el viento, volvió a largar vela, pudiendo entrar finalmente en Santander.» Según otra protesta de mar, que hizo en nuestro puerto el 7 de septiembre de 1813 el capitán Manuel de Rentería, encargado del mando del quechemarín SAN JUAN BAUTISTA, que había salido de Cádiz con aceite y aguardiente para Santander el 9 de julio y que tuvo también precisión de entrar de arribada en Camariñas el día 15, había fondeados en dicho puerto, obligados por un durísimo temporal, «más de treinta buques», y una vez amainado el tiempo volvió a hacerse a la vela con vientos favorables, hasta que el día 5 de septiembre padeció una nueva tormenta, teniendo necesidad de dar constantemente a la bomba hasta poder entrar en el puerto de destino, fondeando en San Martín a las 12 de la noche del 7 de septiembre.

El capitán del transporte inglés KENNERO LEY CASTLE N.º 4, apellidado Sharpe, fue autorizado para vender el quechemarín francés LA AMBICION, «de 14 toneladas de arqueo poco más o menos» y que había sido apresado por el buque de guerra británico BELLE POULE el día 21 de septiembre, adquiriéndole al estar fondeado en Santander don Pedro José de Obregón, vecino de la ciudad, que pagó como precio por la compra la cantidad de 6.000 reales de vellón.

Al puerto santanderino arribó la polacra española PAZ, obligada por tiempos contrarios y que se había hecho a la vela desde Cádiz con aguar-

diente, cacao, sebo, y otros artículos para Bilbao el 9 de noviembre de 1813, capitaneándola don Antonio Serra, el cual hizo la obligada protesta de mar ante el Notario don Santos de Cabanzo el 13 de diciembre y dijo «que el día primero del corriente arribó en busca de este puerto y en efecto entró en él y su bahía a las cinco de la tarde, o, por mejor decir, de la noche del mismo, habiendo experimentado que un transporte inglés que entraba al mismo tiempo, en ocasión de dejar caer el ancla, le abordó y rompió el botolón, cebadera, la verga de sobremesana y faltaron las burdas de gavia».

Don Francisco de Sayús, establecido en Santander y armador del bergantín VICTORIA, de porte de 200 toneladas, que capitaneaba Don Pedro Antonio de Areicoechea, solicitó el 10 de diciembre de 1813 la exigida Real Patente de Corso y Mercancía para dicho navío, que estaba habilitando para un viaje desde la bahía santanderina hasta Cádiz, Patente que le fue concedida por el Comandante-Ministro de la Marina de la Provincia y Brigadier de la Real Armada, Don Teodoro de Argumosa, después de haber sido prestada por don José de Legarra, comerciante y vecino de la ciudad, la obligada fianza de 60.000 reales de vellón, equivalentes a la mitad del valor que tenía dicho bergantín. «A las 11 del día 30 de junio y, siguiendo su navegación, advirtió, como a los cuatro de la tarde, que una balandra inglesa le daba caza con viento fresco, en fuerza de lo cual viendo que, según su situación, no podía dejar de caer en sus manos, no tuvo más remedio que arribar sobre la costa de Liencres con parecer de su tripulación, y en este estado echó la balandra una lancha tripulada para perseguirla y en su concepto apresarla, de cuyas resultas se vió precisado a ir a la costa y sacar precipitadamente sus ropas de uso y las del equipaje y con este motivo se quebrantó la quilla de la pinaza y algunas tablas del fondo, quedando de consiguiente en imposibilidad de llevarla los ingleses de la lancha y el declarante de sacarla de allí»

El capitán don Pablo de Aguirre salió de Gijón con el quechemarín FLOR DE MAYO, cargado de grasa y quesos para Llanes, haciéndose a la vela el 29 de septiembre de 1811 y pudo navegar sin novedad hasta las 11 de la noche, a cuya hora saltó el viento al Norte, por lo cual se vio en la precisión de hacer rumbo al Este con todas las fajas de rizos mayores. La noche del 30 le saltó viento al ONE fresco y amaneció sobre la boca del puerto de Santander, de donde salieron las trincaduras francesas y fue apresado y conducido por las mismas al puerto, donde pudo rescatar el buque tasado en 8.000 reales de vellón.

Continuaron los apresamientos de navíos del comercio español en las aguas de nuestra costa durante el año 1814, no obstante lo cual pudieron llegar a Santander embarcadas algunas tropas españolas. El 20 de enero del indicado año el capitán Mac Donell, que mandaba la fragata inglesa TRANSPORTE NÚMERO 28, manifestó «que, habiendo salido de Pormouth



NOS LOS INDIVIDUOS

DE LA COMISION DEL PUERTO DE MAIZANAS
POR LA JUNTA DE UNIDAD DEL MISMO Y SUS SOCIALES NATOS A

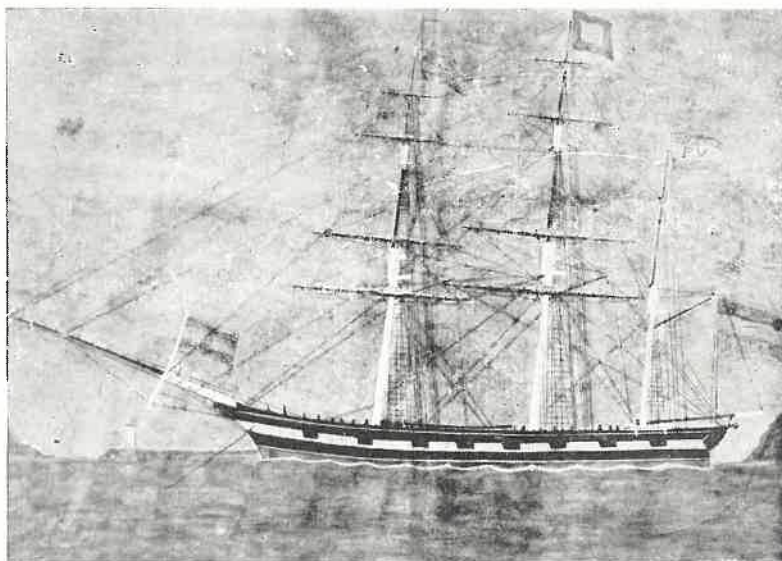
[illegible]

Capitan del Puerto

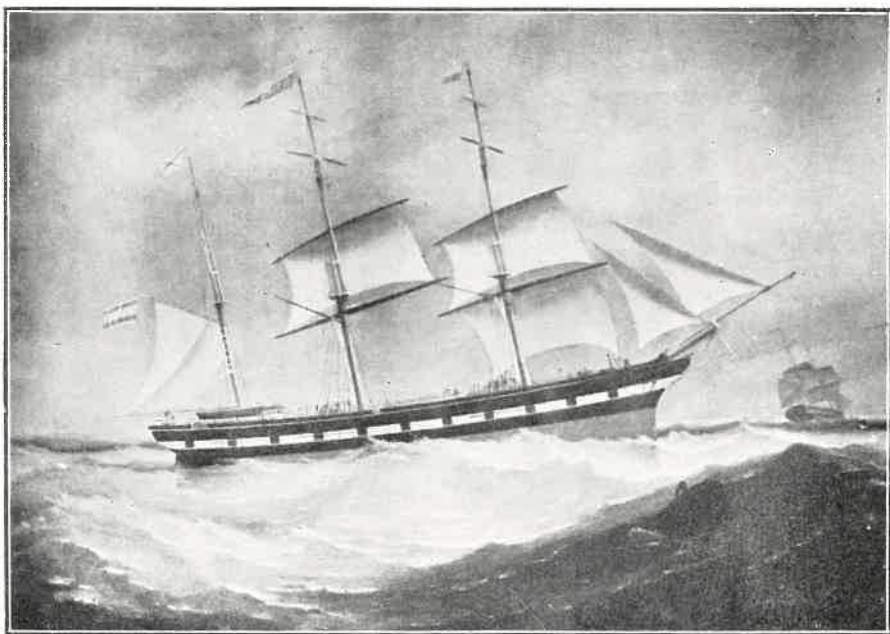
Total See: stars

11/16/2011 11:16 AM 11/16/2011 11:16 AM

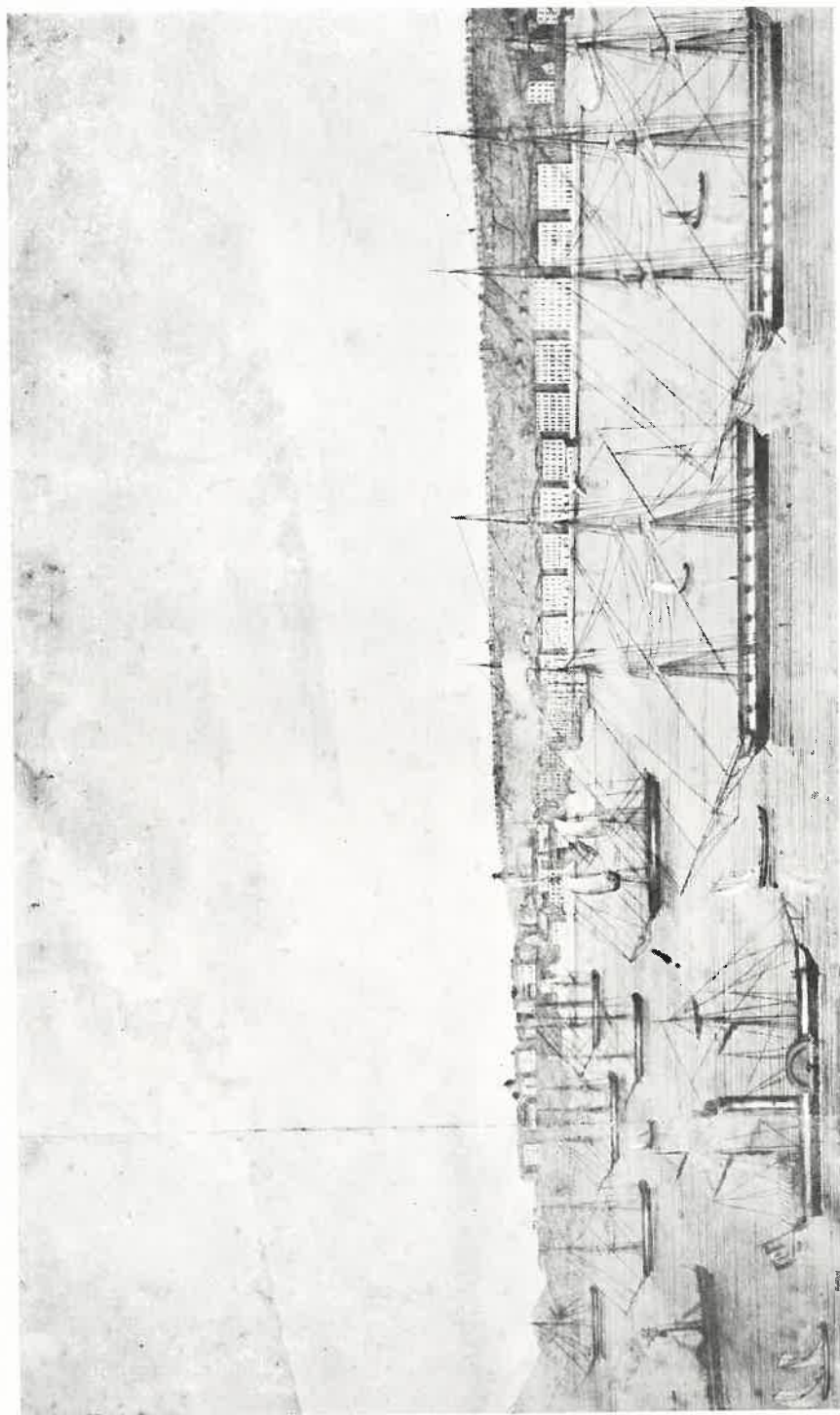
Patente de sanidad para un viaje de la barca «F V» desde Matanzas a Londres
el 1 de febrero de 1859. Col. Barreda



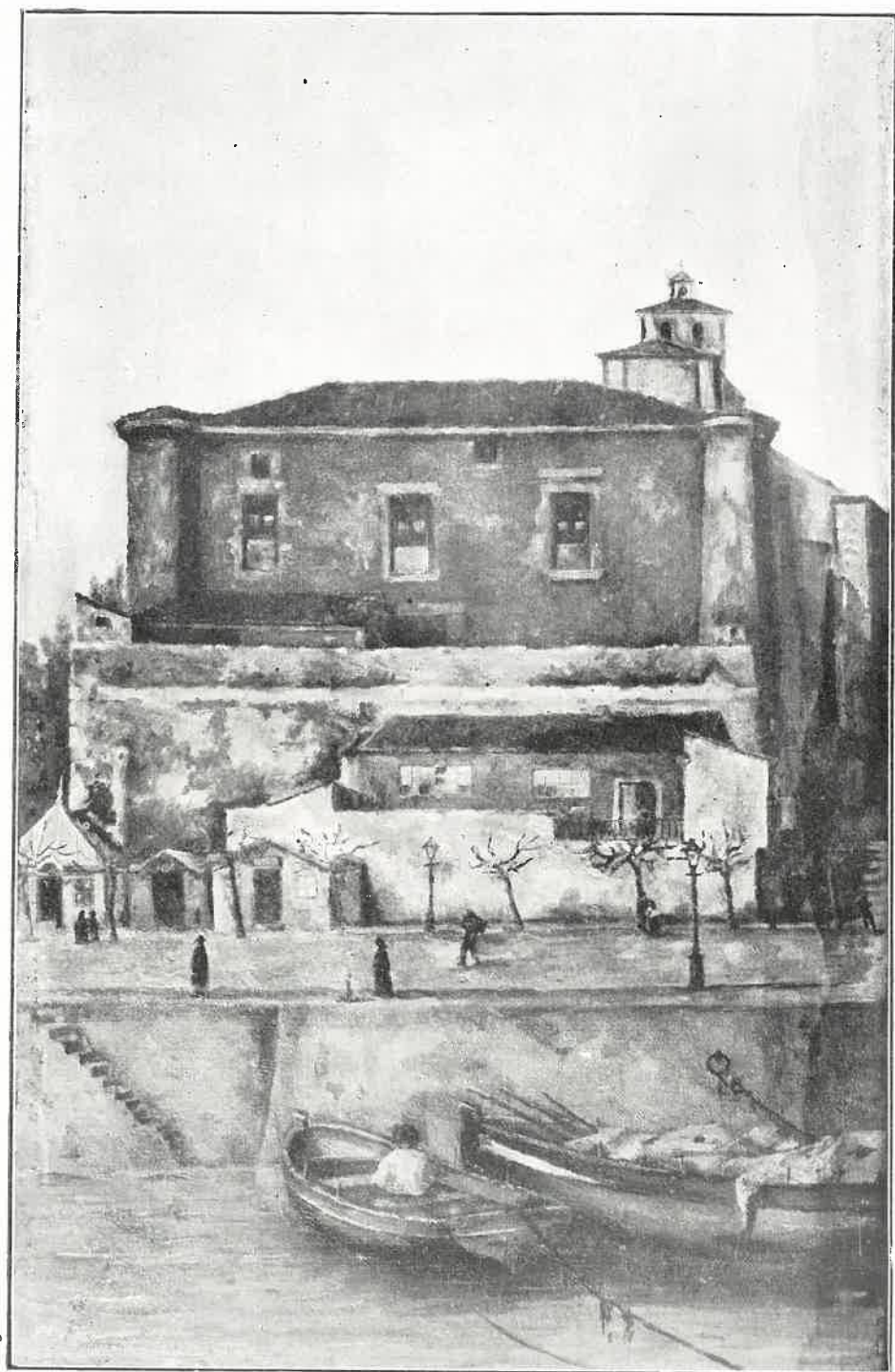
El brick-barca «F. V.» de 250 toneladas del armador santanderino don Francisco de la Vega. Hacia el comercio entre La Habana y Santander a mediados del siglo XIX. Colec. Barreda



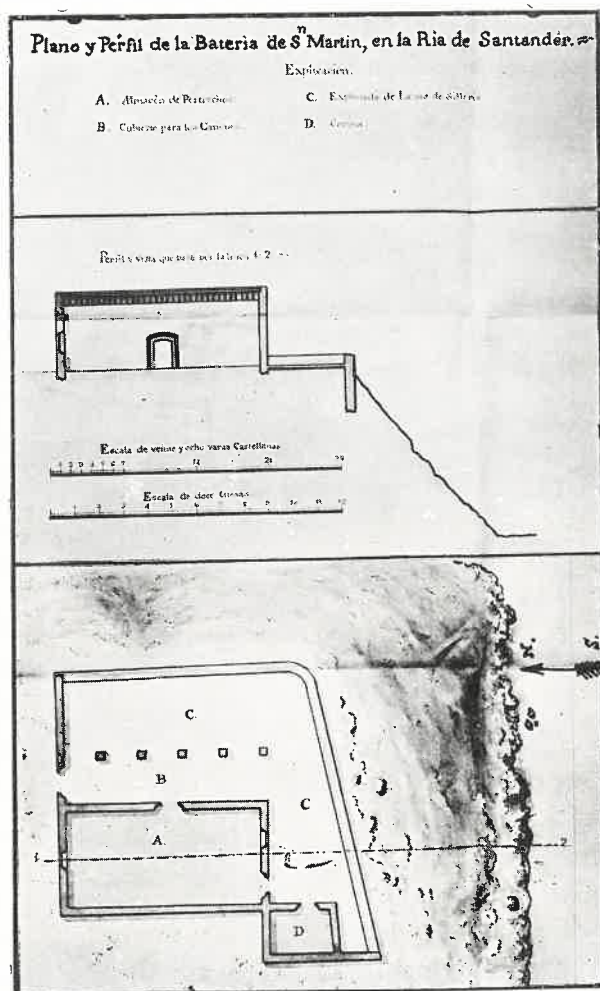
El brick-barca TETUÁN de 414 toneladas, propiedad de los señores Abarca y Plasencia de Santander. A mediados del siglo XIX realizó numerosos viajes a América y Filipinas



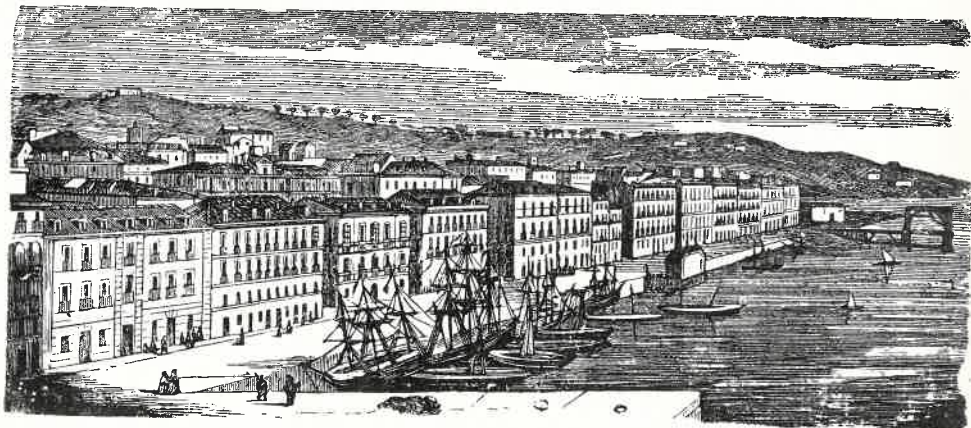
Vista del puerto de Santander en 1860



Vista del viejo castillo de San Felipe junto a la Catedral y situado sobre la antigua dársena



Plano de la batería de San Martín, en las proximidades de la entrada del puerto. Archivo de Simancas



Una vista del muel'e santanderino en 1860



Vista del Sardinero desde Piquío en 1877. Puede verse fondeada en el abra la fragata NUMANCIA. Acuarela de Wünsch

el domingo día 9 con tropas españolas para conducir a Santander bajo convoy a las 2 de la mañana, corrió fuertes temporales que le obligaron a entrar de arribada en Falmhtou y el 19, ventando fuerte y con lluvia, a las 4 de la tarde divisaba el Cabo Peñas al N. O., un cuarto al Oeste distancia como de once leguas. El 20 tomaron en vuelta hacia Santander, poniendo una bandera de señal pidiendo práctico; a las tres y media de la tarde fondeó, entrando en el puerto de Santander, en siete brazas. A las siete y media ventaba recio, a las ocho libró el barco, por lo que dejaron caer el ancla de horma con cincuenta brazas de cable, en cuyo estado se mantuvieron, habiendo puesto ya en tres brazas y media de fondo, pasando los mares por encima de la cubierta. A veces eran altos como los topes, en cuyo tiempo se hallaba cerca del arenal y perdía el bote de la popa; habiéndose cegado las bombas, bajó el capitán a la bodega para ver qué agua hacía y eran cuatro y medio pies de agua salada, que ocasionó la pérdida de varias provisiones y camas del gobierno, con cuyo motivo empleó toda la tripulación y soldados en achicar el agua y dar a las bombas, pudiendo ser finalmente auxiliado por las lanchas del puerto, que salvaron a las tropas después de grandes peligros, para entrar en el puerto a las nueve de la mañana».

Del puerto de La Habana para el de Santander había zarpado en cinco de octubre de 1813 la fragata ÁNGELA (a.) ESPECULACIÓN, después de recoger un cargamento de azúcar, café y aguardiente, pero, comenzada su navegación, hubo de regresar al puerto de partida para huir de una goleta corsaria enemiga, permaneciendo en La Habana hasta el 28, en cuyo día salió con un convoy, que a los pocos días se dispersó a causa de los malos tiempos y, «una vez entrado en el canal de Bahama hasta la llegada al puerto de Santander, que fue el 20 de enero de 1814, padeció un continuo temporal, pero particularmente el 28 de diciembre que, a las 7 de la mañana, un golpe de mar reventó sobre la banda de babor de la fragata, metiendo dentro tres barraganetes y anclas, abriendo la batiporta y un rumbo en el costado, que le obligó a arribar en popa para remediar lo mejor que se pudo. El 3 de enero a las 12 de la noche un golpe de mar reventó la aleta de popa de estribor, rompiendo dos barraganetes, los empavesadores del palo mayor de estribor, el caramanchel de la cámara, la escotilla y la rueda del timón, llevándose uno de los marineros llamado Francisco Díaz que lo gobernaba, y fue causa de que entrasen dentro de la cámara y entrepuentes otros golpes de mar.»

Los buques de bandera portuguesa frecuentaban también en el año arriba citado nuestro puerto, aunque hiciéranlo la mayoría de las veces obligados por los duros temporales que corrían. En 21 de febrero del repetido año 1814 echaba el ancla en nuestra bahía el bergantín portugués Activo, que navegaba desde Lisboa con rumbo a San Juan de Luz, llevando aguardiente, cueros, cacao y otros efectos, y el día 19, al

llegar a la barra de Santander para entrar en el puerto, encontró una fragata de su misma nacionalidad, que había salido dando convoy a varios buques. De la capital lusitana, destinado a Bilbao y fletado con arroz, jamón y lomo, salió el bergantín *GEORGE DE CHEPSTON*, capitaneado por Hugh George, navegando bajo convoy del bergantín de guerra de S. M. Británica *MINISTERS*, convoy que fue dispersado por duros temporales y vientos fuertes del N. al E. y NO., teniendo la desgracia de dar el velero portugués sobre el arenal de Santander, «rompiendo el mar continuamente por la popa, llenándose de agua el buque y tumbándose sobre el costado por la violencia de las mares, abriéndose las escotillas y arrojando mucha parte del cargamento fuera a la mar, quedando el buque hecho astillas durante la noche con la tormenta, de modo que el bergantín quedó hecho astillas, pues perdió el palo mayor, el bauprés y sus fondos y costados quedaron casi separados y el cargamento consumido por entero.»

El diate portugués nombrado *MISERICORDIA*, que mandaba don Antonio José González para una travesía de Lisboa a Pasajes, iniciada el 25 de febrero de 1814 a las 8 de la mañana, yendo en lastre, sufrió durante su singladura fuertes vientos del NO. y ONO. que le obligaron a media noche del indicado día a mantenerse a palo seco, entrando el 3 en Santander en una abordada, que no quiso virar el buque y se fué a tocar y varar en el arenal que llaman del Puntal, donde con el propio temporal y mares han dado otros buques.»

Otro transporte inglés, el número 465 nombrado los *WELLINGTON*, que había salido el 26 de febrero de 1814 en convoy de buques con el de S. M. *ETHALION* para Inglaterra, hizo sus primeras singladuras con buen tiempo hasta que el día 2 de marzo un viento fuerte del NO. dispersó todo el convoy con terribles chubascos de granizo, sufriendo la rotura del bauprés y otras averías el transporte citado, que hubo de arribar a Santander, formulando la correspondiente protesta de mar el 7 de marzo. Días después otro transporte de nacionalidad inglesa, la goleta *FAMA*, al servicio de S. M. Británica, entraba en el puerto santanderino, capitaneada por Henry Pellate Masber, que, como el anterior, había zarpado de Pasajes con rumbo a Inglaterra y que, después de haber tenido buen tiempo, sufrió el 8 de febrero a las 4 de la tarde los efectos de un durísimo temporal del NE., haciendo agua el buque, y viéndose gravemente amenazado de dar sobre la costa, tuvo necesidad de disparar varios cañonazos pidiendo socorro, al mismo tiempo que el capitán ordenó tirar el ancla de babor bajo el cabo de Latas, siendo socorrido finalmente por las lanchas salidas de la bahía santanderina, después de haber tocado sobre las rocas, pero consiguiendo «por último sacarle fuera aunque con gran dificultad.»

Del puerto de Cok, cargado con aguardiente, avena y otros efectos

destinados a Pasajes, había salido el bergantín portugués GRAN LORED, cuyo capitán don Manuel de Oliveira emprendió la navegación con tiempo favorable hasta el día 10 de marzo de 1814, en que a las 4 de la tarde, al estar en la latitud 44° 24' y longitud 5° 24', «fue encontrado y abordado por una fragata americana que, entrando su gente a bordo de la escona, abrieron las escotillas y sacaron sobre cubierta más de 100 sacos de avena, echando el grano a la bodega sobre la demás carga, para reconocer, según decían, de si en los sacos había algunos papeles que no encontraron, por lo que se marcharon dejándoles libres». Los grandes vientos del NO. obligaron al velero portugués a poner proa a Santander, donde después de tomar práctico fondearon en la bahía.

En 5 de febrero de 1814 zarpó el bergantín-goleta SANTO TOMÁS y NUESTRA SEÑORA DE LA CINTA, fletado de aguardiente, vino, azúcar y otros efectos. Iniciaba un viaje de Cádiz a Santander al mando del capitán don Felipe de la Puente, «que experimentó con su nave temporales fuertes y continuos y, al verse sumergidos en disposición de perecer, tuvieron necesidad de arrojar al mar para aligerar el buque varios efectos que llevaban sobre cubierta», pudiendo arribar a Lisboa el día 14 y salir del puerto lusitano después para Santander, donde entró en día 28 de marzo de 1814.

Don Miguel Antonio de Avendaño capitán del lugre SANTA BÁRBARA, había salido de San Sebastián para Cádiz, cargado de sal para la Real Hacienda el 20 de marzo de 1814, y después de arribar forzosamente a Lequeitio, a Bermeo y a Gijón, prosiguió su derrota sin novedad hasta el 29 del citado marzo, que estando sobre las Verlingas y a distancia de 15 leguas del Cabo le abordaron y apresaron dos fragatas francesas de 44 cañones, nombradas ARETUSA, Comandante Boise y la otra HIRIENE, Comandante Dubuignon, haciendo pasar a bordo de la segunda al capitán y a su piloto y después de recoger y reconocer sus papeles, no obstante haberles asegurado a los franceses el armisticio que con ellos estaba hecho y de las noticias de pacificación que les dijeron, despreciándolo todo echaron ambas a pique dicho lugre con su cargamento, sin haber querido entregarles cosa alguna, siendo por último trasbordados el declarante y su tripulación en el bergantín GALGO, entrando en Santander.

La fragata inglesa de transporte número 308, nombrada THOMAS, fue otro de los buques que hubo de arribar a Santander en los primeros días del mes de abril de 1814. Después de haber estado fondeada en la bahía santanderina cerca de la fragata inglesa SAN ANDRÉS, transporte 194, y, habiendo comenzado a ventear muy fuerte el SO. y O. NO., «el referido barco SAN ANDRÉS vino con la marea sobre el THOMAS, llevándole parte de la jarcia y rompiendo el bauprés, el sostén del palo de trinquete y aparejos del mismo».

De Londres para Santander, donde entró el 10 de abril de 1814, ha-

bía partido la balandra inglesa KINGSTON, fletada con bacalao, quesos, velas de sebo y otros géneros, el 11 de febrero, teniendo necesidad de entrar en varios puertos ingleses por las averías que le ocasionaron los temporales sufridos y, «al llegar a Lequeitio, hubo de ser abandonado el buque sobre el arenal, siendo saqueado por las gentes del pueblo, aunque después le metieron en el puerto y se volvió a hacer a la mar el 3 de abril, pudiendo llegar finalmente a Santander a las 2 de la tarde del día 4.»

Las expediciones ultimadas en Santander para surtir las plazas mercantiles de la América española, continuaron durante el año 1813 y, venciendo adversas circunstancias, el día 11 de enero los señores Vial e Hijos despachaban el bergantín español LA ROSA» (a.) EL DILIGENTE, de 150 toneladas, capitaneado por don Francisco Antonio de Zaldueño, para hacer un viaje con registro a Puerto Cabello, una vez obtenida de la autoridad de marina la Real Patente de Navegación para los mares de América, afianzando antes 30.000 reales de vellón, que era la mitad del valor de dicho bergantín. En esta derrota iba de segundo piloto don Ramón de Zubiaga, que debía de percibir 50 pesos fuertes al mes, ganando el capitán 100, 15 el contramaestre, 10 el cocinero, lo mismo que cada marinero, 7 pesos el primer grumete, 5 el segundo y 3 pesos sencillos cada paje.

Los viajes de los buques del comercio santanderino hasta las ciudades marítimas de la América española no impidieron a nuestros armadores el mandar sus naves a los puertos del Norte de Europa, donde echaron el ancla las naves de Cantabria durante repetidas centurias, y en el año de 1814 el comercio de lanas, que tuvo épocas de gran esplendor y decaimiento hasta resurgir en los finales del siglo XVIII, continuó realizándose con cierta intensidad hacia Bristol y Londres, puertos ingleses receptores en mayor proporción de las lanas puestas bajo cubierta en las naves santanderinas. El 5 de febrero de 1814 salía el capitán don Nicolás de Lucasays y Ageo, con el Bergantín SAN FERNANDO (a.) EL FUERTE VELOZ. Zarpaba para Londres cargado con dicha mercancía y, pocos días después, el 15, se ponía en igual rumbo la goleta española PALAFOX (a.) LA UNIÓN, de 114 toneladas, perteneciente al santanderino don Juan de Carredano, yendo mandada por don Juan de Orbe. Los citados navíos, como todos los que hacían las rutas indicadas, traían de tornaviaje manufacturas diversas inglesas, botellas, plomo, hojalata, caparrosa, artículos de fardería, etc., que en parte servían para completar los cargamentos que bajo registro irían después hasta la América española.

EL PUERTO SANTANDERINO DURANTE EL REINADO DE FERNANDO VII

En el año 1822 los corsarios argelinos entorpecieron las navegaciones de los navíos que desde el puerto de Santander llevaban cargamentos de

trigo a Cádiz y a otros puertos andaluces y de Levante y, entre los buques apresados por dichos piratas, haremos mención de la goleta ANA, que, al mando del capitán don Juan Bautista de Arrarte, había dejado las aguas santanderinas el 17 de julio del año arriba citado y que desplazaba 50 toneladas, siendo llevada al puerto de Argel. Valía dicha goleta, de 50 toneladas de porte, 18.000 reales de vellón y navegaba provista de la Real Patente de Navegación, concedida para esta travesía mediante la obligada fianza que prestó el mercader santanderino don José Gazmure.

Igualmente perturbaban las navegaciones al puerto santanderino los corsarios insurgentes. Para defenderse de los mismos, en el citado año de 1822 algunos navieros santanderinos armaron en corso y mercancía, mediante la obtención de las patentes exigidas, sus navíos, como el bergantín AMABLE JOAQUINA, de 201 toneladas, perteneciente a los mercaderes locales Dóriga Hermanos y Agüeros, que emprendió una derrota para salir desde las aguas santandesinas hasta las de La Habana en los primeros días de junio.

En las travesías de Cádiz a Santander, para huir de los corsarios enemigos, otros buques como el lugre COLONIA, capitaneado por Bonifacio Arzúa, que había zarpado de la citada ciudad andaluza con un cargamento de sal el 26 de junio, «temiendo de tropezar con algún corsario insurgente, pudo arribar al fondeadero de Cascaes en Portugal, donde se aguantó tres días, padeciendo posteriormente tiempos contrarios hasta su arribada a Santander».

Con igual destino y cargamento, salió el 28 de julio del repetido año de 1822 la bombarda nombrada SANTA FAZ. Desde nuestro puerto al de Cádiz, durante el mes de agosto, partieron fletados con trigo el quechemarín SAN ANTONIO Y ÁNIMAS, al mando de don Martín Arza, el bergantín ILDEFONSO, el SAN ANTONIO DE PADUA, el NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, la goleta LA ROSA, el quechemarín SAN ANTONIO DE PADUA, el bergantín-goleta SAN CARLOS, el quechemarín SAN MARTÍN (después GALLEGO CONSTITUCIONAL), el NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED, el SAN JUAN BAUTISTA, el bergantín TIGRE, capitaneado por don Alejandro Muñecas y que valiendo 100.000 reales de vellón desplazaba 110 toneladas, el bergantín CARLOTA, el lugre SANTA TERESA y el bergantín PASIEGA.

De las expediciones ultimadas en Santander con rumbo a las aguas habaneras y emprendidas por navíos armados en corso y mercancía en el año a que nos venimos refiriendo, fueron realizadas felizmente las llevadas a cabo por la goleta LIBERAL, de 124 toneladas, que, al mando de don Nicolás Escolá, hizo la travesía de Santander a La Habana, iniciada el 14 de octubre, yendo protegido el navío «con carronadas del calibre de a dieciocho y un cañón de colisa». La goleta SEGUNDA LIGERA, cuyo capitán y primer piloto fue don Raimundo de Arriba, dejaba las aguas san-

tanderinas el 26 de octubre, una vez obtenida la necesaria Patente de Corso y Mercancía, contando esta embarcación para su defensa en el viaje emprendido con registro de Santander a La Habana «con tres cañones del calibre de a nueve y los correspondientes fusiles y armas blancas».

Entre las fragatas corsarias que arribaron al puerto santanderino fue una de ellas la ATLANTA, capitaneada por don Ignacio del Corral y que, habiendo iniciado su primera singladura el 19 de febrero de 1822 con un importante cargamento de azúcar, hizo los comienzos de su navegación con vientos favorables, «haciendo la derrota en conserva de una goleta y un quechemarín, con tiempo bonancible, hasta el día 21 en que se separaron, haciendo señal para ello con un cañonazo y bandera larga», sufriendo pocos días después «un terrible temporal que obligó a picar el palo mesana, con lo que el buque volvió en sí y se principió a gobernar». Echó el ancla en la bahía santanderina el 1 de abril de 1822.

Para abastecer con trigos a distintas ciudades marítimas de Andalucía, especialmente Cádiz, siguieron haciéndose envíos de dicho cereal por el puerto santanderino, efectuados por el bergantín SAN ANTONIO de 85 toneladas, que mandaba don Pablo Aguirre, en el mes de enero de 1824, el lugre SAN JUAN BAUTISTA, el quechemarín NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN y otros, a cuyos envíos se añadían los realizados desde Suances y Treto, y así el 19 de marzo la goleta NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES, que capitaneaba don Ventura de Zabala, llevó a Cádiz, además de un cargamento de trigo, una importante remesa de hierro labrado en las ferreñas santanderinas; de Suances salieron, con el mismo destino que las anteriores embarcaciones, el quechemarín SAN PEDRO y la goleta DOLORES, ambas embarcaciones con trigo.

Continuaron en 1825 los envíos de trigo desde el puerto de Santander a Cádiz, Málaga y Barcelona, independientemente de las navegaciones emprendidas para ir en demanda de las aguas de la América española y, para asegurar el buen éxito en las distintas travesías, solicitáronse por armadores e intermediarios la concesión de las Patentes de Corso y Mercancía necesarias en las travesías proyectadas. El bergantín-goleta GUADALUPE de 69 toneladas, capitaneado por don Martín de Musanrieta, puso proa a la mar desde Santander con rumbo a Málaga, cargado de trigo, el 16 de marzo del año citado, yendo armado «con dos cañones de fierro del calibre de a cuatro». Pocos días después, el 24, dejaba nuestra bahía para ir en demanda de La Habana la corbeta UNIÓN, armada igualmente en corso y mercancía y que tuvo por capitán a don José Quintana. El bergantín MINERVA hízose a la mar el 25 de abril para transportar a Málaga y a Barcelona un cargamento de trigo y harinas, emprendiendo otra derrota el bergantín SAN JOSÉ de 68 toneladas al llevar trigo a Barcelona el 11 de mayo y, durante distintos días del mes de julio, emprendieron sus navegaciones desde Santander a Cádiz, cargados de trigo,

el quechemarín CRISTINA de 26 toneladas, el MAURA de 37 toneladas, el SAN JUAN BAUTISTA de 28, el bergantín-polacra LORETO y el quechemarín «VOLADOR» de 46 toneladas. De las expediciones destinadas a La Habana y efectuadas por navíos armados en corso y mercancía, citaremos la realizada por la corbeta UNIÓN, que volvió a realizar felizmente la indicada travesía al zarpar de Santander nuevamente el 20 de septiembre.

Por las protestas de mar formuladas en Santander el 24 de septiembre de 1825, sabemos que el bergantín-goleta SAN JOSÉ, capitaneado por don Manuel Cortina y que había salido de Oporto fletado con 357 cueros al pelo para Vigo, y 96 quintales de palo Brasil para Santander, tuvo un accidentado viaje, «pues por causa del tiempo arribó a Muros el día 11 de agosto, donde permaneció hasta el 15, que salió para Vigo, navegando sin novedad hasta las 4 de la tarde del siguiente día 16, que se llamó el viento al Oeste, por lo que viró en vuelta al Sur con todo aparejo largo y así navegaba, cuando, siendo como las 6 de la misma mañana, avistó un barco que iba en vuelta de tierra, el que al mismo tiempo largó todo aparejo, y sospechó el compareciente que era corsario y le iba dando caza, lo que acabó de conocer cuando a poco rato le tiró un cañonazo con bala, que, viendo esto el compareciente, largó todo velamen de su buque para ver si podía coger la isla de Once y refugiarse en ella, pero le fue imposible por el superior andar del corsario, el que le tiró otro cañonazo y cuya bala le pasó por la proa. Que viendo que ya no podía escapar del corsario, pues estaba bajo sus baterías, y precedido el acuerdo con sus tripulantes, atravesó cargando la redonda y el juanete. Que luego echaron un bote los del corsario, en el que fueron armados a bordo del compareciente y le preguntaron que qué carga conducía, a lo que le contestó que lastre. Que en esto bajaron a la bodega a registrar y, viendo los cueros, subió un oficial arriba y dijo en inglés al capitán del corsario que había una partida de cueros; que de allí a un rato echaron otra falúa al agua y fueron con ella a bordo del compareciente, abriendo las escotillas y principiando a sacar los cueros y, aunque el compareciente les protestó, le respondían que protestase al Rey de España y, siendo la una y media de la tarde, después que ya habían sacado los 357 cueros que había, dijeron que iban a dar fuego al bergantín. Entonces el compareciente se puso de rodillas ante el capitán del corsario y le suplicó por Dios le dejase libre su barco, pues de lo contrario le dejaba a puertas y por fin se lo concedió y dijo al compareciente que necesitaba víveres, a lo que contestó que todos los que había estaban a su disposición; que en esto mandó le sacaran bizcocho, vino, aguardiente, una pipa de agua y dos piezas de jarcia y dijo al compareciente que el barco y resto de la carga se lo regalaba, siendo como las cuatro y media o las cinco de la tarde cuando se despidieron, encargando al compareciente que no marease todo el aparejo hasta que se fuese de la vista y que nada dijese de ello. Que luego que se separó de dicho corsario

(que es un bergantín armado con 10 cañones y como 60 hombres de todas castas), como ya no tenía que hacer en Vigo, pues los cueros que allí conducía se los había llevado el corsario, hizo rumbo para este puerto para donde conducía el palo.»

Había salido de Cádiz para Santander el bergantín JUAN VICTORIA, que mandaba don Antonio de Saráchaga, después de haber tomado en Tarragona un importante cargamento de vino, aguardiente, aceite y jabón, destinado a nuestro puerto, el 29 de mayo de 1825, y, por las manifestaciones que en su protesta de mar hizo dicho capitán notarialmente en nuestra ciudad, sabemos «que el 3 de junio, a causa del viento contrario y con el objeto de adquirir noticias, arribó a Cartagena, de donde salió el 6, y el 11 de junio volvió a arribar a Málaga por haber sabido que había convoy. Efectivamente el 27 del mismo salió un convoy con la fragata de guerra nombrada «PERLA», y el primero de julio por los vientos contrarios tuvo que volver a arribar todo el convoy, y que el día 3 con la citada fragata salieron y en el 6 arribaron a Algeciras, donde estuvieron hasta el 13 que salieron en convoy de la mencionada fragata PERLA y el bergantín GANSON, ambos de guerra, siguiendo sin novedad hasta el Cabo de San Vicente, donde se mantuvieron a la capa el día 11 por los vientos recios del norte. Que al siguiente día 12 hizo señal el comandante para virar en viento del ONO. y seguir el convoy, quedando fondeadas varias embarcaciones menores. A las cuatro hizo señal el comandante de seguir el viento por babor, lo que ejecutaron inmediatamente y a las 6 volvió a hacer señales de seguir el viento por estribor, lo que así hicieron. Al anochecer se hallaban a distancia del comandante como dos millas, a cuyo tiempo empezó el viento a refrescar y mucha mar gruesa, aferrando la mayor, redonda y el foque, siguiendo la noche en dicha bordada; amaneció con el viento recio y avistó por barlovento lo barcos del convoy, como a distancia de 3 a 4 leguas en vuelta del E., y al mismo tiempo siguió por babor con viento NE. y le largó el comandante la bandera azul, que era la señal de parar a la voz del comandante, a fin de que aguardase, a lo que no hizo caso. A las 11 perdió de vista todo el convoy y fue maniobrando para seguir su viaje hasta el 21, que a las tres y media de la tarde, hallándose en latitud de 39° y 11', avistó un bergantín que se dirigió al del que dice; a las 5 reconoció que era corsario y a las 6 se puso en facha a la proa de su buque y al mismo tiempo echó el bote al agua, desplegando la bandera colombiana, haciendo prisionera a toda la tripulación que llevó a bordo, saqueándole y llevando cuanto tenía sin dejarles más que el encapillado, desposeyendo al que dice de la Real Patente Mercante de Europa, contraseña y demás documentos que tenía, sin dejarle siquiera uno. Que el bergantín apresado lo destinó el capitán del corsario con 5 marineros de su equipaje y dos de aquel con destino a Puerto Cabello. Que el día 22 fue trasladado con el resto de su tripulación al queche-

marín nombrado EL DESEO, su capitán don Agustín de Arrarte, que hizo prisionero en el mismo día, a quien le robaron una porción de cosas de su buque y aun tiraron parte de la carga de sal que conducía, por ver si hallaban debajo algo. Que posteriormente también hicieron prisionero otro quechemarín nombrado SAN AGUSTÍN, que remitieron al mismo Puerto Cabello, y su tripulación, a excepción de dos marineros, fue igualmente trasbordada al de don Agustín de Arrarte, en el que llegaron a la bahía del puerto de La Coruña a las 6 de la mañana del 26 y estuvieron en cuarentena hasta hoy. Que el bergantín corsario se le nombraba ÁGUILA y su capitán Idiliar Duodson, tripulado con 30 hombres y armado con varios cañones.»

Durante los últimos meses de 1825 siguieron efectuándose los envíos de trigo embarcados en Santander para Cádiz, realizando distintos viajes el bergantín-goleta NUESTRA SEÑORA DEL SOTO, mandado por don Juan de Orbe, el bergantín ILDEFONSA de 77 toneladas y cuyo capitán fue don Juan Bautista de Echevarría, el quechemarín LA AVENTURA, de 47 toneladas, el SAN JOSÉ Y ÁNIMAS y otros. De los navíos procedentes de Cuba rindió viaje en nuestro puerto con un importante cargamento de azúcar la bombarda CORZA el 30 de septiembre, después de iniciar su primera singladura el 22 de julio, sufriendo en las sucesivas diversas averías.

Había zarpado de Sevilla para Sanlúcar y desde esta última ciudad puso rumbo a Santander cargado con vino, aceite, jabón y otros géneros, el quechemarín SAN BUENAVENTURA, capitaneado por don Pedro de Luzárraga, haciendo sin novedad desagradable las primeras singladuras de su navegación, hasta que el «día 9 de mayo de 1825, sobre la altura de la Punta, cerca de la bahía de Lagos, avistaron una goleta con casco raso todo de negro, popa abierta y el timón por la parte de afuera pintado de encarnado y por su maniobra desconfiaron serían insurgentes, por lo cual hicieron rumbo hacia tierra con ánimo de meterse debajo de la batería de dicha costa portuguesa, a fuerza de remos y remolques de la lancha de su buque; pero hallándose ya debajo casi de la citada batería vieron venir de la parte de tierra una lancha equipada de gente con remos y armas y les abordó por la proa y entonces conocieron ser lancha enemiga, haciendo echarlos para afuera y los condujo a todos a bordo de la referida goleta prisioneros, donde estuvieron hasta el día 10, después de haber saqueado toda la ropa, papeles y demás efectos del capitán compareciente y de su tripulación y, pasando por aquellas aguas un barco portugués, lo llamaron a bordo y habiendo concurrido les echaron a todos en dicho barco para que los dejase en la costa de Portugal, como así lo ejecutaron en la playa de Burgao, cerca de la ciudad de Lagos.»

No obstante las dificultades ocasionadas por los cruceros de corsarios insurgentes, no decayeron las expediciones destinadas a llevar

trigos desde Santander y Suances a los puertos andaluces, siendo el de Cádiz el que recibía mayor número de navíos fletados con el dicho cereal, procedente de la tierra de Campos y de otras localidades castellanas.

Arribó a Santander el 7 de Enero de 1825 el bergantín EUCARIS, procedente de La Habana, capitaneado por don José Mauri, y con un cargamento de azúcar, cacao y otros efectos ultramarinos. Al llegar a nuestro puerto, las autoridades de Marina le impusieron una multa de 500 pesos sencillos, por no estar entre la tripulación algunos marineros que figuraban en el rol, contra cuya sanción reclamó el citado capitán, así como contra los perjuicios que pudieran ocasionársele, al no dejarle salir con su barco en un nuevo viaje para La Habana, alegando el capitán que en dicho puerto último «tuvo precisión de ceder a los comandantes de dos buques de guerra anclados allí una parte de los individuos de su tripulación, cuyo hecho está comprobado con muchos que se han hallado en igual caso, de que nadie puede dudar».

La llegada de «polizones o caídos» en buques, que rendían viaje en Santander desde La Habana, originaba incidentes desagradables a los capitanes respectivos, que eran sancionados con multas, como lo fue el de la fragata UNIÓN, al que tuvo «a bien imponerle S. M. 400 escudos por cada uno de los cinco polizones que condujo desde el puerto de La Habana en el expresado buque, de cuyo resultado se le formó expediente al llegar a Santander el 5 de febrero de 1825.»

En el mes de noviembre de 1825 los corsarios insurgentes, que hacían sus cruceros sobre el litoral cantábrico, atacaron al quechemarín MARÍA ROSA, del armador santanderino don José María López Dóriga y que capitaneaba don Antonio de Allona. Dicho buque había cargado en Santoña 1.500 fanegas castellanas de trigo por orden de los señores Gallo e Hijos, de Santander, para don José Uriarte, domiciliado en Cádiz, y el día 4 del citado mes, a la «altura del cabo de Santa María, un bergantín le empezó a dar caza hasta hundirle después de hacer salir a la tripulación, la cual fue recogida por otro quechemarín, el NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA, cuyo capitán don Joaquín de Sárraga vió el ataque y hundimiento desde el fondeadero del Cabo Santa María, a donde había tenido la suerte de recogerse».

De los navíos que obtuvieron patente de navegación, armados en corso y mercancía, durante el año 1825, podemos citar, además de la corbeta UNIÓN, que hizo travesías de Santander a La Habana, al quechemarín SANTO CRISTO Y ÁNIMAS, que llevó cargamento de trigo a Cádiz; al bergantín MINERVA, habilitado para ir a Málaga y Barcelona con trigos y harinas el 25 de abril; a la goleta ANTONIA BONIFACIA, fletada de Santander a Cádiz, llevando trigo; a la goleta CARLOS, con igual destino y cargamento; al bergantín-goleta GUADALUPE de 69 toneladas, armado para corsear con dos cañones del calibre de a cuatro y que hizo la ruta

de Santander a Málaga fletado con trigo. Todas las Reales Patentes de Corso y Navegación, concedidas para las campañas de estos navíos, fueron devueltas, después de efectuados los viajes, en la Comandancia de Marina de Santander y en el mismo año de 1825.

Independientemente de las navegaciones desde el puerto de Santander a los de la América española y a los de Andalucía y Levante, realizábase un activo tráfico marítimo entre nuestro puerto y los de Francia, principalmente con el de Bayona, donde echaban el ancla quechemarines, lanchones, goletas y bergantines, procedentes de Santander para recoger tablas de «cabretón» (Cap breton), panes de brea, jarcias, etc., a cambio de harinas y distintos artículos procedentes de Cuba, y durante los años 1826 y 1827. Fue muy valiosa entonces para el comercio santanderino, que ultimaba sus envíos de harina para surtir el mercado cubano, la participación de navíos de pabellón inglés y norteamericano, como el bergantín HENRY, capitaneado por Osborne Garene, el PROVIDENCE, que echó el ancla en la bahía santanderina procedente de La Habana el 30 de septiembre y con 48 días de navegación, el comodoro CHANEY, el bergantín yanki NAIAD de la matrícula de Filadelfia, traído por el capitán Cushing con un importante cargamento de azúcar el 7 de diciembre, el bergantín EMILIA de cuya derrota estaba encargado Thomas Bearstaur, la fragata ALFREDO de pabellón yanki, que recogió el 22 de enero de 1827 una remesa de harinas para La Habana, el RAMBLE, «cuyo cargamento fue simulado a nombre de persona distinta del dueño en un viaje de Santander a La Habana llevando harinas e iniciado el 15 de junio», el bergantín inglés IRIS, el CIRUS, de la misma nacionalidad, que soltó la vela el 26 de agosto en nuestra bahía, yendo en demanda de La Habana, cuyo capitán era Michael Young, y fletado con harinas, garbanzos, alubias, chorizos en barriles con manteca, etc., bergantín que aferró sus velas en La Habana el día 4 de octubre; y, por último, el bergantín yanki NÉSTOR, siendo su capitán Michel Whitney, que le puso en rumbo el 9 de septiembre para ir a La Habana. En este mismo día entró en Santander, viniendo de Londres, el bergantín TINTIN, capitán Orbeta, que trajo una partida de churlas de canela.

Del puerto de Manila arribó a Santander la fragata PRECIOSA, fletada con valiosos efectos comerciales, el 5 de junio de 1827, y capitaneada por el montañés don Ignacio Fernández de Castro, la cual había arriado ya sus velas, viniendo de Filipinas, en nuestro puerto el 12 de enero del año 1826, en cuya fecha hubo de comparecer ante el notario santanderino don Juan Domingo García Sobrazo, don Manuel de Posadillo, que como apoderado de don José Joaquín de Balenzategui, residente en Madrid, trató de la venta de dicha fragata con don Ignacio Fernández de Castro, apoderado de don Juan Ageo, residente en Cádiz y vecino y del comercio de Manila. Esta fragata que desplazaba 440 toneladas zarpó de Santander

para Manila, armada en corso y mercancía, el 18 de marzo de 1826, habiendo sido cancelada después la exigida patente el 11 de mayo de 1827, una vez realizado el viaje para el cual fue concedida.

Con el fin de proteger la navegación entre los puertos del Cantábrico y los de Andalucía, se había formado un convoy en Santander el 28 de septiembre de 1826 para salir a la mar seguidamente, y parte de las embarcaciones que le formaban volvieron, por tiempos duros y averías sufridas durante la primera singladura al puerto de partida, arribando el resto del convoy por iguales causas a Ribadesella. Los barcos de guerra que debían de proteger a los mercantes fletados con trigo, para Cádiz, fueron el bergantín GUADIANA y la corbeta DESCUBIERTA, sabiendo, por la protesta de mar formulada en nuestra ciudad el 4 de octubre del ya citado año por don Francisco Fandiño, capitán de la goleta SANTA ENGRACIA, destinada para Sevilla, los incidentes acaecidos en la derrota iniciada y que le obligaron también a volver de arribada.

Continuó la corbeta UNIÓN de 198 toneladas, mandada por don José de la Quintana, haciendo la carrera entre Santander y La Habana, armada en corso y mercancía el 5 de marzo de 1828, lo mismo que otros buques pertenecientes a armadores locales y aportando a Santander no sólo embarcaciones de bandera nacional que traían de Cuba valiosos cargamentos, sino también buques extranjeros como el francés LA JOVEN HERMINIA, cuyo capitán Claudio Dupuy le fondeó en Santander el 14 de abril del indicado año. Salido con un importante cargamento de azúcar y cacao del puerto habanero el 14 de febrero, terminó su derrota después de sufrir recios temporales e importantes averías.

La corbeta PRECIOSA, mandada por otro ilustre marino comillense, don Juan de San Juan, dejaba de nuevo las aguas santanderinas poniendo proa a Manila el 16 de mayo de 1828 y, entre los pasajeros embarcados en Santander, figuraba Fray José Abollo, «de la Orden Mendicante Calzada, de nuestro Padre San Agustín», que convino con el consignatario don Ignacio Fernández de Castro pagar en Manila, a su orden, 4.700 pesos fuertes» por razón de pasaje que en aquel buque van a hacer 10 religiosos de dicha Orden, a razón de 460 pesos fuertes cada uno y una vez llegado el buque a Filipinas».

Las remesas de trigo desde el puerto de Santander en 1828 fueron también a surtir el mercado barcelonés, utilizándose frecuentemente para hacerlas embarcaciones de poco tonelaje, fletadas con igual destino también en Requejada. De las travesías iniciadas entonces en nuestro puerto hacia los españoles de América, indicaremos ahora la del quechemarín de 49 toneladas nombrado LA AMISTAD, mandado por don Manuel Antonio de Saráchaga; la del bergantín SAN JOSÉ (a.) CÁNTABRO, de 161 toneladas, que partió para Matanzas el 18 de agosto; la goleta SAN JOSÉ, de 49 toneladas, cuyo capitán don Manuel Balparda emprendió

la primera singladura para ir a Santiago de Cuba el 27 de agosto, entrando de retorno en Santander entre otros; el bergantín BUENA MAGDALENA, que trajo de La Guayra un importante cargamento de cacao el 9 de agosto de 1828; y el bergantín VIRGINIA, de nacionalidad francesa, capitaneado por Mr. Pedro Largeteau, que procedente de La Guayra con cacao y cueros rindió viaje el 17 de octubre.

Los cargamentos de trigo salidos por el puerto de Santander fueron destinados, como ya dijimos, no sólo a plazas marítimas del litoral español, sino también a distintos puertos de Inglaterra y de Francia. Así, en el mes de noviembre de 1828 dejaron las aguas santanderinas el bergantín SAN JUAN BAUTISTA, que, mandado por don Jose Antonio Igartúa, tuvo de arqueo 100 toneladas, emprendiendo un viaje a la capital inglesa, yendo a Liverpool el bergantín TIGRE al mando de don Juan Bautista Muñecas, el JESÚS MARÍA Y JOSÉ de 50 toneladas, destinado a Londres, lo mismo que LOS DOS AMIGOS, de 129 toneladas, que llevaba como encargado de la derrota a don Juan Clemente de Artazar.

De los navíos que hacían la carrera entre nuestro puerto y los de la América española efectuaron distintas travesías en el año antes indicado, además de otros de mayor tonelaje, el bergantín BUENA MAGDALENA, que, habiendo salido de La Guayra con cacao para Santander el 8 de agosto, enfiló la bahía santanderina el 9 de septiembre, de cuyo puerto americano vino también el VIRGINIA con cacao y cueros, despachándose para La Habana y Matanzas en el mes de diciembre la polacra INDIA, que mandaba don Acisclo Maig, y la goleta BELLA VASCONGADA de 48 toneladas de registro.

El bergantín santanderino SAN ANTONIO de PADUA, propiedad de don Ignacio Antonio de Garmendia, que había salido de Santander el 31 de julio de 1828 para Barcelona con cargamento de harinas, «fue apresado en la costa de Portugal por una goleta de Buenos Aires con 12 cañones, quien le quitó un cable y algunas velas con 50 sacos de harina y le hizo dar al capitán una letra sobre Gibraltar de 20 reales por su rescate, llevando en rehenes dos marineros y volviendo por último de arribada a Vigo, donde se hallaba de cuarentena en el mes de agosto».

Mandaba el bergantín santanderino el señor Menchaca y al arribar a Vigo descubrió «mucha agua, habiendo encallado en la playa con bastantes averías», teniendo después que retornar a dicho puerto gallego otras tres veces de arribada por las averías sufridas.

Los comerciantes santanderinos, que embarcaban las harinas procedentes de los trigos multurados en las fábricas de Cantabria, disminuyeron la cuantía de sus envíos a los puertos andaluces y a los de Levante en 1828, por resultar más remuneradoras para ellos las cotizaciones de las harinas en el mercado cubano, que quedó por ello generalmente bien abastecido. Además de la mercancía antes indicada, mandaban los comerciantes de

nuestra plaza para completar los cargamentos otras partidas y picos de mercancías, como sardinas en salmuera, garbanzos, machetes para cortar la caña de azúcar, artículos de ferretería, ollas y herramientas de hierro, procedentes de las ferrerías de Cantabria en buena parte.

Determinaban las fluctuaciones de los precios de las harinas dentro del mismo año de 1828 el cambio de destino de este artículo, cargado en el puerto santanderino, y así en el mes de octubre se hicieron pocas expediciones, lo mismo que en los primeros meses del siguiente año, a La Habana y otros puertos cubanos, porque encontraban los especuladores condiciones más favorables para sus remesas, realizando exportaciones de trigos para Inglaterra y Francia, donde tenía este cereal mejor precio que la harina. Se pagaba de flete por cada fanega de diez a diez reales y medio hasta el puerto de Londres y de siete a siete y medio u ocho reales cuando se mandaba al Havre de Gracia, siendo tan interesante este giro que determinó «la escasez de buques para realizarlo, no habiendo la cuarta parte de los que se piden», «siendo increíble y extraordinario la extracción de trigos para Inglaterra y Francia y como nunca se había visto otro tanto».

En el año 1829 continuaron las salidas de trigo para Inglaterra desde Santander y, revisando la correspondencia mercantil de un destacado negociante santanderino, sabemos que «el uno de enero habían entrado en el puerto 12 buques ingleses para cargar, estando los trigos en boga en Inglaterra, habiéndose vendido el blanquillo en la plaza a 47 reales y medio de vellón y la harina a 144 reales barril de 186 libras netas», habiendo en la bahía 45 buques para cargar de trigo para Inglaterra y Francia, sin los de Requejada.

Los embarques de trigos para Inglaterra decrecieron considerablemente en el mes de marzo de 1829, determinando la paralización una baja en el cereal, así como también en las harinas

La participación de buques extranjeros en las expediciones ultimadas en el puerto de Santander, para surtir el mercado cubano, continuó haciéndose efectiva durante 1829, realizando esta carrera a partir del mes de enero el bergantín ELISSE, norteamericano, que zarpó el 9 de enero para Matanzas, donde dio fondo el 19 de marzo con un cargamento de garbanzos, alubias, sardinas prensadas, etc., al mando de don Timoteo Brian, las fragatas de igual nacionalidad CLIFOR HUAYN y la RESCIUS, lo mismo que el bergantín FLORIDA, que iba al mando de Guillermo Weston y que cargó harinas, garbanzos y 64 latas de escabeche de besugo, el bergantín JASPER, de cuya derrota estaba encargado Oliver Colbrun, el SHEPPARD «forrado en cobre», mandado por W. Blasland y que hizo repetidos viajes. Retornó de La Habana a Santander el bergantín CENTURIÓN, que trajo azúcar y un cajón de mechas de Guatemala con otras partidas de géneros; echó igualmente el ancla el 9 de abril en

nuestra bahía la fragata yanki SOUTH BOSTON, como hiciéralo también el bergantín de igual nacionalidad TALISMAN, procedente del puerto habanero. El 9 de junio de 1829 otro bergantín americano, llamado ANND GADSDEN, que pilotaba W. L. Northam, soltaba la vela para ir en demanda de La Habana, fletado con harina, y pocos días después se ponía en el mismo rumbo la fragata PARIS, yendo encargado de la derrota James Buffington

De los veleros españoles que hicieron travesías durante el año 1829 entre Santander y la isla de Cuba, pueden citarse el bergantín-goleta TRITÓN, de 66 toneladas, que fue llevado por don Pedro de Igartúa a Matanzas, el bergantín JULIANA, mandado por don Juan Bautista de Sustacha, que zarpó para La Habana, lo mismo que el nombrado GENERAL LONGA, de 82 toneladas, capitaneado por don Domingo de Aguirre, el bergantín UNIÓN, que, fletado como los anteriores con harinas, le capitaneaba don Francisco de Arteaga, la corbeta JOSEFINA de 193 toneladas con destino a Santiago de Cuba y S. Thomas, el FRASQUITA de 90 toneladas, despachado a Santiago de Cuba, el bergantín-goleta ILDEFONSA para La Habana, el bergantín santanderino AMABLE GERTRUDIS de 91 toneladas, que emprendió un viaje a Matanzas el 11 de agosto, y la goleta FRAGANTE ROSA, que se habilitaba para su viaje a La Habana en el puerto de Santander. El nombre de dicha goleta, cuando fue adquirida por el comerciante de nuestra plaza don Francisco Bohigas, era el de BELLA VASCONGADA, realizándose la compra el 14 de octubre de 1829, mediante el pago de 43.500 reales de vellón. Por último se dirigían aquel año a La Habana los bergantines GREGORIO, GERARDO de 120 toneladas, MONTAÑÉS, JACOBO DE GALICIA, TIMOLEÓN, NERVIÓN, CONCEPCIÓN, AMISTAD, FELIZ, SAN PEDRO, SAN PABLO, de 50 toneladas, que recaló también en Puerto Rico, ESPERANZA, MARÍA ISABEL, polacra DULCINEA, bergantín-goleta EL FELIZ, el bergantín SAN GABRIEL, el bergantín DOS AMIGOS, NUEVO CAMPEADOR, de 100 toneladas, NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA, RELÁMPAGO, JUANITA de San Sebastián, SAN FRANCISCO, de 90 toneladas, y otros. Entre los buques extranjeros, que estaban al ancla en el puerto santanderino en octubre de 1829, hubo uno, el bergantín S. JACOB de nacionalidad rusa, propiedad del vecino de Riga David Kaull, cuyo capitán era Jorge Federico Dithmer. Tuvo 200 toneladas de arqueó y había sido construido el 8 de junio de 1828 en Riga por el maestro constructor Eduardo Moebe, que recibió por su trabajo 9.200 rublos en moneda de plata.

Otro buque extranjero, que en igual fecha estaba surto en Santander, fue el bergantín OTILIA SOPHIA, que, siendo de la matrícula de Hamburgo, pertenecía a Hans Fiedemanre, el cual le capitaneaba. Este buque fue adquirido poco después por los comerciantes santanderinos Gallo Hermanos.

LA ÉPOCA DE ISABEL II

Trabajaban en la provincia de Santander durante el año 1847 veintiséis fábricas de harinas, que, unidas a las de Palencia y Valladolid, pudieron suministrar 4.708.959 arrobas, de las que se remitieron a ultramar 1.576.959 y al extranjero 524.000. En los barcos de cabotaje se transportaron 1.278.000 arrobas, y en el mismo año salieron para puertos extranjeros 524.000 arrobas de trigo y 106.876 de maíz, además de 50.234 arrobas de alubias, siendo importados antes ambos cereales.

La Aduana santanderina produjo por derechos de entrada y de salida en 1847, 15.290.666 reales de vellón, valorándose lo exportado en 35.989.225 y en 28.689.242 las mercancías llegadas del extranjero al puerto, sumando el comercio de cabotaje 42.745.883 reales de vellón en el año citado, ocupando, entre los artículos importados, el primer lugar el bacalao con 342.528 arrobas, siguiendo después la hojalata con 11.521 y con cantidad muy aproximada la ferretería labrada.

En 1847 la matrícula santanderina de buques estaba integrada por 91 barcos, que hacían un total de 7.489 toneladas y trece años después, en 1860, la flota del comercio local contaba 121 embarcaciones con arqueos de 20 a 1.000 toneladas.

El aumento del área destinada al cultivo cerealista en nuestra patria fue tan considerable, a partir de los primeros años del siglo XIX y no obstante la guerra de la Independencia, que desde 1815 ya no necesitó España recibir granos extranjeros, lográndose una economía anual de más de 60 millones de reales y pudo darse por tal causa un Real Decreto el 17 de febrero de 1824 para prohibir la introducción de cereales en la península, aumentándose además desde entonces las exportaciones de las harinas castellanas a las Antillas españolas con un ritmo creciente, y no entrando siempre la cantidad posible en la Isla de Cuba por las perjudiciales disposiciones que frecuentemente dictaba el Intendente de La Habana.

Para indicar lo que llegó a ser la exportación de harinas, procedentes de las fábricas de nuestra ciudad, daremos seguidamente varias estadísticas, desde el año 1850, con las cantidades salidas de nuestro puerto:

A Barcelona	1.906.927	arrobas
A La Habana	1.811.189	»
A Río de Janeiro	10.960	»
A Buenos Aires	12.000	»
A varios puertos del Reino.	528.260	»
A Mataró	66.501	»
A Cadaqués	43.318	»

Se exportaron también 7.907 fanegas de trigo y 485 de cebada.

Las harinas exportadas por el puerto santanderino siguieron aumentando con creciente ritmo desde 1850, para alcanzar en el año 1854 la cifra de 7.110.592 arrobas, correspondientes 3.840.607 a las enviadas al extranjero.

Como prueba de la actividad del puerto santanderino en el año 1856 diremos que salieron de nuestra bahía 1.482 buques, ascendiendo la renta obtenida por la Aduana, durante este año, a 19.382.026 reales vellón, cifra superada en 1857 en más de un millón.

Las mercancías importadas en Santander y procedentes de América durante el año 1852, ascendieron a las siguientes cifras:

Azúcar	828.342 arrobas
Aguardiente de caña	60.192 »
Café.	40.718 »
Cacao de Caracas	128.083
Cacao de Guayaquil.	50.032

En el mes de julio de 1860 la prestigiosa *Revista Peninsular y Ultramarina* (4) en un estudio que hacía, referente al comercio, a la Aduana y a Santander, afirmaba que dos puertos «ejercen primacía respectiva en España, Barcelona en el mediodía y Santander en el Océano», estudiando seguidamente el movimiento mercantil de nuestra plaza, que ascendió en el año 1858 a 27.505.030 reales de vellón, sumando 119.341.015 el valor de la exportación a América y al extranjero. La Aduana de Santander recaudó en el siguiente año 32.359.724 reales.

En septiembre de 1860 quedó aprobado definitivamente el proyecto de construcción de dos muelles de madera en el puerto santanderino, uno en el Merlón al Este del de Calderón y otro en el de Maliaño, efectuándose la subasta para la ejecución de las obras en 12 de octubre. Un muelle, semejante a los que iban a construirse y del tipo llamado «Wharfs», estaba ya en servicio desde 1857 en la zona de Maliaño y había sido construido por la empresa del ferrocarril de Isabel II (5) para recibir el material

(4) Revistas extranjeras como «The Lady's News paper» y «The Illustrated London News», inglesas, y «L'Illustration» de París habían publicado interesantes referencias sobre el progreso santanderino y dado vistas del puerto en 1852.

Son también interesantes las relaciones de viajeros que, viniendo entonces a Santander desde distantes países, elogiaban la actitud del comercio santanderino y la «suntuosa edificación sobre el muelle».

(5) En las obras para la construcción del mismo habían trabajado 5.307 obreros, utilizando como material para transporte de tierra y piedras, 272 vagones, 133 carros y 88 caballerías, según sabemos por la noticia dada por «La Abeja Montañesa» de 12 de agosto de 1864.

importado principalmente de Inglaterra y que debía de utilizarse en la construcción del citado ferrocarril, prestando inmejorables servicios para la descarga de las mercancías.

El auge del puerto santanderino estaba, como ya dijimos, originado por el negocio harinero y las fábricas establecidas en nuestra provincia podían proporcionar, funcionando en el año 1860, 30.000 arrobas diarias de harina, dando cada fanega de trigo próximamente dos arrobas de harina de flor, 17 libras y media de segunda, 4 y media de tercera, 12 de salvado y 6 de grueso.

La Junta de Comercio, continuando la obra del Consulado, y las Corporaciones Oficiales de la ciudad, no descuidaban la mejora del puerto, pues, como se afirmaba en un escrito de 1860, «la gran riqueza santanderina es la bahía», preocupándose todos constantemente de mejorar los fondeaderos, calados y muelles de la misma, y así lo propusieron mediante los proyectos ultimados por Ferrer (1841), Rojo (1852) y Peñarredonda (1860). Ya en 19 de septiembre de 1855 se insistía de nuevo en la necesidad de mejorar el puerto para atender debidamente su tráfico y en un periódico local de la indicada fecha, pidiendo la mayor urgencia para realizar los trabajos portuarios, decíase: «No están lejanos los días en que se consideraba muy espacioso el fondeadero de Santander, pero en los 10 últimos años su comercio se ha desarrollado y continúa desarrollándose con tan maravillosa rapidez, que hoy ya el mismo fondeadero es estrecho y aun insuficiente. De modo que ha llegado la necesidad de procurar con toda urgencia ensancharle y ampliarle. Esta observación la hacemos a cada momento, pero ocurrieron mayores intereses de repetirla durante el mes de junio último, cuando se podía contar desde el muelle hasta 143 buques anclados, que estaban esperando el cargamento o las brisas favorables para su rumbo. Se les veía tan cerca uno del otro que, por si fatalidad hubiese salido con la violencia que acostumbra el tan temible Sur, hubieran sucedido lances deplorables. Han pasado ya más de 3 meses sin que nada serio se emprenda ni aun se prepare». Recomendaba por último el articulista la mayor celeridad en la reanudación de los trabajos portuarios que consideraba decisivos.

El movimiento portuario en Santander siguió en creciente ritmo y en el año 1860 los buques llegados ascendieron en total a 1.971, habiendo dejado las aguas santanderinas de salida 1.852.

El arrastre de las harinas desde las fábricas hasta el puerto de Santander para su embarque, produjo un intenso movimiento en los caminos provinciales, habiendo años como el de 1853, que solamente en el mes de octubre y en carros y carromatos, que abonaron el portazgo correspondiente al entrar en la ciudad por Peña Castillo, fueron más de 9.000.

Obra transcendental no solamente para la importancia del tráfico harinero santanderino, sino también para el formidable progreso local deriva-

do del mismo, fue la construcción del ferrocarril de Isabel II que, saliendo de nuestra ciudad, debía de terminar en Alar del Rey y recoger allí en considerable cantidad trigos, que eran transportados hasta la indicada localidad última con las barcazas por el Canal de Castilla, y distribuídos después a nuestras fábricas. Terminadas totalmente las obras del ferrocarril y abierta la explotación desde Alar a Santander el día 8 de julio de 1866, se transportaron durante el primer año hasta el puerto santanderino 90.451 toneladas de harina y 37.501 de trigo.

Las contiendas internacionales, como las que dieron origen a la guerra de Crimea, favorecieron la actividad mercantil de Santander y de Castilla, cuando decíase, viendo la animación producida en el mercado de trigos y harinas: «Agua y sol y guerra en Sebastopol», no faltando entre los armadores santanderinos algunos que adquiriesen por compra en puertos extranjeros, buques de nacionalidad rusa, para que, una vez matriculados en algún puerto español, pudieran hacer remuneradoras travesías.

De los artículos importados en Santander en 1867 sumaron 767.913 kilogramos el azúcar procedente de Cuba, 404.550 el bacalao, 107.627 el cacao, y el carbón de piedra inglés 635.361 kilogramos. La harina exportada a América ascendió a 2.206.050 kilogramos y la remitida al extranjero 854.844 kilogramos. De minerales se exportaron 1.180.000 kilogramos, 470.000 de calamina y 118.000 de cobre, saliendo también partidas de conservas, jabón, bujías, etc.

En 1868 fueron muy importantes las entradas de cereales extranjeros por el puerto de Santander, así como también determinadas cantidades de harina, que fueron exportadas principalmente para surtir el mercado de la isla de Cuba. En el mes de noviembre del citado año salieron más de 22 veleros, llevando las citadas mercancías, de las cuales algunas partidas fueron consignadas a ciudades marítimas del litoral español.

LOS ÚLTIMOS VELEROS

Seguían viniendo a nuestro puerto los navíos de la matrícula local que cargaban mercancías de la América española. Se efectuaron distintos arribos desde La Guayra para traer cacao, cueros al pelo, etc. y como retorno de las harinas enviadas. Desde la Isla de Cuba también entraban cueros al pelo de Nuevitas, piezas de caoba, cajas de azúcar, aguardientes, etc., abasteciendo al mercado santanderino otros productos puestos bajo cubierta en La Habana, Puerto Rico, Matanzas, etc.

El movimiento de entrada y salida de buques fue de 13.349 en los años de 1873 a 1876, ambos inclusive, sumando las toneladas importadas 185.382 y las exportadas 206.625.

La exportación de harinas y trigos por el puerto santanderino desde

1867 a 1871 ascendió a 9.567.272 arrobas, por lo que se refiere a lo enviado a América, saliendo en igual período con destino a distintos puertos españoles 7.167.701 arrobas, siendo los remitidos al extranjero a 1.196.288 arrobas.

El movimiento portuario en Santander en 1875 fue importante y, en las dos primeras semanas del indicado año llegaron 39 buques, y se despacharon 20. El día 2 de febrero notábase un gran movimiento comercial en los muelles de Maliaño, encontrándose en la bahía 43 embarcaciones, que cargaron para distintos puertos nacionales y extranjeros 1.100.000 kilogramos de harina y 500.000 de calamina. Entre las expediciones realizadas a Puerto Rico en el citado día último fue importante la del bergantín-goleta MARCIAL, capitaneado por don J. Villamariel, que puso bajo cubierta 1.360 barriles y 300 sacos de harina. Con análoga mercancía otros veleros desplegaron la vela desde nuestra bahía con rumbo a Bilbao, San Sebastián, etc. Sobrevino después del mes de febrero un período de calma en la salida de harinas, cotizándose las de primera calidad a 15 reales y medio arroba y de 12 a 13 las de segunda. Las ventas del azúcar descargado en el puerto santanderino en el repetido mes de febrero ascendieron a 6.000 cajas, valiendo a 7 reales oro la arroba.

En diciembre de 1873 había exportado Santander a América 36.782 barriles y 4.196 sacos de harina, saliendo para la Península 200 barriles y 17.961 sacos, así como también 2.339 sacos de trigo. La exportación al extranjero sumó 29.782.015 kilogramos de harina y 6.748.626 de trigo. La exportación de minerales de hierro para Liverpool y Saltney 780.000 kilogramos.

La Aduana santanderina recaudó en el mes de enero de 1874, 12.906.034 pesetas con un aumento de 29.641 sobre lo anteriormente ingresado.

En el 1875, no obstante quejarse de la paralización de los negocios los mercaderes de la plaza santanderina, se remitieron 32.094 barriles y 5.283 sacos de harina a distintos puertos de la península, saliendo para el extranjero 42.295 sacos de trigo y 690 barriles y 10.000 kilogramos de trigo.

En marzo de dicho año, además de distintos cargamentos de mineral de hierro, consignados a puertos ingleses en cantidad de 500.000 kilogramos, se cargaron en Santander 15.607 barriles de harina para la Isla de Cuba y 13.515 para puertos del litoral español.

En el mes de julio de 1876 se fletaron desde Santander a distintos puertos americanos 13.550 barriles y sacos de harina y a puertos de la península 7.229 sacos, haciéndose una remesa de trigo a Barcelona de 1.000. Estos envíos fueron efectuados durante la primera quincena del indicado mes y año y ascendieron en la segunda a 10.964 y a 13.602 para los mismos destinos de las anteriores expediciones.

Entraron en el mes de octubre de 1876, 212 buques que trajeron 8.468 toneladas, y se exportaron 13.281. Siendo superada la cifra de embarcacio-

nes en el siguiente mes con el arribo de 226 barcos. Los barcos despachados para América en el último mes de referencia fueron 12, que cargaron 34.352 barriles y 2.132 sacos de harina, fletándose 30 buques con 31.909 barriles y 5.377 sacos de harina, yendo al extranjero otros tres buques que transportaron 237.825 kilogramos de igual mercancía.

El precio del azúcar en la plaza santanderina, en el mes de septiembre de 1877, era desde 9,50 reales la arroba a 11, valiendo la cera de Cuba de 17 a 17,50 pesos igual cantidad, cotizándose también a 16 reales y 18 el azúcar blanco y el florete.

La pipa de aguardiente, en envase de castaño, valía lista para el embarque en La Habana a 82 pesos fuertes, devengando de flete este último artículo desde la capital de Cuba a Santander de 5,50, a 7,50 pesos quintal.

En el primer semestre de 1877 habían salido de Santander para América 169.762 barriles y 135.358 sacos de harina de 8 arrobas de peso cada uno, además de 21.486 sacos de 4 arrobas. La exportación se calculaba entonces como de un promedio mensual de un millón de arrobas en harina y trigo.

La importación de cereales por el puerto de Santander en 1877 fue de 771.183 quintales métricos, exportándose 335.716 con una disminución en las cifras alcanzadas el año anterior, en que se importaron 1.123.187 quintales métricos y salieron 184.034. Para las expediciones de harinas y trigos a la isla de Cuba y para el extranjero el 22 de agosto del año último al que hacemos referencia, estaban a la carga, destinados a La Habana, 7 buques de vela, y con rumbo al extranjero salieron en igual fecha el bergantín-goleta EGALITÉ de 183 toneladas para Savona y la goleta inglesa HACOK de 95 toneladas, capitaneada por Ferrier y fletada a Fal-mouth.

El valor del trigo y de la harina, exportados al extranjero durante el año 1877, sumó 12.500.000 de pesetas por las 43.500 toneladas embarcadas en Santander, siendo el promedio mensual de harinas y trigos salidos de un millón de arrobas.

De los buques que cargaron harinas en 1877 fueron de los más importantes los estibados en los veleros PAQUETE DE CANTABRIA, que soltó la vela el 16 de agosto, fletado con 2.823 barriles mayores de harina y 920 sacos menores, y la corbeta CAROLINA que, poniendo como el anterior rumbo a La Habana, llevaba en el mismo día de salida que el anterior 2.396 barriles mayores y 280 sacos menores de harinas. El 20 de agosto de 1877 se descargaron en el puerto de Santander 4.458 sacos de cacao (6) y 4.200 cajas de azúcar, traídas ambas mercancías desde La Habana.

(6) Las clases que surtían al comercio santanderino eran guayaquil (el de mayor precio), cubano, grüñas, riochico, ocumares y chorones, valiendo a 45 pesos el saco. Todavía en el año 1888 compartía Santander, en unión de Burdeos, Londres y el Havre, la casi totalidad del movimiento de este grano en Europa.

La exportación en el mes de diciembre de 1878 para la isla de Cuba ascendió a 18.858 barriles de 8 arrobas de harina, 11.500 sacos de igual peso y 2.300 de 4 arrobas, recaudando la Aduana «en un año tan lamentable como el pasado», según escribía un mercader local, 45.487.392 de pesetas.

Durante el año 1878 se exportaron por el puerto de Santander 383.670 arrobas menos que en el año anterior y, de las remesas realizadas, fueron 1.420.000 para América y 350.033 para el extranjero.

Para América, puertos peninsulares y para el extranjero salieron respectivamente 2.690.776 arrobas de harina, 342.128 y 585.283 arrobas, además de 353.800 arrobas de trigo a puertos nacionales y 295.799 kilogramos de igual mercancía, consignada a puertos extranjeros.

El precio de las harinas en Burgos era de 18 reales para las de primera clase, 17 y 17,5 para las de segunda, y 15,5 a 16 para las de tercera, cotizándose los trigos por fanega de 46 a 48 reales y medio, y las variedades de alaga de 47 a 50, valiendo el centeno de 31 a 34 reales, la cebada de 24,5 a 26 y las avenas de 15 a 16 reales.

CAPÍTULO V

**NAVÍOS DE ARMADORES SANTANDERINOS
(1758-1878)**



BERGANTÍN «ELISABETH»

Su capitán Eduardo Lynch le vendió en nuestra ciudad por 52.000 reales de vellón al comerciante santanderino don Agustín Martiny y «tenía 42 pies de largo; 15 de manga; 7 y 10 pulgadas de puntal y la popa redonda, incluyéndose en la venta veinte toneladas de carbón, setenta de carne salada, cuarenta barriles de manteca y veinte cajones de velas de sebo». Navegaba durante el año 1758.

BERGANTÍN «SAN BUENAVENTURA» (antes «JAMES»)

Tasado en 4.000 pesos de a quince reales en 2 de febrero de 1755, desplazaba 200 toneladas y pertenecía a don Francisco Palacios, vecino y del comercio de Santander.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL PILAR Y SAN JOSÉ»

Incluido en la matrícula de Santander como los anteriores «era propio de don Agustín de Dios Rosalí en el año 1758 y capitaneado por don José de Allende zarpó de Bilbao para Londres con sacas de lana el 18 de octubre de 1769, arribando días después por tiempos contrarios al puerto santanderino».

BERGANTÍN «C. DE HERRY»

Don Juan Laplace, comerciante francés establecido en Santander y representante de la Real Compañía de Aseguradores de París, le cedía en venta a su convecino don Blas Martínez por 16.000 reales de vellón el 7 de abril de 1758.

BERGANTÍN «SAN JOAQUÍN»

Le mandaba el capitán don Manuel González y pertenecía al armador santanderino don José Joaquín de Oruña, habiendo zarpado de nuestro puerto para el de Lisboa con un cargamento de cebada y trigo el 17 de septiembre de 1758 y a consecuencia de los tiempos contrarios sufridos en su navegación tuvo que entrar de arribada en Vigo, donde le sorprendió una tormenta la noche del 19 del citado mes que determinó el naufragio del bergantín, conociéndose las circunstancias del acaecimiento por una carta que dicho capitán escribió a su armador desde el puerto gallego y fechada el día 20, en la cual le decía: «muy señor mio: pongo en noticia de vuestra merced que el día 19 por la noche estando pronto para salir y proseguir mi viaje quiso Dios enviarnos un huracán de viento y con tres anclas por la proa, el chicote amarrado al palo mayor nos llevó garreando a un rastrillar de peñas donde se hizo pedazos el navío sin poder aprovechar ninguna cosa pues se cubrio de agua hasta los palos en 10 minutos de tiempo, pues sabe Dios casi salimos sin ropa ninguna y no somos nosotros solos pues se perdieron tres navios en esta bahía y no escaparon la mitad de la gente; el bergantín que salió en compañía mía se fue a pique sobre las amarras y se ahogó el capitán siendo de este país.»

BERGANTÍN «SANTA BÁRBARA»

Don Juan de Santelices fue su armador y capitán y le incluyó en la matrícula de buques santanderinos en el año 1769.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN»

Capitaneándole don Santiago Donesteve, salía de Londres para nuestro puerto el 15 de marzo de 1769, fletado con azúcar, arroz, tabaco y fardaría «sufriendo durante la travesía grandes mares sobre todo a la altura de Cabo Quejo».

BERGANTÍN «SAN BENITO PALERMO»

Sus dueños don Antonio del Mazo y el capitán don Fernando de Lienzo, santanderinos ambos, le pusieron a la carga en los primeros meses de 1769 y en el puerto de Gijón para llevar avellanas a Londres, valiendo la mercancía 7.429 reales de vellón.

BERGANTÍN «EL INCÓGNITO»

El capitán C. Berthome autorizado por su armador Dupues, de Nantes, le vendió el 31 de mayo de 1769 a varios mercaderes santanderinos. Tenía las características siguientes: 57 pies de quilla francesa; 67 de cabeza a cabeza; 17 de manga a la cita; 7 y 70 pulgadas de bodega debajo del bao y 3 pies y 4 pulgadas de entre-puente. Este bergantín había salido de Nantes para Lisboa «con viento favorable y mar bella» el 25 de febrero de 1769, cargado con alubias, cueros y otros efectos, viéndose obligado a entrar de arribada forzosa en Santander por hacer mucha agua el buque y al quedar fondeado en el 9 de marzo siguiente le reconoció el constructor don Antonio Real de Asua, que trabajaba en Guarnizo, diciendo «que dicho navío se halla abierto por los truncaniles y por los topes de los costados conociéndose que ha trabajado bastante con el mar que le dió averías.»

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN»

Perteneció al naviero santanderino don Antonio del Mazo en el año 1770.

BERGANTÍN «SAN JOSÉ» (a) *El Transporte de Guarnizo*

Era del armador don Antonio del Mazo y como los anteriores incluído en la matrícula santanderina. El 7 de enero de 1760 «dió a la costa en la bahía de Dunkerque».

BERGANTÍN «EL SANTANDER» (a) *Los Santos Mártires San Emeterio y San Celedonio*

El comerciante santanderino don Juan de Aguirre era su armador en 1770.

BERGANTÍN «SANTA ROSALÍA Y ÁNIMAS»

Fue su dueño el montañés de Cantabria, don Francisco de Quirós en el año 1770.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO»

Navegaba en 1770 preferentemente desde Santander a los puertos de Francia e Inglaterra y era de la pertenencia del armador establecido en Santander don Antonio de Vial Sarabeitia.

BERGANTÍN «SAN FRANCISCO DE PAULA»

Fue su propietario en el año 1772 don Francisco de la Vega y el 23 de marzo de 1773 al mando de don Juan Gómez de la Torre zarpaba de Santander para La Habana.

POLACRA «SANTÍSIMA TRINIDAD»

Del armador santanderino don Francisco Manuel de Cueto, que la enviaba el 18 de enero de 1759, desde nuestro puerto al de Cádiz y al mando del napolitano Pablo Nestillione.

BERGANTÍN «LA SIRENA» (a.) *San Emeterio y Celedonio*

Su dueño, don Francisco Manuel de Cueto, le fletó de Londres para Santander con 82 cajas de mercancías, remitidas por los señores Collantes y Landa «españoles y tratantes en dicha ciudad». Este buque fue apresado por el corsario francés LA PRINCESA DE LUDE, en marzo de 1759, y conducido a Cherburgo.

BERGANTÍN «SAN NICOLÁS»

Don Martín de Daragorri, establecido en nuestra Plaza, le compró en Bayona de Francia y echaba el ancla en la bahía santanderina el 15 de noviembre de 1759.

BERGANTÍN «SANTA ROSA» (antes «JASSON»)

Tuvo un registro de 250 toneladas, adquiriéndole, en 15 de febrero de 1760, don Martín de Daragorri, que pagó 6.000 pesos incluyendo en el precio todos los pertrechos, jarcia, velamen y artillería.

BERGANTÍN «SAN JUAN BAUTISTA»

El mercader santanderino don Pedro Jiménez Bretón le compró al vecino de Bilbao, don Juan Bautista Lacoste, quien a su vez le había adquirido en Saint Malo el 23 de marzo de 1760, quedando matriculado en Santander el 16 de octubre de igual año. Valía 26.000 reales de vellón y tuvo 70 toneladas de porte.

BERGANTÍN «LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN» (a.) *La Felicidad*

Su arqueo fue de 75 toneladas, perteneciendo al naviero santanderino don Luis Zárate, el cual le había adquirido en Francia, en octubre de 1760.

«CHARMING NANCY»

Domingo Killi Kelly, domiciliado en Bilbao, le cedió al montañés don Luis de Helguero, vecino de Santoña, por escritura otorgada en Santander que autorizó el notario don Antonio Somonte el 17 de enero de 1761, valiendo la nave 800 pesos de a 128 cuartos cada uno, incluyéndose en la venta realizada 160 barricas de salmón y otros efectos. Desplazaba sesenta toneladas y su capitán fue Mateo Johns «que había entrado en nuestro puerto con motivo de corsarios».

GALEOTA «NUESTRA SEÑORA DE LA BARQUERA»

Asegurada en 40.000 reales de vellón por el armador de nuestra Plaza don Agustín Martínez, dio sobre la costa inglesa al venir de Londres a Santander finalizando el mes de marzo de 1760. La mandaba el capitán don Simón de Santelices, y tuvo 130 toneladas.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DE LA PASTORIZA»

Fue de 60 toneladas de porte y estaba incluida en la matrícula del Havre de Gracia cuando la adquirió, el 19 de enero de 1761, el comerciante santanderino don Manuel Arnáiz, que pagó 960 pesos de a quince reales cada uno, incluyéndole después en la lista de embarcaciones de nuestro puerto.

BERGANTÍN «SAN JOSÉ Y SAN ANTONIO»

Los vecinos de Castro Urdiales, don Lucas de Soto y don Pedro Guillén Real, eran sus propietarios, el 26 de febrero de 1761, valiendo dicho bergantín 52.500 reales de vellón, y desplazaba 180 toneladas.

BERGANTÍN «LOS DOS AMIGOS»

Adquirido por el comerciante santanderino don José Ignacio Uruchena, en 5 de octubre de 1761, quien pagó al apoderado de los señores Figueres y Bastes, vecinos de Burdeos, la cantidad de 30.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «LOS SANTOS MÁRTIRES SAN EMETERIO Y SAN CELEDONIO»

Fue anteriormente el corsario francés de Pedro Pro, adquiriéndole después don Antonio Rodríguez, comerciante de nuestra Plaza, y en el año 1761, por el precio de 200 pesos.

PAQUEBOT «NUESTRA SEÑORA DEL CAMINO»

Propiedad de don Juan Antonio del Mazo, le llevaba el capitán don Pedro Muñoz en una derrota de Santander a La Habana iniciada el 2 de marzo de 1769, repitiendo esta travesía en 1785 con el capitán don Clemente de Zuano y el 24 de abril de 1787. Desplazó 180 toneladas.

BERGANTÍN «EL CABALLO MARINO»

Perteneció al santanderino don Antonio Callejo en el año 1769 y tuvo 50 toneladas de registro.

PAQUEBOT «EL SOCORRO DE LAS ÁNIMAS»

Pertenecía al naviero don Pedro Ormaza y realizaba la carrera de Santander a La Habana y Veracruz en 1772.

PAQUEBOT «SANTO TOMÁS»

Pilotado por don Antonio Mendieta, zarpaba de Santander a La Habana el 5 de agosto de 1772, siendo propiedad de don Antonio del Mazo.

BERGANTÍN «LA ANTIGUA»

Don Juan Barangot, comerciante domiciliado en Santander era su dueño y nombró capitán del buque a don Felipe del Castillo el 13 de agosto de 1772.

PAQUEBOT «EL MONTE CARMELO»

Perteneció también a don Juan Barangot, y le capitaneaba en 14 de agosto de 1772 don Francisco del Castillo.

FRAGATA «EL PULIDO»

Del montañés de Cantabria don Luis de Collantes, vecino y del comercio de Santander, quedó despachado en 10 de diciembre de 1772

para hacerse a la mar desde el puerto santanderino e ir a los de La Habana y Veracruz.

BERGANTÍN «EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS»

Su dueño don Luis de Collantes obtuvo la necesaria Real Patente de navegación para los mares de América el 16 de diciembre de 1772, iniciando seguidamente un viaje desde Santander a La Habana y Veracruz.

BERGANTÍN «SAN EMETERIO Y SAN CELEDONIO»

El 23 de junio de 1773 soltaba el ancla en la bahía santanderina al rendir viaje. Perteneció a don Manuel de Cueto.

FRAGATA «EL PRÍNCIPE CARLOS DE AMBERES»

Don Pedro Reinaud, vecino de Ostende, capitán de dicha fragata, hizo constar en Santander el 20 de diciembre de 1782 que la carga «que lleva para beneficiar a la provincia de La Guayra segun factura y conocimientos van a su nombre, pero que dicha fragata con toda la expresada carga corresponde a don Juan de Aguirre.»

FRAGATA «EL DILIGENTE»

Don Francisco de Larrínaga, vecino de San Sebastián, fue su capitán y dueño y la vendió en Santander el 14 de septiembre de 1784 por la cantidad de 9.000 pesos sencillos de a 15 reales de vellón, adquiriéndola para sí y para otros armadores santanderinos don Juan Antonio del Mazo. Esta fragata «era la inglesa numero 38 del convoy inglés apresado por las armas combinadas en la ultima guerra, teniendo 221,5 toneladas de porte».

FRAGATA «LA HUMILDAD»

De 300 toneladas de arqueo, era de su capitán el montañés de Cantabria don José de la Sota, quien la llevó, el 17 de febrero de 1787, de Santander a Veracruz, y pocos días después del citado pasó dicha embarcación a ser propiedad de otros armadores santanderinos. El 29 de abril de 1786 don José de Bustamante y Guerra, ilustre montañés residente en Méjico, había escrito a su sobrino don Francisco Javier una carta para decirle que enviase en la fragata «y en las demás que a ella siguieren con registro de Santander para Veracruz, todo el hierro planchuela que

podiera comprar para remitirlo por ser género de mucho gasto en este Reino, y, aun cuando en él no se gane, poco se puede perder». También solicitaba Bustamante de su sobrino la remesa de «todos aquellos lienzos que pueda comprar tejidos en ese país, que los que fuesen por razón de su precio cómodo servían para la gente pobre de este Reino y dejaban alguna utilidad en su venta», esperando además «la relación de lienzos de fabricación extranjera, como platillas reales, o por otro nombre pontibrés, bretañas, anchas y angostas, legítimas y contrahechas, brabantes, floretes, ruanas, contrahechas de Silesia y otros lienzos, paños del país que siendo de lana se venden en este Reyno en abundancia, paños de segunda de Inglaterra, surtidos de todos colores, y sargas azules». El envío efectuado en LA HUMILDAD y referente al cargamento de hierro fue cubierto con el suministrado por las ferrerías montañesas, sumando 2.771 quintales castellanos de platina o planchuela y 247 de bergajón (1).

BERGANTÍN «SAN JOSÉ Y ÁNIMAS» (a.) *Nuestra Señora de Las Caldas*

El 23 de mayo de 1787, fondeado en la bahía santanderina y siendo su armador el montañés don José Gutiérrez Palacios, establecido en Cádiz, fue vendido a don Juan Antonio Gutiérrez Bárcena. Tuvo 150 toneladas de porte.

FRAGATA «LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN»

Tuvo un arqueo de 300 toneladas, capitaneándola don Martín de Martiarán, al partir de Santander a La Habana el 25 de mayo de 1787.

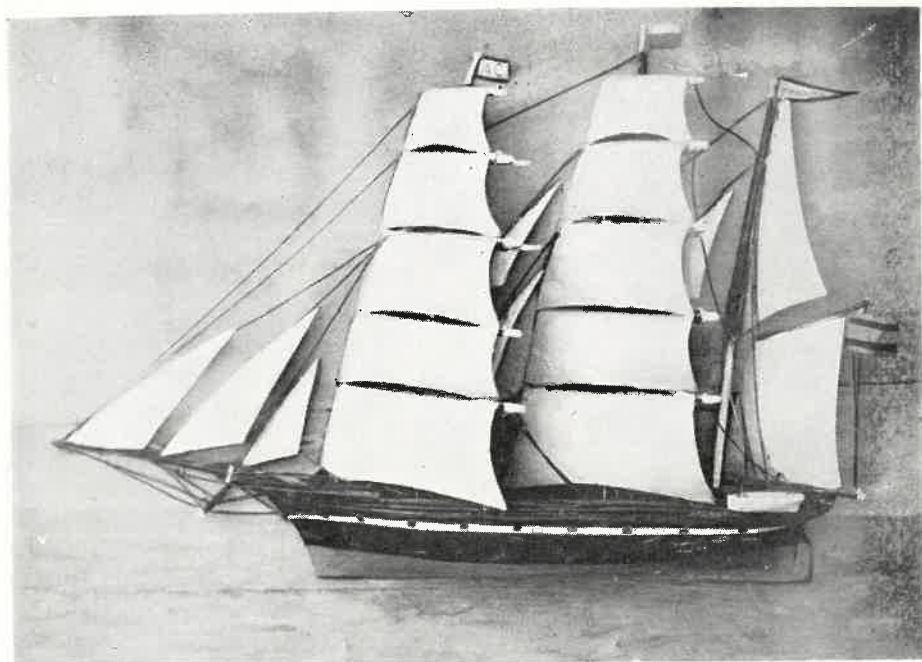
BERGANTÍN «LA PÍA»

Era del Marqués de Casa Enrile y le capitaneó don Ramón Rílez, zarpando desde nuestro puerto al de La Habana el 1.º de junio de 1787. En este viaje se pagaban al piloto 24 pesos sencillos mensuales, 15 al contramaestre, 14 al carpintero, 9 a cada uno de los seis marineros, al primer grumete 6, al segundo 4 y al tercero 3 y medio, percibiendo 10 pesos sencillos en igual período de tiempo el dispensero y 6 el paje.

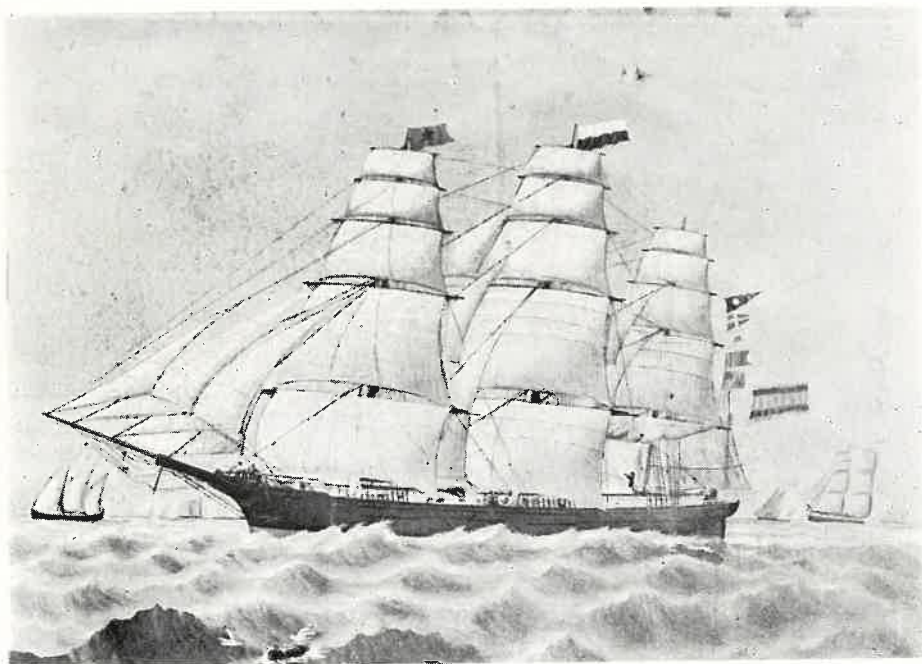
PATACHE «EL DULCE NOMBRE DE JESÚS»

Propiedad de don Manuel de las Cagigas, vecino de Santoña, soltó la vela en nuestra bahía para ir hacia diversos puertos de Europa, el 11 de julio de 1787, pilotándole don Santiago Blanco.

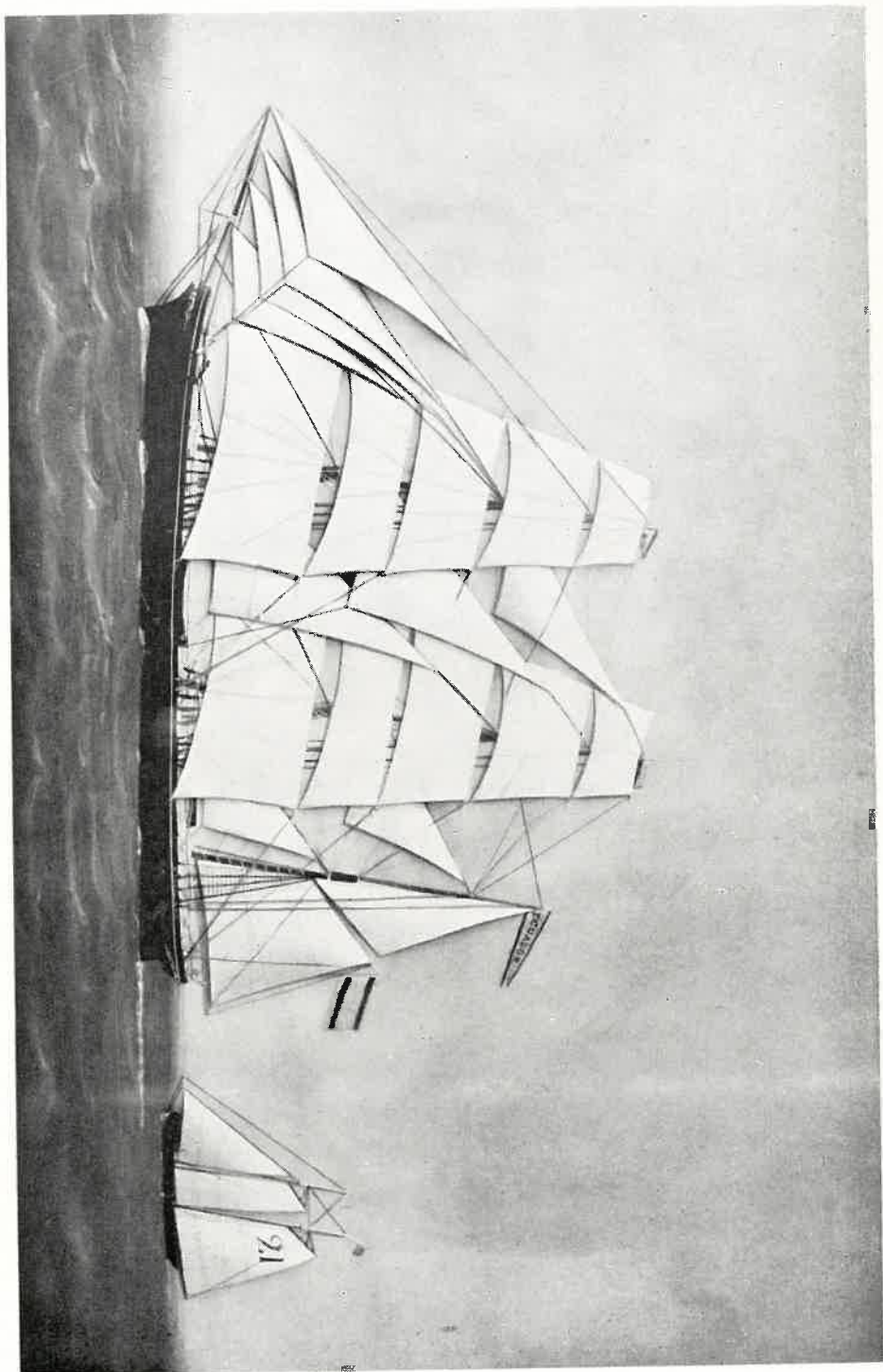
(1) Véase Apéndice.



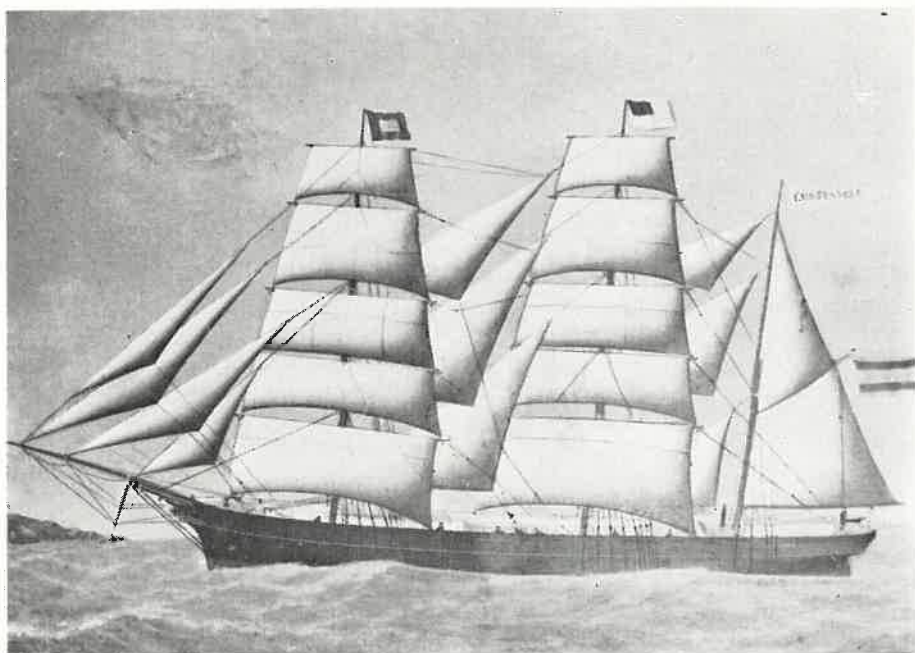
Corbeta PANAMÁ, del armador don Antonio Cabrero. Hacía viajes a Cuba en la segunda mitad del siglo XIX. Óleo propiedad de los señores de Cabrero



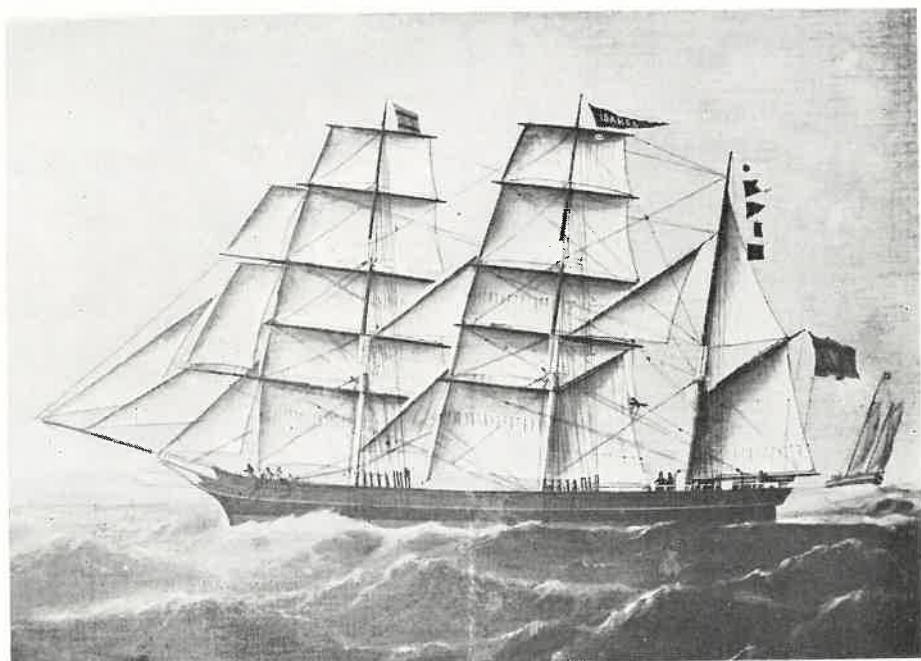
Fragata MARÍA PAZ, matriculada en Santander a mediados del siglo XIX



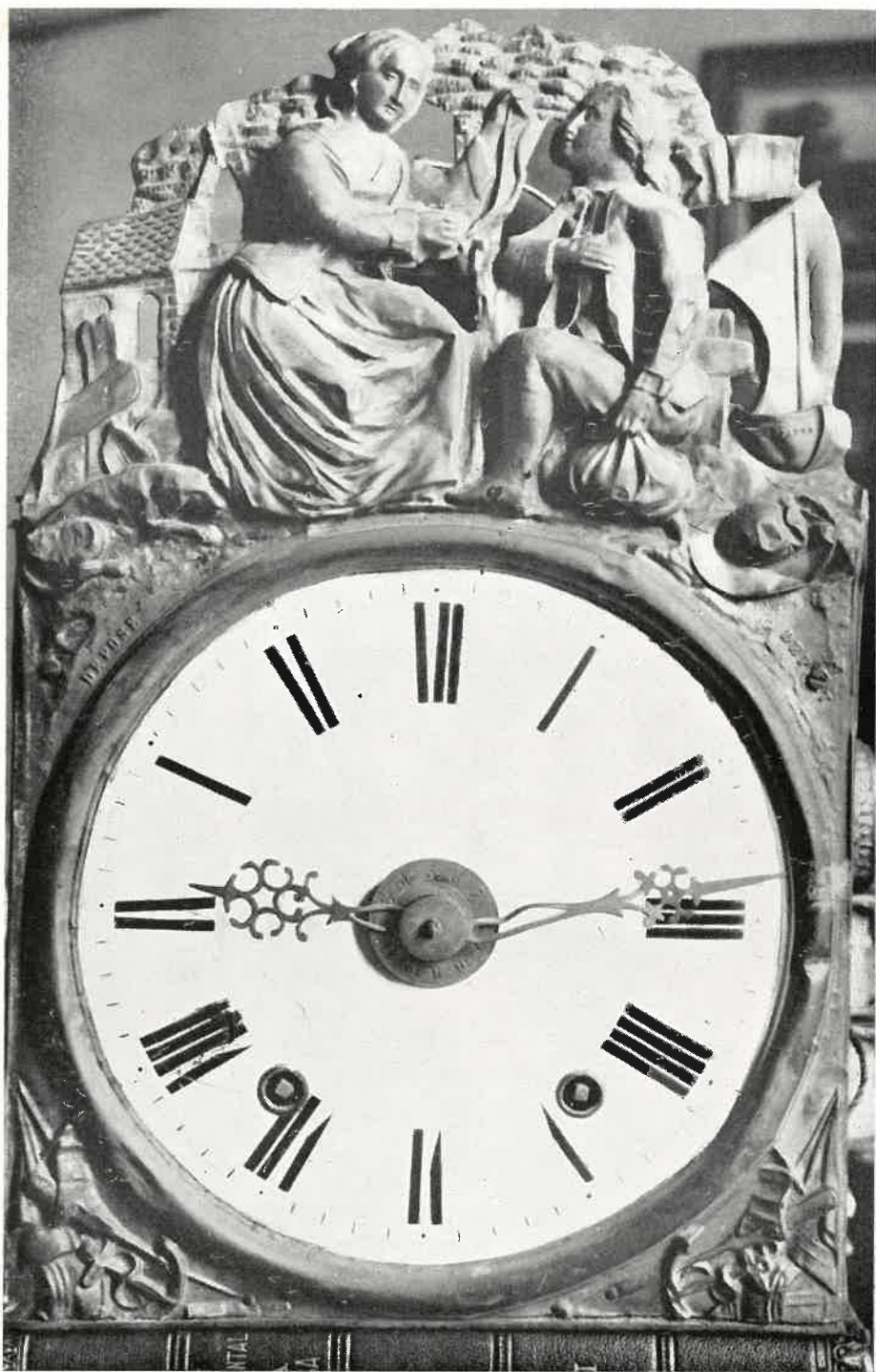
Corbeta Ecuador del armador don Antonio Cabrero (segunda mitad del siglo XIX). El mar y el cielo interpretado al óleo y el velamen bordado en seda. Cuadro propiedad de los señores Cabrero



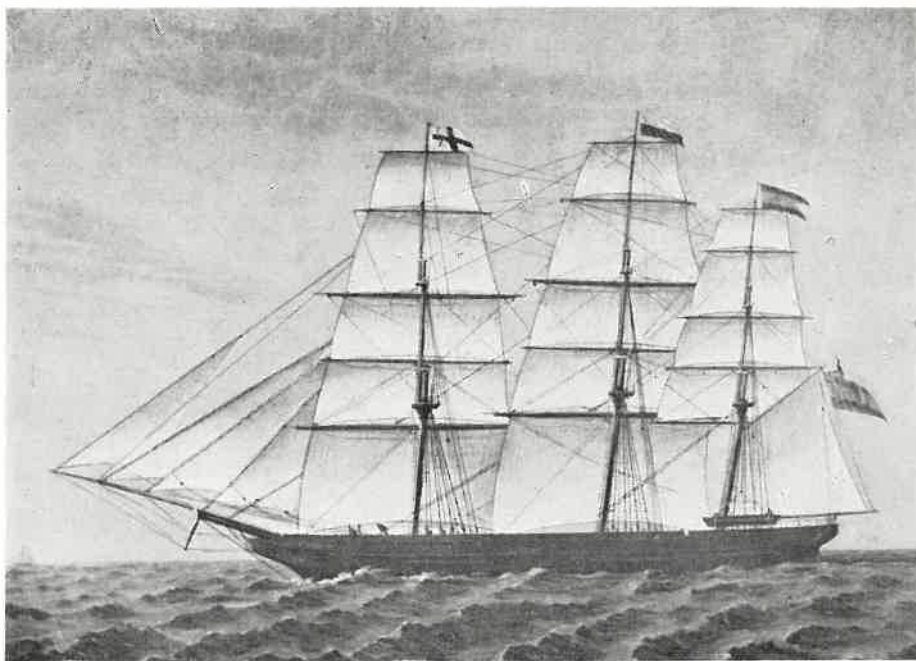
Corbeta CONSTANCIA, botada en 1864. Perteneció al armador montañés don Pedro Blanco. Navegó por América y el Extremo Oriente



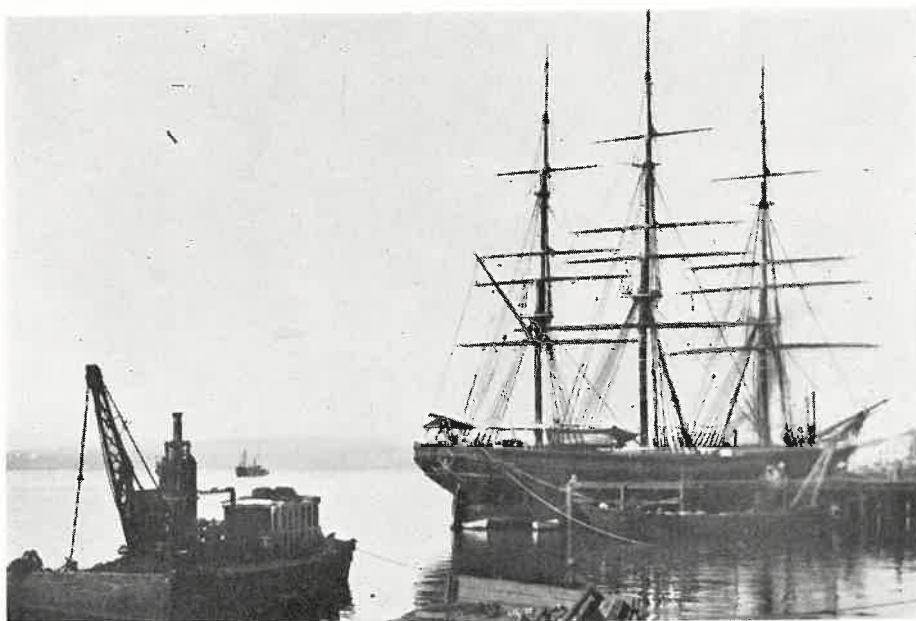
Corbeta ISABEL del armador santanderino don Luis Ortiz, al mando del capitán Arrandiaga



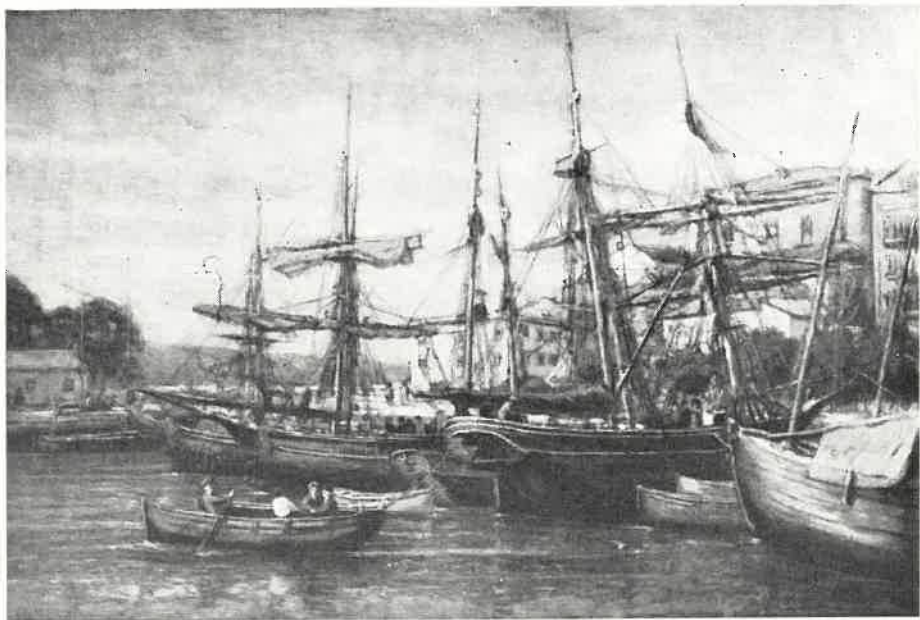
Reloj de una corbeta santanderina. Representa la escena de despedida de un marino, al cual su novia, en las proximidades de la ermita costeña, le impone un escapulario de la Virgen



Fragata POMBO del armador don Juan Pombo. (Finales del siglo XIX)



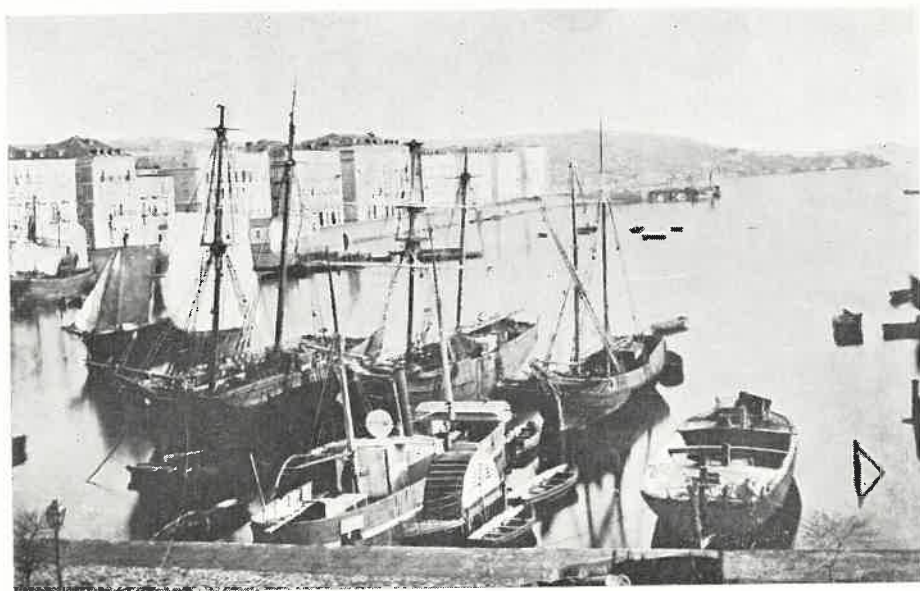
Fragata DON JUAN, del armador santanderino don Juan Pombo, atracada al muelle de Albareda en 1885



La dársena del puerto de Santander, a finales del siglo xix, óleo de Agustín Riancho



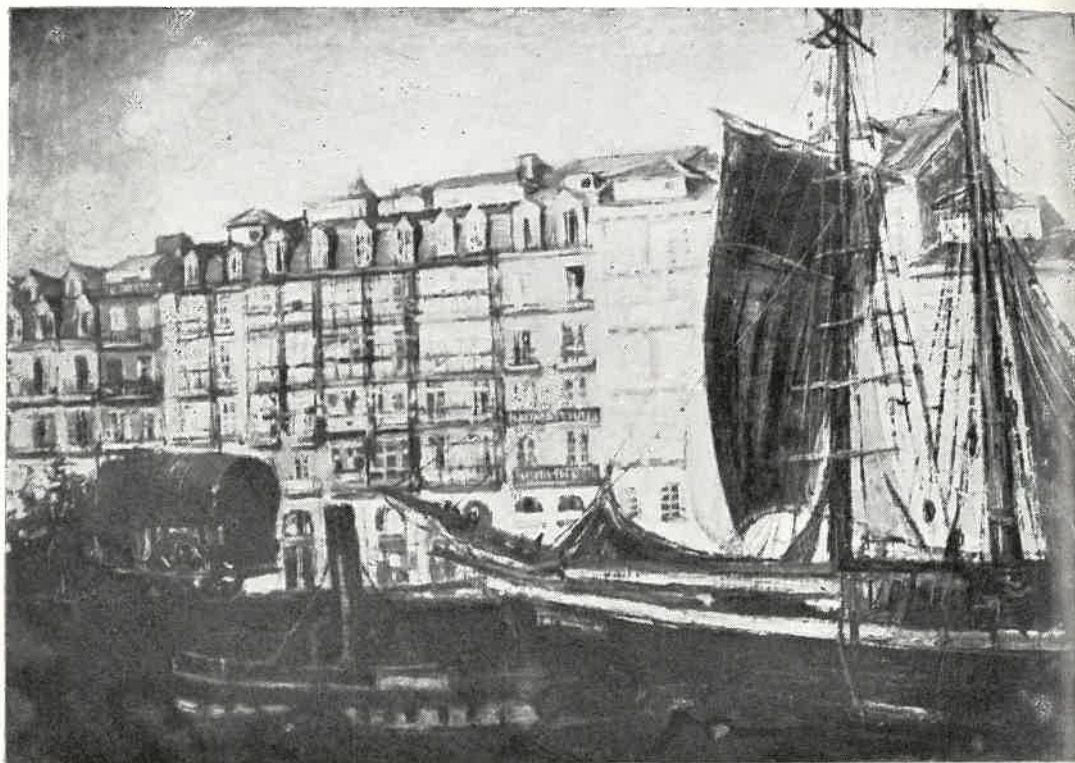
Los muelles del puerto de Santander, óleo de don Agustín Riancho



Vista del puerto de Santander en 1860



El puerto de Santander en 1880



Detalle de la Dársena a finales del siglo XIX

BERGANTÍN «LA AMABLE TERESA»

Don Francisco de Legarra y don Juan Antonio Bracho firmaron en Santander el 22 de agosto de 1787 un convenio para fletar dicho bergantín, propio de don Francisco, su capitán don Gabriel de Bazair, y por siete meses, contados desde el 1.º de septiembre hasta el último día de marzo de 1788, para cargar los efectos que convenga de Santander a Cuba y puertos americanos, a elección de Bracho, quien pagó 70.000 reales de vellón de flete y además el importe de todos los gastos y perjuicios que se causaran en caso de que feneciera el tiempo de los siete meses, sin haber regresado el barco a Santander, regulándose los perjuicios en cada día a razón de 200 pesos mensuales». Tuvo 100 toneladas de arqueo y valía 50.000 reales de vellón. Zarpó de Santander a Veracruz el 29 de abril de 1790 al mando de don Gabriel de Bazair.

FRAGATA «SAN JUAN BAUTISTA»

Fue su capitán don Benito Gaminde, y perteneció al naviero santanderino don José Antonio del Mazo. Soltó la vela para ir a La Habana el 23 de agosto de 1787 desde nuestra bahía.

BERGANTÍN «BRILLANTE SAN MIGUEL»

Quedó habilitado el 25 de junio de 1787 para realizar una travesía de Santander a Montevideo, fletado con distintos frutos y efectos, «dando el armador don Juan Muñoz al capitán don Manuel José Marién amplio poder para que disponga de la carga que conduce el citado navío y así como de éste y sus aparejos, fletándole o vendiéndole». Tuvo un arqueo de 67 toneladas.

BERGANTÍN «SAN JOSÉ Y ÁNIMAS»

Hendía las aguas de Santander a La Habana el 22 de abril de 1790, siendo su dueño don José Antonio Gutiérrez, del comercio santanderino.

PAQUEBOT «EL CONSTANTE»

Perteneciente al naviero don Antonio del Campo, desplazó 150 toneladas y estando encargado de la derrota para un viaje de Santander a La Habana, el capitán y primer piloto don Francisco de Ibarbengoitia firmó el contrato de sueldos con la tripulación el 19 de julio de 1790.

FRAGATA «LA ESPERANZA»

De los armadores Heras y Hermanos, del comercio santanderino, hizo repetidos viajes de Santander a Veracruz, teniendo 300 toneladas de arqueo. Don Juan de Ballibián, capitán y maestre de la fragata, manifestó en la escribanía de Marina de nuestra ciudad, en 7 de diciembre de 1790, que «en su último viaje y retorno del puerto de Montevideo, en Buenos Aires, a este de Santander, se vio precisado por las noticias y fundados recelos que tuvo de guerra, de arribar, como arribó, a la Isla de Flores, descargando todos los cueros y dineros de la caja de soldada que conducía, para asegurarlo de los enemigos y de los temporales que allí regían, y aunque después procuró volver a tomarlo todo, no pudo por falta de auxilios y otros accidentes de mar, perdiendo la tercera parte de cueros y la caja de soldadas, dejando el resto bien custodiado y al auxilio del Cónsul de España en aquella Isla, según lo ha hecho constar en documento auténtico al Tribunal del Consulado de esta ciudad y provincia, dando finalmente poder a don Juan Bautista Hortifonso, vecino de Santander, para que le represente en las actuaciones entabladas sobre lo antes expresado». En 1 de octubre de 1784 la habían comprado por 12.000 pesos fuertes los armadores santanderinos Aguirre, Vial y Mazo. Desplazaba 450 toneladas.

FRAGATA «LA NATIVIDAD DE NUESTRA SEÑORA» (a.) *El Águila*

Perteneciente al armador don Francisco de Gibaja y mandándola el capitán don Julián del Campo, disponíase el 13 de octubre de 1790 a comenzar un viaje de Santander a Veracruz, siendo el valor del buque 210.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «SAN VICENTE MÁRTIR»

Desplazaba 180 toneladas y fue propiedad del vecino de Madrid don Domingo de Turé, estando encargado de capitanearle don Antonio de Mendieta para hacer la travesía de Santander a Londres el 6 de noviembre de 1790 con sacas de lanas.

BERGANTÍN «EL CERVECERO DE CAÑADÍO»

Fue su dueño don Antonio del Campo, propietario y fundador de la magnífica fábrica de cerveza situada en el barrio santanderino de Cañadío, utilizándose preferentemente dicho bergantín al enviar remesas de cerveza a Veracruz y a otros puertos de la América española, inicián-

do un viaje el 29 de noviembre de 1790 partiendo de Santander a La Guayra.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA»

El capitán y dueño don Martín Antonio de Ageo vendió la mitad del expresado buque el 10 de febrero de 1791 al mercader santanderino don José Gutiérrez de Palacio. Tuvo un arqueo de 148 toneladas.

PAQUEBOT «EL ÁNGEL» (a.) *El Rayo Marino*

Don José de Sarmina capitán de este paquebot firmaba el 14 de febrero de 1792 un contrato de sueldos con la tripulación para el viaje de Santander a La Habana comenzado seguidamente. Fue de la propiedad del comerciante de nuestra plaza don Antonio de Sibes.

PAQUEBOT «NUESTRA SEÑORA DE LOS ÁNGELES» (a.) *La Felicidad*

Desplazaba 230 toneladas y sus armadores don Juan González de Arce y don Antonio de Gordey le despacharon el 9 de julio de 1792 con rumbo de Santander a La Guayra, encargando de la derrota al capitán y primer piloto don Juan Antonio Sarriá.

BERGANTÍN «LA BELLA EUGENIA» (a.) *El Fuerte Bernardo*

Propio de don Juan González de Arce quedó habilitado en nuestro puerto para ir en derechura a La Habana el 18 de mayo de 1791.

FRAGATA «LA PRINCESA DE ASTURIAS» (a.) *Mercurio*

El comerciante santanderino don José de Sibes era su dueño, y la habilitaba para comenzar la derrota de Santander a La Habana y a otros puertos de Cuba el 3 de noviembre de 1787, firmando en este día la contrata de sueldos su capitán don Cristóbal de Sámano con la tripulación del buque, percibiendo «el segundo piloto 24 pesos sencillos mensuales, 13 el carpintero, el contramaestre y el cocinero; 9 cada uno de los seis marineros, 5 y 7 los grumetes, 2 pesos cada uno de los tres pajes y 7 pesos sencillos dos marineros más».

BERGANTÍN «SANTA BÁRBARA»

Se hizo a la mar desde Santander destinado a distintos puertos del Norte de Europa y fue su armador y capitán don Francisco Ruiz, vecino

de Santoña, que le puso en rumbo el 13 de diciembre de 1787. Desplazaba 18 toneladas.

QUECHEMARÍN «SAN JUAN BAUTISTA»

Propio de la vecina de Santoña doña Rosalía de Varela, le mandaba don José de Villa, y en uno de sus viajes zarpó de Santander en demanda de los puertos de Europa del Norte el 15 de diciembre de 1787. Tuvo 18 toneladas de registro.

PAQUEBOT «NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES»

Provisto de la Real Patente de Navegación inició la carrera de Santander a La Habana el 11 de enero de 1787 y le capitaneaba don Antonio Sarriá, que en 1.º de enero de 1787 repitió esta travesía cobrando el segundo piloto «20 pesos sencillos al mes, el pilotín 10, el contramaestre 12, el carpintero 14, el cocinero igual sueldo que el anterior, 6 cada uno de los seis marineros. De los tres pajes, dos ganaban 7 pesos sencillos y el otro 5». Perteneció al naviero santanderino don Ramón Javier de Vial y su arqueo fue de 180 toneladas. Partió de Santander a Bristol, cargado de sacas de lana, el 9 de octubre de 1788.

FRAGATA «NUESTRA SEÑORA DE LA ANTIGUA»

Su dueño, don Nicolás de Vial y Zarabeitia, obtenía para el capitán don José Ignacio de Azpillaga la real patente de navegación necesaria al viaje de Santander a La Habana, el 30 de octubre de 1769. Dicha fragata naufragó la noche del 14 de octubre de 1773 «en uno de los cayos que llaman los Caimanes Chicos, cuarenta leguas distante del puerto de Trinidad».

FRAGATA «N»

Don Juan Nepomuceno de Victórica daba poder el 15 de marzo de 1785 a don José de Loutalet Río seco, vecino y del comercio de Santander, residente en Burdeos, para que comprase por el precio más equitativo «un navío de porte de doscientas o trescientas toneladas cargado de efectos lícitos conforme a las órdenes verbales que le tiene dadas y que le despache a Nueva Orleans, consignándolo a las personas que fuesen de su confianza».

FRAGATA «LOS SANTOS MÁRTIRES»

Provista de la exigida real patente de navegación para emprender viaje de Santander a Veracruz, iniciaba una travesía al mando de don José del Llano el 15 de marzo de 1785. Perteneció a los armadores y comerciantes santanderinos don Matías de Heras y don Felipe de Aguirre.

FRAGATA «SAN JUAN BAUTISTA»

En 10 de abril de 1785 pertenecía al santanderino don Antonio del Mazo, capitaneándola don Benito Gaminde, que emprendió diferentes viajes con ella dejando las aguas de nuestra bahía para ir a los puertos del Norte de Europa y a los de la América española. Su registro fue de 250 toneladas.

FRAGATA «LA VIRGEN DE LA MISERICORDIA»

Anclada en Santander, la vendió su capitán y dueño don Pedro de Chiapa el 3 de agosto de 1785 a los señores Vial e Hijos, por el precio de cinco mil pesos de a 128 cuartos. Desplaza 200 toneladas.

FRAGATA «LA AMABLE MARÍA ROSA»

Con un arqueo de 300 toneladas, fue del santanderino don Ramón López-Dóriga, y el 1.º de septiembre de 1785 aferraba las velas en nuestro puerto al traerla el capitán don José Martín Ibarguengoytia desde San Cristóbal de La Habana, con un cargamento de azúcar y otros artículos ultramarinos.

FRAGATA «LA MARQUESA DE VALBUENA»

Ante el escribano de Marina, don Francisco de Peredo Somonte, declaraba en Santander el 22 de marzo de 1786 don Ramón Javier de Vial haber comprado en 12 de febrero de 1785 «la totalidad de una Fragata de doscientas treinta toneladas y sus aparejos y dependencias por la suma de cuarenta y cinco mil libras al señor Hediberg». Dicha fragata realizó repetidos viajes de Santander al puerto de Veracruz.

FRAGATA «MINERVA»

Fondeada en Santander el 26 de mayo de 1786, en cuyo día el capitán don Manuel Francisco Montañés hizo constar en nombre de don Fernando

Rodríguez Berenguer «que don Manuel de Mazarraga vecino de Bilbao le había vendido 950 barricas de harina de primera flor de 186 libras netas castellanas cada una, procedentes de la fábrica de Campuzano de este Obispado de Santander por el precio de 168 reales vellón cada barril, para ser transportadas al puerto de La Habana».

BERGANTÍN «EL PATRIOTA»

Provisto su capitán como todos los anteriores de la Real Patente de Navegación, puso proa a la mar desde Santander a La Guayra el 18 de septiembre de 1786, al mando de don Antonio Goiri. Fue su dueño el santanderino don Antonio del Campo.

BERGANTÍN «LA PROVIDENCIA DE SAN JUAN BAUTISTA»

Don Ramón López-Dóriga, comerciante y armador santanderino, vendió la cuarta parte del indicado buque a don José Pumarejo, vecino de Las Villas de Argoños y Santoña, que poseía ya otra cuarta parte en dicho navío, cobrando el vendedor por la venta realizada, 7.000 reales de vellón. El 13 de enero de 1788 dejaba las aguas santanderinas para ir en demanda de Sevilla y cargar allí vinos y aceite.

FRAGATA «NÚMERO 111»

Para un viaje de Santander a La Guayra y otros puertos americanos donde había de recibir sacos de cacao, para traer a nuestra ciudad, quedó habilitada el 4 de abril de 1788. Iba capitaneada por don Martín de Martiarena.

PAQUEBOT «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN»

Estaba a la carga, pronto a salir desde el puerto de Santander al de Bristol, el 30 de septiembre de 1789 fletado con pacas de lana. Perteneció a don José Antonio del Mazo y el buque tuvo un arqueo de 130 toneladas, mandándole don Clemente de Zuazo.

FRAGATA «SAN JOSÉ Y LOS SANTOS MÁRTIRES»

Los armadores santanderinos don Francisco de Gibaja y Heras Hermanos, fueron sus dueños y el 19 de abril de 1788 quedó habilitada para hacer la travesía de Santander a La Guayra, firmando su capitán don Juan Antonio de Llano la contrata de sueldos con la tripulación, dándose al primer piloto «don Roque de Heras 35 pesos mensuales, 24 al segundo,

14 al pilotín, 15 al contramaestre, 16 al carpintero, 10 al cocinero y 9 a cada uno de los 8 marineros, percibiendo los grumetes 6 pesos y 4 cada uno de los dos pajes. El sangrador Antonio Lamparazán cobraba 6 pesos mensuales». Esta fragata tuvo 300 toneladas de porte y anteriormente, el 7 de septiembre de 1786, había zarpado de Santander a Veracruz al mando de don José del Llano.

PAQUEBOT «LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN»

El capitán don Manuel de Manterola suscribió con su tripulación la contrata de sueldos el 12 de julio de 1788 para un viaje de Santander a La Habana. Pertenecía al armador santanderino don Ramón Javier de Vial y desplazaba 200 toneladas.

BERGANTÍN «JESÚS, MARÍA Y JOSÉ»

El primero de agosto de 1788 levó anclas en Santander y puso la proa hacia distintos puntos del Norte de Europa. Su registro fue de 80 toneladas.

FRAGATA «LA VIZCAÍNA»

Figuraba incluída en la matrícula de navíos santanderinos en el año 1788 y su registro fue de 211 toneladas y media.

FRAGATA «LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN Y SAN PRUDENCIO»

Era de 300 toneladas y el 25 de enero de 1790 puso rumbo de Santander a La Habana al mando de don Martín de Martiarena.

FRAGATA «LA BELLA PRIMAVERA»

Perteneció a los señores Párraga y Barandiarán, y estando surta y anclada en Santander el 14 de noviembre de 1788, la vendieron sus armadores al naviero y comerciante santanderino don Ramón López-Dóriga. El 10 de febrero de 1789 el capitán don Miguel de Zuaznabaz firmaba el contrato de sueldos con su tripulación para una travesía de Santander a La Guayra, fletada con harinas, fardería, lienzos y otros efectos.

BERGANTÍN «SAN VICENTE»

Fletado con sacas de lana dejaba las aguas de la bahía santanderina al ir en demanda de Bristol en 19 de octubre de 1789, siendo don Manuel

de Manterola su capitán y primer piloto. Pertenecía este navío a don Domingo de Dután y desplazaba 180 toneladas.

POLACRA «MADRE DE MISERICORDIA»

El italiano don José Luzzano, mercader establecido en nuestra ciudad, vendió el día 26 de octubre de 1789 a su convecino Gibaja «el casco de esta polacra genovesa, de 200 toneladas poco más o menos, varada en las riberas del Real Astillero de Guarnizo y por la cantidad de 9.360 reales de vellón».

PAQUEBOT «SANTA TERESA»

Provisto de la Real Patente de Navegación, exigida a todos los capitanes, hacía a la mar el 26 de octubre de 1789 al salir de Santander para Puerto Rico, de cuyo puerto de destino zarpó después para Amsterdam con un cargamento de tabaco.

FRAGATA «LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN»

Propiedad del armador santanderino don Juan Antonio Gutiérrez, dejaba nuestra bahía el 5 de febrero de 1790 para ir hasta San Juan de Puerto Rico, «donde cargó tabaco en la Real Factoría para Amsterdam, de cuenta de la Hacienda y volver en derecho a tomar segundo cargamento, pagando como flete a razón de 2,5 pesos quintal castellano de tabaco y asimismo los demás frutos pertenecientes a S. M.». Mandaba esta fragata, de 300 toneladas, don Juan Pereda Velarde.

FRAGATA «AMABLE ROSA»

Propiedad del armador santanderino don Ramón López-Dóriga, el 20 de marzo de 1790 obtuvo su capitán y maestro don José Ardines, la Real Patente de Navegación para un viaje de Santander a Veracruz. Valía esta fragata 80.000 reales de vellón y desplazó 220 toneladas.

PAQUEBOT «EL CONSTANTE»

Perteneciente al naviero montañés don Antonio del Campo tuvo 150 toneladas de arqueo y estaba encargado de su derrota para un viaje de Santander a La Habana el capitán y primer piloto don Francisco de Ibarbengoitia que firmó el contrato de sueldos con la tripulación el 19 de julio de 1790.

FRAGATA «LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN» (a.) *La Fortaleza*

El naviero montañés don Francisco de Gibaja fue su dueño y la mandaba don Manuel de Larrauri que la puso en rumbo desde Santander a Veracruz el 26 de mayo de 1791, siendo el buque de 500 toneladas de registro y el de mayor tonelaje de los incluidos en el citado año en la matrícula santanderina. Otra de sus travesías fue desde la bahía santanderina a Montevideo.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN»

Tuvo de registro 130 toneladas y su armador don José Antonio del Mazo le habilitaba para hacer las singladuras de Santander a La Habana el 28 de mayo de 1791.

FRAGATA «SAN JOSÉ»

Zarpó de Santander a Puerto Rico, yendo en lastre, el 13 de julio de 1791 «y para cargar allí los tabacos y otros frutos pertenecientes a S. M. y transportarlos después a Amsterdam, pagando tres pesos y medio fuertes de flete por cada quintal castellano de tabaco como otras cosas que se comunicaron de Real Orden, celebrando el contrato de fletamento don Antonio de la Torre, Comisario Real de Guerra de Marina, Ministro Principal de ella y Juez de Arribadas de Indias en la Provincia de Santander, de una parte y de la otra don Fausto de Bidosola, comisionado de don José de Gardoqui e Hijos de Viar.» Fue su registro de 330 toneladas.

BERGANTÍN «EL HÉRCULES»

Su capitán y primer piloto don Ignacio de Abaytúa, disponíase a partir de Santander en demanda de La Habana en agosto de 1791, perteneciendo el buque al comerciante de nuestra plaza don Pedro de Larrea. Desplazó 210 toneladas valiendo 90.000 reales de vellón y el 23 de diciembre de 1802 emprendió la ruta desde nuestra bahía a Puerto Rico, mandándole don Santiago de Uriarte que cobraba de sueldo 50 pesos mensuales además de disfrutar de otros pequeños emolumentos.

BERGANTÍN «EL ROSARIO»

El 5 de noviembre de 1791 estaba pronto a dar la vela en la bahía santanderina para ir a Veracruz, y tuvo 178 toneladas de arqueo, capita-

neándole don Esteban de Balparra a quien designó el armador santanderino don José Antonio de Sibes, su propietario, para este viaje y para otro que hubo de emprender el 12 de septiembre de 1793, destinado a Santiago de Cuba.

BERGANTÍN «SANTA RITA»

Don José de la Cuesta, comerciante santanderino, fue su propietario, capitán y primer piloto firmando el 24 de septiembre de 1791 el contrato de sueldos con la tripulación para realizar la travesía de Santander a Londres cargado de lanas. El 2 de mayo del citado año había ido «de Santander a la isla de Flores, una de las Azores, en busca de cueros que allí dejó por recelos de guerra la fragata ESPERANZA, capitán don Juan de Billabián, y transportarlos al puerto de Santander.»

BERGANTÍN «EL BRILLANTE SAN MIGUEL»

De la pertenencia de los armadores santanderinos Vial e Hijos le capitaneaba don Antonio de la Revilla, el que le puso en rumbo al ir desde nuestra bahía a Veracruz el 23 de enero de 1792. Fue de 140 toneladas de porte.

FRAGATA «LA TRASMERANA» (a.) *San José*

Don Antonio de la Cuesta fue su armador y el 27 de enero de 1792 al mando de don Justo de la Fuente, levó ancla en Santander para ir a La Habana. Desplazaba 240 toneladas, era de construcción francesa, valiendo 80.000 reales de vellón y en 1805 pertenecía a don José de la Pezuela, teniendo entonces como capitán a don Francisco Canales que la llevó en distintos viajes a los puertos de la América española y a los de Andalucía, desde las aguas santanderinas (2).

BERGANTÍN «EL GUERRERO MONTAÑÉS»

Soltó la vela en la bahía santanderina el 28 de enero de 1792 para ir en demanda del puerto de La Habana y fue su propietario don Antonio Gordey. El 27 de diciembre del último año citado repitió esta travesía al mando de don Juan Dulón, fletada con barriles de harina y otros efectos. Su arqueó era de 230 toneladas.

(2) Véase Apéndice.

FRAGATA «NUESTRA SEÑORA DEL CAMINO» (a.) *La Feliz*

Era del armador don Juan González de Arce, quien designó a don Juan Bautista de Basaldúa como encargado de la derrota en un viaje desde Santander a La Habana iniciado el 4 de mayo de 1792. Desplazaba 250 toneladas.

BERGANTÍN «EL AGUILES»

Fue su dueño don Santiago Salcines, comerciante local, y capitaneándole don Antonio Mendieta, dábase a la vela el 4 de septiembre de 1792 comenzando las singladuras desde nuestra bahía a Cartagena de Indias. Tuvo 140 toneladas de registro.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN»

El 6 de septiembre de 1792 declaraba don Antonio de Sibes, establecido en Santander, pertenecerle este bergantín al hacer el expediente preciso en la Comandancia de Marina de nuestro puerto para matricularle, diciendo además «que le había adquirido el 16 del mismo mes del año anterior después de pagar la cantidad de 1.500 libras tornesas a don Pedro Norguille, vecino de Ciboure».

FRAGATA «EL REY CARLOS» (a.) *La Sirena*

En documento notarial autorizado el 11 de septiembre de 1792 por el Escribano de Marina don Francisco de Peredo Somonte, se certificaba que «don Ambrosio de Torres, Comisario Real de Guerra y de Marina, Ministro Principal de ella, Juez de Arribadas, de Alzadas y Naufragios en la Provincia y con parecer del señor Auditor de la misma autorizaba para tratar sobre el varamento y naufragio acaecido en la entrada de este puerto de dicha fragata forrada en cobre y propiedad de la Real Compañía Marítima de Madrid, venida desde Maldonado, cargada con diferentes efectos por cuenta de ella y de varios particulares, siendo su capitán y maestre don Domingo de Bolado, cuya fragata fue abandonada a dichos señor Juez y procedido a su socorro y salvamento y el de la carga, verificándose uno y otro después de diligentes y crecidos gastos, aunque quedó de dicha fragata el casco sólo, por haber picado su jarcia y arboladura en beneficio de todos y aun roto el citado casco con otras averías». El armador santanderino don Antonio del Campo después de adquirir dicha fragata el 24 de septiembre de 1792 manifestaba «que mandada por el capitán y primer piloto don José de Soto, se hallaba

próxima a hacerse a la vela desde nuestro puerto al del Callao de Lima, cargada de diferentes frutos y efectos, también de su pertenencia y todo a la consignación de don Santiago Fernández Quintana natural de Santander en primer lugar que va a bordo de la misma fragata, en segundo al señor Conde de San Isidro y un tercero a don Antonio Fragua, vecino y del comercio de Lima, otorgando amplio poder a dichos señores por el orden indicado».

Al leer una carta dirigida en 30 de marzo de 1793 por el insigne comillano y Arzobispo de Lima don Domingo González de la Reguera a un sobrino suyo, encontramos la noticia del record de navegación establecido por esta fragata en el mencionado viaje, dándose cuenta del mismo con las siguientes líneas: «llegó felizmente al puerto de Arica en tres meses y 24 días la fragata REY CARLOS que salió de Santander. Desde que se descubrieron estos mundos nadie hasta ahora había hecho por el Cabo de Hornos navegación tan pronta, de modo que ha asombrado a todos estos habitantes y navegantes».

Desplazaba la fragata REY CARLOS 250 toneladas y el 1.º de agosto de 1795 provista de la exigida Real Patente de Navegación, emprendía un nuevo viaje desde Santander a Montevideo, y anteriormente el 17 de agosto de 1785 zarpó de nuestro puerto a Londres, capitaneándola don Pedro Delgado.

FRAGATA «NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA»

Su arqueo fue de 260 toneladas y en 13 de noviembre de 1792 el capitán don Pedro de Lequerica disponíase a salir de la bahía santanderina y ponerla a rumbo hacia La Habana. Perteneció a don Juan Antonio Gutiérrez, comerciante santanderino.

El montañés don Francisco Javier de Bustamante hizo una exposición al Rey diciendo que el capitán de esta fragata, «agradecido al beneficio que le hizo el corsario del Consulado santanderino auxiliándole con doce hombres de su tripulación desde La Coruña a Santander, había dado 3.000 reales de vellón para que se dispusiese de ellos como pareciese, los cuales se acordó repartir entre los marineros y 1.000 se destinaran a la dotación de una huérfana». Enterado S. M. dispuso que aun cuando «el celo y buena intención de Bustamante no fuese la más acertada, nunca pudo estar bien el recurrir sin separarlo de su comisión y para que se procure conservar la paz y buena armonía entre todos los individuos de la matrícula santanderina como dándoles el buen ejemplo de disimular cuando se ofrezcan semejantes genialidades a los que trabajan con celo y desinterés en beneficio del público». Estaba firmada la Disposición Real el 28 de diciembre de 1793 en San Lorenzo del Escorial.

FRAGATA «MARÍA»

Propiedad del mercader santanderino don Antonio Gordey que la habilitó de salida el 29 de noviembre de 1792 para un viaje de Santander a Barcelona, mandándola don Tomás de Fano. Desplazaba 250 toneladas.

BERGANTÍN «EL PÁJARO AMARILLO»

Don Juan Sanz Fuentes firmaba el 20 de diciembre de 1792 el contrato de sueldos con la tripulación de dicho bergantín al ultimar un viaje de Santander a La Habana, prestando la fianza necesaria para la Real Patente de Navegación el propietario del buque don José Antonio de Sibes, establecido en nuestra plaza.

BERGANTÍN «SAN JUAN BAUTISTA»

El vecino de la ciudad de Bayona de Francia, don Domingo Dalucut, manifestó en escritura autorizada por el notario de Santander don Francisco de Peredo Somonte «que en virtud del poder de los señores Basterreche Hermanos, comerciantes de dicha ciudad, había vendido el 9 de enero de 1793 dicho bergantín, de 135 toneladas poco más o menos y cuando estaba fondeado y surto en el puerto santanderino, adquiriéndole el armador don Antonio del Campo por precio de 30.000 reales de vellón».

BERGANTÍN «SAN CRISTÓBAL»

El capitán y primer piloto don José de Iturriaga le llevó en un viaje desde nuestro puerto al de La Habana, comenzado el 6 de febrero de 1793. Era propiedad de don José González de Arce y de otros navieros santanderinos y tuvo 280 toneladas de porte.

BERGANTÍN «SAN FRANCISCO DE PAULA»

Del naviero don Antonio Blanco, salía de Santander con rumbo a los puertos españoles de Levante, el 6 de julio de 1793, desplazando 101 toneladas.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO»

De 120 toneladas de registro, era propiedad de don Antonio de la Cuesta y le capitaneaba don Agustín Menchaca en una travesía de Santander a El Ferrol iniciada el 6 de julio de 1793.

BERGANTÍN CORSARIO «ÁGUILA»

El Real Consulado de Santander le armó en corso y mercancía para la defensa de los veleros de nuestra matrícula y de los que cruzaban frente a nuestro litoral. Disponía para su defensa de 14 cañones, 4 pedreros y otras armas de fuego el 11 de marzo de 1793, nombrando como capitán del bergantín al montañés don Juan del Collado. Al siguiente día de salir de nuestro puerto dio caza a tres quechemarines franceses que habían apresado anteriormente a dos buques españoles cuando venían en lastre desde Ferrol a Santander.

BERGANTÍN CORSARIO «SAN FERNANDO»

Fue también armado por el Real Consulado de Santander con 18 cañones del calibre de a 6, procedentes de la fábrica de artillería de La Cavada, llevando además otras armas de distintas clases, el 3 de julio de 1793. En el primer crucero realizado escoltó a 6 embarcaciones que iban al Ferrol y a La Coruña y el 14 de enero de 1795 después de prestar muy buenos servicios fue vendido para el desguace.

FRAGATA CORSARIA «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN» (a.) *La Unión*

Propiedad de don Juan González de Agüero y provista de la Real Patente necesaria, iba armada en corso y mercancía, mandándola don José Ramón de Zalduondo en un viaje desde Santander a La Habana y Veracruz, comenzado el 26 de agosto de 1793. La indicada fragata de 250 toneladas de porte llevaba para su defensa 14 cañones, 8 bocas de fuego, 25 fusiles, 12 pistolas y 35 sables, tripulándola 47 hombres.

FRAGATA CORSARIA «SAN ANTONIO DE PADUA»

En posesión de la Real Patente de Navegación de Corso y Mercancía preparábase para realizar un crucero desde Santander el 21 de octubre de 1793.

BERGANTÍN «EL ÁGUILA»

Su capitán y primer piloto don Simón Pablo de Santelices puso proa a la mar con dicho velero de 225 toneladas de registro para ir desde nuestro puerto al de La Guayra el 24 de octubre de 1793, provisto de la Real Patente de Navegación, para la que había prestado la obligada fianza

don Matías de Heras Soto, del comercio santanderino. El montañés don Francisco de Gibaja era su armador.

LANCHA CORSARIA «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN»

El vecino de Santander don Pedro Páramo Sánchez manifestó el 11 de octubre de 1794 notarialmente «que estando al ancla en este puerto dicha lancha armada en corso y mercancía va a partir seguidamente para hacer el corso contra los enemigos de la Corona con 4 pedreros, 2 pistolas, 14 sables, 8 chuzos, las correspondientes municiones y competente número de tripulación, prestando el compareciente una fianza de 60.000 reales de vellón para obtener la Real Patente exigida, su capitán don Manuel Collado». En unión de otra lancha corsaria armada también en nuestro puerto, LA GUIPUZCOANA, mandada por don Francisco de Ferrería, apresó al bergantín dinamarqués NICOLÁS Y MARTA así como a las fragatas americanas LIBERTAD, PROVIDENCIA y ABIGAIN entrando con ellas en el puerto santanderino. El 13 de julio de 1795 se preparaba esta lancha corsaria para realizar una campaña de ocho meses de duración, zarpando de nuestro puerto y provista de la exigida Real Patente.

Los accionistas interesados en el armamento de la lancha corsaria LA GUIPUZCOANA así como los de NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, habilitada igualmente en Santander, dieron poder a don José de Oruña para «que cobrase la cantidad de reales que el Rey (q. D. g.) haya mandado otorgar a los otorgantes como tales armadores por vía de gratificación y recompensa lo que corresponda en el apresamiento de la fragata LIBERTAD de Nueva York que fue conducida a Santander en julio de 1795 con un valioso cargamento».

BERGANTÍN «SANTO CRISTO DEL OTERO»

El vecino de Guarnizo don Antonio de Echevarría era su armador y el 18 de enero de 1794 este bergantín de 120 toneladas de porte quedó habilitado para hacer un viaje de nuestro puerto al de Bristol fletado con sacas de lana y otros efectos. Le mandaba don Joaquín de Gorrondona.

BERGANTÍN «LA DIVINA PASTORA»

Del armador santanderino don Ramón López-Dóriga, quedó despachado en Santander para La Habana el 21 de marzo de 1794 llevando por capitán a don Alonso de los Llanos. Tuvo 160 toneladas de registro

y el 18 de diciembre del indicado año, emprendía un viaje de Santander a Bristol cargado con sacas de lana.

FRAGATA «EL CID»

Su dueño el comerciante santanderino don Juan González de Arce la habilitó en nuestro puerto para ir a los de La Habana y Veracruz el 14 de diciembre de 1794, firmando en esta fecha la contrata de sueldos con la tripulación, el capitán, maestro y primer piloto don Tomás del Hoyo. Tuvo un arqueo de 286 toneladas y fue apresada en 1800 por los franceses y represada después por los españoles que la llevaron a La Habana.

BERGANTÍN «SANTA CECILIA»

El 22 de junio de 1795 don Pedro de Larrea, prestó la fianza de 60.000 reales de vellón para la Real Patente de Navegación del indicado bergantín cuyo desplazamiento fue de 140 toneladas. Pertenecía al comerciante santanderino don Pedro de Altuna, el cual nombró capitán y primer piloto a don Pedro de Noel, para la derrota de Santander a La Guayra.

BERGANTÍN «LA CASUALIDAD»

Su capitán y primer piloto don Ramón García, le llevó de Santander a Veracruz, iniciando esta travesía el 13 de febrero de 1794; fue de 200 toneladas de registro, perteneciendo al comerciante santanderino don Juan Santiago Fancine.

PAQUEBOT «NUESTRA SEÑORA DE LOS ÁNGELES» (a.) *La Felicidad*

En 27 de marzo de 1794 don Antonio de Gordey, del comercio de Santander, vendía este buque a su convecino don Juan González de Arce, por la cantidad de 12.500 reales de vellón. Figuró en la matrícula santanderina con el número 134 de las embarcaciones de nuestro puerto.

BERGANTÍN «LA ECONOMÍA»

Provisto de la Real Patente de Navegación para los mares de Europa, zarpaba de la bahía santanderina hacia el puerto de Londres el 20 de octubre de 1794, fletado con lanas, mandándole el capitán y primer piloto don José Vicente de Cinza. Perteneció al armador establecido en nuestra ciudad don Martín de Marquiarena y su registro fue de 160 toneladas.

FRAGATA «SAN ANTONIO»

Adquirida por los armadores santanderinos don Juan Trueba y don Antonio de la Cuesta en 30 de noviembre de 1794, al estar anclada en nuestro puerto, los cuales pagaron a don Sebastián y a don José María de Jáuregui 70.000 reales de vellón, para quedar inscrita en la matrícula de Santander, incluyéndose en la venta «las jarcias, anclas, pertrechos de guerra y demás pertenecidos». Desplazó 436 toneladas de 20 quintales.

BERGANTÍN «EL AGUILAS»

Salió de Santander a Londres el 6 de diciembre de 1794, cargado de sacas de lana y fue propiedad del comerciante santanderino don Santiago Fancines, mandándole don Dámaso de Cobo. Tenía 140 toneladas.

BERGANTÍN «EL HÉRCULES»

Capitaneado por don Justo de Arrarte hacíaase a la mar el 13 de diciembre de 1794 para un viaje desde Santander a La Guayra, teniendo 210 toneladas de registro.

BERGANTÍN «EL TRIUNFO DE SANTANDER»

Fletado con sacas de lana dejaba las aguas santanderinas para ir a las de Bristol el 16 de diciembre de 1794 y al mando de don Juan Antonio de Egusquiza. Perteneció al armador santanderino don Francisco de Sayús y era de 160 toneladas de porte.

CORBETA CORSARIA «DE REPENTE»

Perteneció a los armadores santanderinos don Francisco de Sayús, don Antonio del Campo y otros, los cuales el 17 de junio de 1797 obtuvieron la Real Patente de Corso y Mercancía para una campaña de seis meses. Iba armada con «cuatro cañones de a veinticuatro y otro de dieciocho; dos pedreros, siete esmeriles, diez fusiles, cincuenta chuzos, doce hachas de abordaje, balas, pólvora y víveres». Esta corbeta fue apresada por la fragata inglesa DOVER de cuarenta y seis cañones.

LANCHA CORSARIA «SAN ANTONIO»

Don Juan González de Arce y otros santanderinos afianzaron la Real Patente de Corso necesaria en una campaña de cuatro meses que debía

de realizar dicha lancha a partir del 25 de junio de 1795. Fue propiedad del montañés don Agustín de Vargas.

LANCHA CORSARIA «NUESTRA SEÑORA DEL PUERTO» (a.) *El Padre Paterno*

Propiedad de don José Pando y de don Pedro María del Rebollar, vecinos de Santoña, obtuvo su capitán la Real Patente de Corso el 28 de julio de 1795 después de prestar fianza en Santander don Nicolás de Ageo. Iba provista de 2 pedreros de a 2, 12 fusiles, 6 pistolas, 128 sables y 18 chuzos, al iniciar una campaña de 8 meses.

BERGANTÍN «SAN JOSÉ»

En un documento notarial autorizado el 24 de noviembre de 1795 en la Escribanía de Marina de nuestro puerto, hizo constar el capitán don José de Gazmuri «que habiendo salido de Santander con dicho buque para La Habana fue apresado el 28 de agosto del mismo año por los franceses en las costas del propio puerto de La Habana, embarcándose después para La Coruña en el correo de S. M. LA REINA LUISA que naufragó el 1.º de noviembre del repetido año, pudiendo salvar su vida en una balandra inglesa aunque no sus ropas, documentos, pasaportes, contraseña y pliegos de señales, que se le sumergieron cuando el buque se abrió sobre una peña». Este bergantín pertenecía a la matrícula de Santander.

FRAGATA «LAS DOS ISABELAS»

El comerciante santanderino don José Antonio de Arrangoiz, su dueño, la envió de Santander a Burdeos el 17 de diciembre de 1795 habiendo dado la necesaria fianza para la Real Patente de Navegación en este viaje y por valor de 120.000 reales de vellón, don Domingo de Aguirre. Desplaza 250 toneladas capitaneándola don Vicente Ajuria Goycoa.

BERGANTÍN «LA SAGRADA FAMILIA»

El portugués de Figueiras de Mondes, don Juan Fabero, le vendió a su compatriota don Antonio Corino, vecino de Santander, en 45.000 reales de vellón, teniendo 130 toneladas de registro y al pretender el adquirente incluir el buque entre los de la matrícula santanderina el 31 de octubre de 1795, le fue denegada tal petición basándose la Autoridad de Marina para hacerlo en no ser español el solicitante, «quien pocos días después cedía el expresado bergantín al mercader santanderino don Félix Fernández Guerra». El 10 de diciembre de 1795 desplegó las velas en la

bahía santanderina para hacer la ruta hasta Cádiz, siendo las cuatro de la tarde, pero al salir de nuestro puerto «naufragó en una peña al sitio del Abal bajo el castillo de Ano, quedando inutilizado».

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES» (a.) *El Volante*

Tenía 110 toneladas de registro y el 26 de enero de 1796 empezaba su navegación desde Santander a La Guayra.

BERGANTÍN «SAN FRANCISCO»

Pertenecía a don Manuel de Mazárraga y desplazando 130 toneladas le puso en rumbo el capitán y primer piloto don Juan Martínez de Eloorriaga el 18 de febrero de 1796 para ir de Santander a La Guayra.

FRAGATA «LA POSTA DE BUENOS AIRES»

Propiedad del naviero santanderino don José Arrangoiz y provista de la Real Patente de Navegación comenzó la singladura de Santander a Montevideo el 12 de marzo de 1796, capitaneándola don Pedro de la Helguera.

BERGANTÍN «SAN IGNACIO»

Los comerciantes establecidos en Santander don Esteban Balparda, Mazárraga y Ugarte, fueron los propietarios de este bergantín, que le enviaron desde Santander a Montevideo el 13 de abril de 1796, afianzando hasta el valor de 120.000 reales de vellón por el buque don Manuel Antonio Gómez y a los efectos de obtener la necesaria Real Patente de Navegación para los mares de América.

QUECHEMARÍN «NUESTRA SEÑORA DE ARÁNZAZU»

Don Francisco Sayús, armador santanderino, fue su propietario y le habilitó para comenzar una derrota de Santander a Bayona de Francia el 30 de mayo de 1796. Desplaza 40 toneladas.

FRAGATA «SOFI»

Surta y anclada en Santander la compró el comerciante establecido en nuestra ciudad, don Juan Durango, por la cantidad de 232.000 reales de vellón, matriculándola seguidamente en nuestro puerto en los primeros días del mes de septiembre de 1796.

BERGANTÍN CORSARIO «LA CONFIANZA»

Don Ramón de Vial, armador santanderino, le adquirió en público remate celebrado en la ciudad el 2 de septiembre de 1797. Dicho buque había sido apresado antes por el corsario francés LADY ENNE y al ser incluido posteriormente entre los buques del comercio local fue designado para el mando de dicho bergantín don Gabriel de Oñate que le llevó desde nuestra bahía hacia las aguas de Burdeos, para ir después desde el citado puerto francés en demanda del de Veracruz. Provisto de la Real Patente de Corso y Mercancía, disponía para su defensa de 8 cañones del calibre de a tres, 2 pedreros, 8 fusiles, 12 sables y otras armas, además de las municiones precisas y de los bastimentos necesarios.

QUECHEMARÍN CORSARIO «EL VENCEJO»

El 3 de febrero de 1798 don Manuel Antonio de Gómez, vecino y del comercio de Santander, prestó la fianza necesaria para la Real Patente de Corso referente al indicado buque, que había sido construido en uno de los astilleros de nuestro puerto por cuenta del capitán don Manuel de Collado, don Francisco Sayús y otros, llevando para su campaña una tripulación de 26 hombres que disponían de un cañón del calibre de a cuatro, un obús del mismo, dos cañones del dos, dos pedreros, diez fusiles, diez pistolas, doce chuzos, pólvora, balas y los víveres necesarios, iniciando seguidamente un crucero.

BERGANTÍN CORSARIO «EL VOLANTE»

Su dueño fue don Antonio del Campo, Conde de Campogiro, que solicitó de la Real Fábrica de Artillería de La Cavada el 8 de agosto de 1798, estando en posesión de la oportuna fianza, 4 cañones del calibre de a seis y 60 balas del mismo calibre recogidas en el Parque de Tijero. Este bergantín había sido construido en Bayona de Francia y en el astillero de don Juan de Descande, mandándole don José Muñoz en la travesía de Santander a Veracruz comenzada el 14 del mencionado mes y año, después de haber asegurado con don Antonio de la Cuesta, armador santanderino, hasta el valor duplicado de 60.000 reales de vellón que era el del buque. En 18 de mayo de 1799 don Antonio del Campo daba poder al teniente de fragata graduado, don Juan Muñiz, vecino de Santoña, para que le representase en las actuaciones relativas a la presa que hizo EL VOLANTE de la fragata MINERVA, capitán Ridel, la cual llevó al puerto de Ribadesella y siendo después declarada buena presa en el de Gijón. Zarpó nuevamente este navío de Santander armado en corso y mercan-

cía con rumbo a Veracruz el 27 de mayo de 1800, capitaneándole don José del Hoyo y «fue apresado por los enemigos de España, pero arrojando antes el capitán toda la documentación». Este bergantín tuvo 120 toneladas de registro.

BERGANTÍN CORSARIO «LA LUCHA» (a.) *Dos Amigos*

En una solicitud dirigida al señor Intendente del Departamento de El Ferrol por don Pedro Larrea, comerciante santanderino, decía éste que el 7 de agosto de 1798 había comprado a don Antonio Bengoechea el bergantín inglés DOS AMIGOS, cambiándole después de nombre por el de LA LUCHA, cuando estaba fondeado en Santander el 31 de octubre del indicado año y pagando la cantidad de 32.500 reales, pidiendo por último don Pedro Larrea que se matriculase el buque entre las embarcaciones de nuestro puerto y dando como fiador para tal efecto a su convecino el naviero don Marcial de Altuna. Dicho bergantín, de 100 toneladas de arqueo, cuando era de nacionalidad inglesa fue apresado por el corsario francés FINCILETE y llevaba para su defensa 12 cañones del calibre de a cuatro, 150 balas y 50 libras de pólvora.

FRAGATA «MARÍA JOSEFA»

La adquirió en público remate en nuestro puerto el 14 de julio de 1798 el mercader local don Antonio Gutiérrez. Esta fragata fue la inglesa LINK de 462 toneladas que había sido apresada por el corsario francés FURET de Burdeos, pagando el comprador 45.000 reales de vellón y matriculándola después en la Comandancia de Marina de Santander el 24 de octubre del citado año, con el nombre de MARÍA JOSEFA.

BERGANTÍN «SAN MIGUEL» (a.) *El Volador*

Don Ángel Real de Asúa le construyó en el Real Astillero de Guarnizo en 28 de mayo de 1798, por cuenta del armador santanderino don Marcial de Altuna, mediante el precio de 100.000 reales de vellón. Tuvo 160 toneladas de porte.

BERGANTÍN CORSARIO «EL BATIDOR»

Botado al agua en uno de los astilleros de nuestro puerto por cuenta de don Francisco de Sayús, quedó dispuesto a corsear en 13 de diciembre de 1798, solicitando don Marcial de Altuna del Comandante de las Reales Fábricas de Liérganes y La Cavada, para la campaña que iba a realizar este buque, 4 obuses de a 24 con 80 balas de este calibre, 1.600 del de

cuarterón y 1.600 balas de a libra, 4 cañones del de a 6 y 80 balas del calibre de a 6. El indicado navío fue construido bajo la dirección del maestro de ribera santanderino don Pedro de las Cagigas por la cantidad de 180.000 reales de vellón, estando forrado en cobre y tuvo un arqueado de 110 toneladas. El 25 de noviembre de 1799 salía nuevamente de nuestro puerto para emprender otra campaña de 70 días de duración al mando de don Antonio Echevarría, yendo tripulado por 75 marineros y provistos de ocho obuses del calibre de a doce, cuatro del de a tres, fusiles, sables, etcétera, así como de abundantes municiones y de los bastimentos precisos. En este crucero apresó a la fragata inglesa ESPECULACIÓN.

QUECHEMARÍN CORSARIO «LOS SANTOS MÁRTIRES» (a.) *El Temerario*

El santanderino don Ruperto Gil Calderón hacía constar notarialmente el 17 de enero de 1798, que dicho buque «construido y botado al agua en nuestro puerto preparábase para hacer un crucero armado en corso y mercancia y por cuenta de don Ramón Antonio Santacruz Gil y otros comerciantes locales, yendo capitaneado por don Isidro León de Ávila que tenía a sus órdenes 29 tripulantes, disponiendo de tres cañones del calibre de a cuatro, veinte fusiles, diez pares de pistolas, veinticuatro sables, más la pólvora, balas y víveres necesarios. Fue vendido el 7 de noviembre de 1799 a Mr. Basterreche, de Bayona de Francia, que le dedicó al corso con bandera francesa y utilizando la tripulación santanderina.

BERGANTÍN CORSARIO «NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES»

Para obtener la exigida patente de Corso y Mercancia, prestó fianza por la cantidad de 100.000 reales de vellón el mercader santanderino don Pedro Larrea. Mandaba este buque don Juan Bautista de Libarona y quedó habilitado el 10 de enero de 1799 para un viaje desde Santander a La Guayra, yendo armado «con 4 cañones de calibre de a 24 con 60 balas, 2 cañones de a 6 con 40 balas, 1.200 de a libra para 60 saquillos de metralla y 800 de cuarterón para el mismo efecto, afianzando el valor del armamento durante seis meses».

FRAGATA «LA BONITA»

Don Francisco de Durango, establecido en Santander, prestó la exigida fianza para matricularla en nuestro puerto después de haberla comprado a don Juan Antonio de Arrangoiz, el 31 de mayo de 1799, mediante la suma de 240.000 reales de vellón. Dicha fragata construida en los Estados Unidos y que navegó con el nombre de PEGGI había sido apresa-

da y traída al puerto de Santander por un corsario francés. Desplazaba 180 toneladas. El capitán don José Vicente Cinza la puso en rumbo de Santander a Montevideo el 1 de julio de 1799.

BERGANTÍN CORSARIO «LA FLECHA» (a.) *San Pedro González Telmo*

Por su construcción en el Real Astillero de Guarnizo cobró don Francisco Blanco, según hizo constar en un documento notarial ultimado en Santander el 11 de junio de 1799, la cantidad de 100.000 reales vellón, recibida del comerciante de nuestra plaza don Pedro González, que le armó seguidamente en corso y mercancía después de haber asegurado a la tesorería de las fábricas de La Cavada y de Liérganes el valor de 10 obuses del calibre de a doce, 100 balas grandes y 2.400 de cuarterón para un viaje de Santander a Veracruz, llevando también cuatro quintales de pólvora, una arroba de cuerda mecha, seis fusiles con sus bayonetas y vainas y cien cartuchos de balas. La fianza para este bergantín, que desplazaba 80 toneladas, ascendió a 100.000 reales de vellón por el valor del mismo más otros 60.000 reales «por lo tocante al buen uso del corso».

BERGANTÍN «LA AMABLE MARÍA ROSA»

Había sido adquirido, en pública subasta celebrada en nuestra ciudad, por don José Antonio Gutiérrez, mercader santanderino, en el año 1795 y era una presa que hizo la división de navíos del Rey de España al mando del Brigadier don José Lorenzo de Goicoechea. Pertenecía como todos los anteriores a la matrícula de nuestro puerto y en 12 de agosto de 1799 fue vendido por el señor Gutiérrez a otros armadores de Santander.

GOLETA «LA BUENA VISTA»

Al navegar bajo pabellón inglés y mandándola Guillermo Franck fue apresada por el quechemarín NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA capitaneado por don Isidro de Gorondona, que le llevaba armado en corso y mercancía para ir en demanda de La Guayra, siendo conducida dicha presa al puerto de La Coruña. La solicitud para matricular esta goleta en la Comandancia de Marina de Santander la hizo el 27 de agosto de 1799, su armador don José Ramón de Sárraga.

BERGANTÍN CORSARIO «EL CAZALLA»

Propiedad del armador santanderino don Francisco Durango, quedó habilitado por la Real Patente de Corso y Mercancía necesaria en un

viaje de Santander a Veracruz, después de prestar la obligada fianza el 14 de septiembre de 1799 don Juan Antonio de la Cuesta, que aseguró hasta 16.000 pesos sencillos que era el valor duplicado de este bergantín. El 7 de diciembre de 1799 manifestaba en la Escribanía de Marina de nuestra ciudad don Francisco Durango, que el indicado bergantín había apresado en el viaje de ida a La Guayra al inglés nombrado COMERCIO de 150 toneladas y al cual remitió, por medio del cabo de presa don Antonio Larrazquitu, al puerto de Ribadesella, donde fue declarado buena presa y traído después a Santander para ser adquirido por don Martín de Martiarena y don Nicolás de Aldama, comerciantes locales, el 24 de mayo de 1799, pagando los compradores 18.000 reales de vellón. Quedó incluido en la matrícula de buques santanderinos el 12 de julio del citado año último y su tripulación la integraban 48 hombres.

LANCHA CORSARIA «BUENAVENTURA»

Disponía de 21 tripulantes y llevaba para su defensa dos cañones del calibre de a cuatro, doce fusiles, dieciséis sables y la pólvora, balas y víveres precisos para hacer el corso, perteneciendo al armador santanderino don José de Escalante, quien declaró «que las presas que pudiera hacer la lancha durante la campaña de ocho meses al corsear, pertenecerían la mitad a los armadores, la otra mitad al capitán y tripulación, sacando antes el importe de gastos de la campaña y su producto neto se repartiría y entregaría inmediatamente al terminar el crucero». La fianza para obtener la Real Patente de Corso y Mercancía, importó 80.000 reales de vellón y una vez finalizada dicha campaña fue devuelta la Real Patente a la Comandancia de Marina de nuestro puerto en 9 de agosto de 1800.

LANCHA CORSARIA «LA ESTRELLA»

Construída por el maestro de ribera don Pedro de las Cagigas en uno de los astilleros de nuestra bahía, fue su dueño el comerciante santanderino don Francisco Sayús, quien pagó 10.000 reales de vellón por ella y provista de la Real Patente de Corso y Mercancía el 22 de noviembre de 1799, después de afianzar don Antonio Gómez la cantidad de 70.000 reales de vellón, inició una campaña de 90 días sobre las costas de Portugal al mando de don Antonio Zurbano. Formaban 25 hombres la tripulación de LA ESTRELLA, «artillada con dos obuses del calibre de a ocho y defendida además con doce pistolas, doce fusiles, doce sables y otras armas y provista también de las correspondientes municiones y víveres».

BERGANTÍN CORSARIO «EL ATREVIDO MONTAÑÉS»

Armado en corso y mercancía hizo diversas presas y el 11 de enero de 1800 don Nicolás Laplace Forcade, del comercio santanderino, afianzó «para estar sobre derecho la cantidad de 5.586 reales vellón procedentes de 21 barriles de acero correspondientes a la presa angloamericana nombrada ABIGAIL. Anteriormente, el 18 de junio de 1795, detuvo y entró en Santander a la fragata yanki CLATIER mandada por el capitán Gadner. Armado en corso y mercancía por los comerciantes santanderinos don Vicente de Vargas, don Francisco Sayús y don Manuel Pérez Muñiz, en el año 1795, le mandaba el capitán don Francisco Herrera que realizó una buena campaña, pues el 16 de mayo del citado año había apresado ya a una goleta sueca, LA PATRONA, y a una zumaca danesa llamada LA BUENA ESPERANZA que trataba de entrar en Burdeos. También trajo a nuestro puerto apresada a la balandra americana JULIO CÉSAR y a la fragata ABAIGAR del mismo pabellón.

FRAGATA CORSARIA «SAN IGNACIO DE LOYOLA» (a.) *La Feliz Vascongada*

Para responder de la artillería y municiones procedentes de las Reales fábricas de La Cavada al ser armada en corso dicha fragata, prestó el 15 de enero de 1800 la exigida fianza el comerciante y armador santanderino don Antonio del Campo. Esta fragata iba provista para su defensa de dos obuses del calibre dieciocho, cuarenta balas del mismo y trescientas de a libra, preparándose a emprender una campaña de seis meses de duración.

BERGANTÍN CORSARIO «LA ESPERANZA»

Vial e Hijo, comerciantes santanderinos, que habían comprado a los señores Boucart Hijo y Cía., de Nantes, la goleta francesa ADELAIDA, surta y anclada en nuestro puerto, pagando 24.000 reales de vellón o 6.000 libras, solicitaron el 25 de noviembre de 1799 matricularle en Santander con el nombre de LA ESPERANZA para lo cual dio la correspondiente fianza don Francisco Durango y Ortuzar, que hubo también de asegurar en 1 de febrero de 1800 todo lo relativo a las Reales Patentes de Corso y Mercancía de este barco y por un valor de 120.000 reales de vellón para un viaje desde Santander a Veracruz. Desplazaba 60 toneladas.

QUEEHEMARÍN «NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN»

Pertenecía el 2 de febrero de 1800 al armador don Manuel de Gandarillas, vecino y comerciante establecido en Santander, quien le vendió

después en 11.000 reales de vellón a don Silvestre Batalla, domiciliado en Asturias.

GOLETA «LA PALOMA»

Para testimoniar la pertenencia de dicha goleta manifestaba notarialmente el 20 de febrero de 1800, don Lucas de Barredo, vecino de nuestra ciudad, que «ante el señor Brigadier don Antonio García Giraldo, Comandante de Armas de la plaza, se presentaron el 28 de noviembre de 1798 por don Luis O'Brien, apoderado de don Jeremías y don Ezequiel de Freeman, capitán y sobrecargo de la goleta angloamericana nombrada EL TELÉGRAFO DE BOSTON, don José Antonio de Arrangoiz, apoderado de los armadores corsarios de EL ORÓSCOPO, apresador de dicha goleta, diciendo el mal estado de la misma, surta en nuestro puerto y sin carga alguna que aumentara su deterioro, pidiendo que se procediera a remate en pública subasta como se hizo en 11 de noviembre de 1799, adjudicándola en la cantidad de 38.400 reales de vellón en favor del citado don Lucas José de Barredo, quien al incluirla en la lista santanderina de buques en 13 de enero de 1800 lo hizo con el nombre de LA PALOMA y una vez constituída la necesaria fianza por el armador santanderino don Juan Trueba. Desplazaba 60 toneladas y el 19 de abril de 1800 su capitán don Ramón de Sañudo la llevaba desde nuestro puerto a la Nueva Guayana.

BERGANTÍN CORSARIO «CACHUPÍN»

Don José Antonio de Arrangoiz, negociante santanderino, prestó la fianza para obtener la Real Patente de Corso y Mercancía, que necesitaba dicho navío al iniciar la derrota de Santander a Veracruz el 21 de febrero de 1800; iba armado con «seis obuses del calibre de a doce y provisto de ciento veinte balas y treinta tiros de metralla suministrado por las fábricas de artillería de Liérganes y La Cavada, además de pólvora y otras municiones». Perteneció a los comerciantes santanderinos, Aguirre Hermanos.

FRAGATA «LA SUERTE»

Para matricularla entre las embarcaciones santanderinas prestaron el juramento y la fianza exigidos don Francisco Durango y don Antonio de la Cuesta en 31 de enero de 1800, habiendo adquirido este buque los armadores en remate público celebrado el 22 de julio de 1798 en nuestra ciudad, cuando era de nacionalidad inglesa y llevaba el nombre de SALLY.

FRAGATA CORSARIA «LA CANTABRIA»

Del armador santanderino don Francisco Antonio del Campo, primer conde de Campogiro, quien solicitó del Intendente del Departamento de El Ferrol la matrícula en nuestro puerto de dicha nave, que había mandado construir «con el deseo de hacer repetidas expediciones a América», en Bayona de Francia por los señores Bastarache Hermanos, enviando para inspeccionar los trabajos de construcción al Teniente de Fragata y vecino de Santander, don Juan Muñoz. El 25 de febrero de 1800 dieron don Antonio del Campo y don Juan Antonio de la Cuesta la fianza necesaria para matricularla en nuestro puerto y el 18 de abril de dicho año emprendía un viaje de Santander a Veracruz, armada con doce cañones y cuatro obuses del dieciocho.

BERGANTÍN CORSARIO «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN»

Partió armado en corso y mercancía desde nuestro puerto al de Veracruz el 7 de marzo de 1800, capitaneado por don Vicente María Fernández, y provisto de la Real Patente, para la cual prestó fianza el armador santanderino don Antonio del Campo.

BERGANTÍN CORSARIO «EL LIGERO»

El 14 de marzo de 1800 hacía a la mar para ir de Santander a Veracruz y habilitado con la Real Patente de Corso y Mercancía, concedida mediante la prestación de la exigida fianza por el comerciante santanderino don José de Legarra.

BERGANTÍN «SAN FERNANDO» (a.) *Venturoso*

Construido en Bayona de Francia perteneció a la Real Compañía de Filipinas, teniendo 100 toneladas de registro e iba al mando del capitán don Pío de Murrieta en un viaje comenzado en Santander el 10 de junio de 1800, después de haber sido incluido en la lista de embarcaciones en nuestra Comandancia de Marina. Armado con seis cañones solicitó don Juan Antonio de la Cuesta la Real Patente de Corso y Mercancía ante el Juzgado de Arribadas de Indias de la Provincia, para el indicado viaje, que debía de terminar en el puerto de Veracruz, dando como fianza 128.000 reales de vellón por el valor del buque y 60.000 reales más en lo relativo al corso. El 20 de octubre de 1800 fue apresado este bergantín por el navío ARGOS de 54 cañones «habiéndole quitado la Real Patente de Corso y Mercancía, rol de equipaje y registro que conservó en su poder

el apresador, pues el pliego de señales y de correspondencia pública y del real servicio tuvo el capitán la precaución de arrojarlo al mar inmediatamente que se rindió y arrió la bandera».

FRAGATA «DIDO»

Su armador fue el montañés de Cantabria, don José Castillo Bustamante, establecido en Méjico y en el año 1800 la apresaron buques franceses, siendo represada después por los españoles que la llevaron al puerto de La Habana.

LANCHA CORSARIA «CONCHA»

Tenía 200 quintales de registro y fue construída por don José Francisco de Echave en un astillero de la bahía santanderina, por cuenta y orden de don José de Escalante, del comercio local, quien pagó por ella 4.400 reales de vellón. Después de incluirla en la matrícula de embarcaciones santanderinas quedó habilitada con la necesaria Patente de Corso y Mercancía el 16 de junio de 1800 mediante la fianza prestada por su propietario y por don Nicolás María de Aldecoa, capitán de la lancha. Llevaba para su defensa un cañón del calibre de a cuatro, don pedreros, catorce fusiles, seis pistolas, dieciséis sables y otras armas, con la pólvora, balas y víveres correspondientes, tripulándola 38 hombres. El 18 de mayo de 1801 una vez terminada la campaña restituyó en la Comandancia de Marina de Santander el capitán Aldecoa la Real Patente concedida.

FRAGATA «LOS DOS HERMANOS»

Había sido de pabellón inglés desplazando 196 toneladas y apresada por el corsario santanderino EL BATIDOR se vendió en remate público, celebrado en nuestra ciudad el 30 de junio de 1800 y poco después de esta fecha soltaba la vela en nuestro puerto para ir con rumbo a Veracruz. Contaba para su defensa con cuatro obuses y provista de las municiones necesarias, suministrado todo por las Reales Fábricas de Artillería de La Cavada, partió armada en corso y mercancía para hacer un crucero desde nuestro puerto, dando antes la exigida fianza el armador santanderino don Francisco Sayús en 25 de mayo de 1801 para zarpar seguidamente desde Santander a El Ferrol cargada con trigo por cuenta de la Real Hacienda.

QUECHEMARÍN «LA TERESA» (a.) *El Azor*

Construído en nuestro puerto por el maestro don Pedro de las Cagigas, para el armador don Francisco Sayús, quedó terminado el 16 de

junio de 1800 y costó 15.000 reales de vellón. Tuvo 40 pies de quilla y 13 de manga y un arqueado de 20 toneladas. De Santander a Sevilla cargado con brea, alquitrán, remos y hierros labrados en las herrerías santanderinas comenzó una travesía el 26 de octubre de 1801.

BERGANTÍN «LA VIZCAYA»

Después de hacer el obligado expediente de información en la Comandancia de Marina de Santander, don Nicolás Antonio de Aldama, el 12 de agosto de 1800 quedó incluido este buque en la matrícula de embarcaciones de nuestro puerto. Tuvo 100 toneladas de registro y fue el inglés LA ELIZA «apresado y conducido a Santander por el corsario francés L'ABEILLE DE LA ROCHELLE, vendiéndole en remate público para ser adquirido por don Ramón Joaquín de Zárraga, comerciante local y el que pagó 20.595 reales de vellón como mejor postor».

BERGANTÍN CORSARIO «LA CONFIANZA»

El 18 de octubre de 1800 y en posesión de la Real Patente de Corso y Mercancía quedó habilitado para un viaje de Santander a La Guayra, prestando la fianza obligada el armador santanderino don Ramón López-Dóriga. Desplazaba 180 toneladas y pertenecía al naviero de nuestra plaza don Ramón Javier de Vial, mandándole don Esteban de Balparda. En otros viajes realizados en posteriores fechas hacia los puertos del Norte de Europa le capitaneó don Domingo de la Llosa.

BERGANTÍN CORSARIO «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN» (a.) *La Primavera*

Don Ángel Real de Asúa declaraba en la Escribanía de Marina de Santander el 9 de noviembre de 1800 haber fabricado en el Real Astillero de Guarnizo por cuenta y orden de don José de Miquelpericena, vecino de Santander, este bergantín que tenía 85 toneladas de registro y cuyo coste ascendió a 35.300 reales de vellón. Provisto de la Real Patente de Navegación y armado en corso y mercancía, preparábase el 26 de noviembre de 1800 para hacer una derrota de Santander a Veracruz protegido con dos obuses del calibre de a doce, veinticuatro balas rasas y doscientas cuarenta de a libra, proporcionado todo por las Reales Fábricas de La Cavada, después de dar fianza del valor del armamento y proyectiles el mercader santanderino don Francisco de Sayús, para una campaña de seis meses. Este bergantín fue apresado por la fragata APOLO al regresar de Veracruz a Santander y viniendo capitaneada por don José Vicente de Cinza en el año 1802.

BERGANTÍN CORSARIO «ACTEÓN»

Su porte fue de 149 toneladas y el 27 de diciembre de 1800 ponía rumbo a Veracruz armado en corso y mercancía y provisto de la exigida Real Patente después de prestar fianza don Francisco Durango, armador santanderino, que «afianzó 160.000 reales de vellón, valor duplicado del buque y 60.000 más respecto al buen uso del corso». Mandaba este bergantín don Ignacio de Abaitúa y sabemos, según una información judicial hecha en la Comandancia de Marina de nuestra ciudad, por don Francisco Durango el 20 de enero de 1802 que el ACTEÓN «fue apresado el día 10 de marzo de 1801 sobre la isla de Aber en las de Barlovento, por la fragata inglesa DIANA de porte de 48 cañones, comandante Feresford».

BERGANTÍN CORSARIO «EL ARÁNZAZU» (a.) *Jason Veracruzano*

Propiedad de don Javier José de Isarri quedó matriculado en nuestro puerto el 16 de enero de 1801 después de prestar fianza para ello don Nicolás Antonio de Aldama. Tenía 70 toneladas de registro y preparose días después de la indicada fecha para levar anclas en Santander e ir a Veracruz, armado en corso y mercancía, al mando de don Ramón de la Rimbe y provisto de la Real Patente de Navegación.

BERGANTÍN «EL CORONEL DE MALVILLE»

Le adquirió en 40.000 reales de vellón el 29 de enero de 1801 don Joaquín de la Hoz, comerciante santanderino, y por compra a don José Treviño y a don Andrés de Santiago. Tuvo 320 toneladas de porte.

CORBETA CORSARIA «ATREVIDA»

Pertenecía a don José Manuel Revuelta, montañés de Cantabria establecido en Veracruz, que la matriculó en nuestro puerto el año 1801, designando como capitán de la misma a don Juan Luis Morotean, quien realizó, llevándola de Santander a Veracruz, repetidos viajes para retornar a nuestro puerto en uno de ellos en 19 de mayo de 1801 «con 41 días de navegación, cargada de azúcar y unos 25 zurrone de grana, sabiendo por el capitán que Veracruz se hallaba bloqueada por dos navíos y tres fragatas. Volvió a partir de Santander la ATREVIDA finalizando el mes de junio de 1801 y puso proa a la mar en demanda de Veracruz, armada en corso y mercancía y en posesión de la indispensable Real Patente de Navegación «siendo dicho buque de mucha vela y sus fuerzas 16 cañones

de a ocho y de 80 a 100 hombres de tripulación». Hasta mayo de 1801 esta corbeta había hecho dos campañas «cruzando el seno mejicano y en uno de sus viajes sufrió un grave accidente pues se inflamaron varios barriles de pólvora que llevaba a bordo y causando nueve víctimas entre la tripulación». En otra travesía desde La Guayra a Santander realizada en 1801 «tardó 102 días, trayendo un cargamento de cacao de Caracas», siendo finalmente apresada el 12 de diciembre de 1802 por una fragata de guerra inglesa, después de un fuerte combate y para ser conducida a Jamaica. Valía la corbeta 41.000 pesos fuertes.

BERGANTÍN CORSARIO «LOS DOS AMIGOS»

De 70 toneladas de arqueo pertenecía a don José Ramón de Sárraga, del comercio santanderino, que le matriculó en la Comandancia de Marina de nuestra ciudad el 23 de marzo de 1801, después de consignar la fianza necesaria don Joaquín Ramos de Sárraga y don Nicolás Antonio de Aldama. Provisto de la Real Patente de Corso y Mercancía concedida días después y una vez asegurado el valor duplicado de 100.000 reales de vellón por el mismo y 70.000 más por lo referente al buen uso del corso, dejó las aguas de nuestra bahía y puso proa a La Habana y a Veracruz, yendo de capitán y primer piloto don Francisco del Corral.

LUGRE CORSARIO «UNIÓN»

Construido en Bayona de Francia para don Juan Trueba (3), comerciante santanderino, entraba en nuestro puerto por vez primera el 20 de diciembre de 1801 y no debió de quedar muy satisfecho del velero su armador, pues decía, dirigiéndose a un corresponsal: «este buque no hubiera sido en tiempo de guerra bueno de pies y nunca pasaría de regular; la mayor falta, para mí, y para todos, que tiene, es lo sumamente raso que aunque corresponde a los costados siempre debió de ser más levantado y volado de proa».

En los primeros días de enero de 1802 hacía a la mar con rumbo a Veracruz y su dueño dio al capitán don Cristóbal del Valle, para este viaje, realizado corriendo fuertes temporales hasta llegar al puerto de destino con un palo de menos, las siguientes instrucciones: «Hallándose vuestra merced nombrado capitán del lugre de mi propiedad nombrado LA UNIÓN que emprende viaje a Veracruz observará en su navegación, recaladas, etc., lo siguiente: Primero se hará V. M. respetar a bordo, haciendo observar el buen orden necesario al desempeño de las obliga-

(3) Fue padre del insigne novelista D. Telesforo Trueba y Cossio.

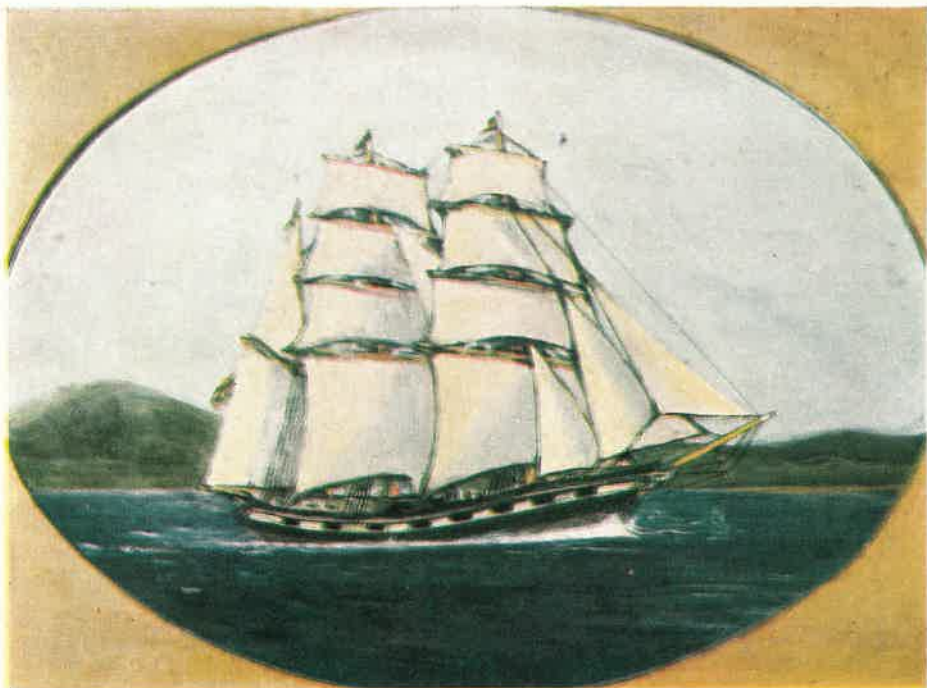
ciones de cada uno de sus tripulantes. Segundo: Me dará V. M. aviso de todas partes donde arribe con relación de lo acaecido y en caso de siniestro mandará todos los documentos justificativos como protestas, etcétera, que lo haya motivado para poder en regla hacer la reclamación necesaria. Tercero: En caso forzoso que sea preciso arribar a algún puerto de Europa, lo hará V. M. con preferencia a éste de Santander, Coruña o Ferrol, valiéndose en este caso para pedir auxilio de don José Llano o don José Antonio de Aguirre y en La Habana de don Tomás de la Cruz, quien presentada esta carta dará a V. M. el auxilio necesario. Cuarto: Llegado a su destino se pondrá V. M. de acuerdo con don Antonio Joaquín Hernández de la Vega, vecino de dicho Veracruz».

GOLETA «NUESTRA SEÑORA DE LA ESPERANZA»

Para su inclusión en la lista de embarcaciones santanderinas intervinieron el 9 de abril de 1801 don Alejandro Balcoz y don Ramón López-Dóriga en el expediente incoado para dicha inclusión, prestando el juramento de no pertenecer el navío a subditos extranjeros y dando la fianza exigida. Era don Alejandro Balcoz «natural de Nueva Orleans y como tal vasallo de S. M. Católica y capitán y primer piloto de la expresada goleta que anclada en nuestra bahía era del armador don Felipe Face, español nativo y del comercio de San Agustín de la Florida, quien la adquirió de don Luis Crousillat vecino y del comercio de Filadelfia con fecha 8 de septiembre de 1800 ante el notario Clemente Viddele por 8.000 pesos fuertes». El 21 de abril del citado año último dejaba nuestro puerto con rumbo a Veracruz.

FRAGATA CORSARIA «ASTIGARRAGA» (a.) *Número 5*

Armada en corso y mercancía y en posesión de la Real Patente necesaria, soltó la vela en nuestro puerto el 17 de marzo de 1801, iniciando un viaje al de La Guayra, y el 18 de septiembre del indicado año capitaneada también para esta travesía por don Alejandro González comenzó un nuevo crucero de Santander a los mares del Sur, dando para dicha campaña las exigidas fianzas don Pedro de Miquelpericena, que se comprometió a responder «de catorce cañones del calibre de a seis y trescientas balas del mismo para la habilitación de la mencionada fragata, respondiendo a la Real Hacienda del valor de la artillería y municiones referidas que fueron completadas estas últimas con mil quinientas balas de media libra». El 13 de julio de 1801 y después de 102 singladuras fondeó en la bahía santanderina viniendo de La Guayra con un cargamento de cacao, añil y otros efectos.



La corbeta CASUALIDAD de 467 toneladas, perteneciente al armador santanderino Don Benito Ferrer de la Vega. Realizó numerosos viajes entre Santander y distintos puertos de los E. E. U. U., Cuba y Argentina. Naufragó en 1864. (COLEC. BARREDA)



El bergantín-goleta NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, de la matrícula de Santander. Tenía 112 toneladas de arqueo y perteneció al armador santanderino Don Francisco de la Vega, que lo vendió en 1851 al armador también montañés Don Antonio González. (COLEC. BARREDA)

BERGANTÍN CORSARIO «NUESTRA SEÑORA DEL CORO»

Incluído en la matrícula de embarcaciones santanderinas, perteneció a don Francisco Antonio de Barandiarán y tuvo por capitán y primer piloto a don Vicente de Basanta que le llevó desde Santander a Veracruz armado en corso y mercancía el 27 de mayo de 1801, para lo cual depositó la fianza precisa el armador santanderino don Antonio de la Cuesta.

BERGANTÍN CORSARIO «EL FÉNIX»

Su capitán y primer piloto fue también propietario de este navío y en 22 de junio de 1801 yendo armado en corso y mercancía y provisto de la Real Patente después de prestar el juramento y fianzas exigidas don José Albistu y don José de Legarra, hacía a la mar desde nuestra bahía al puerto de La Guayra.

GOLETA «SAN ESTEBAN PROTOMÁRTIR»

La construyó don Juan Ángel Real de Asúa en el Astillero de Guarnizo para don Pedro José de Miquelpericena, y por la cantidad de 30.500 reales de vellón en 29 de octubre de 1801. Desplaza 30 toneladas.

GOLETA CORSARIA «AURORA»

Don Juan Trueba la había mandado fabricar a un maestro de ribera en Bayona de Francia, en el año 1802, «para dedicarla al cabotaje de Europa con pabellón francés, mandada por el capitán Lisabe, sin más salario que la tercera parte del flete siendo de su cargo mantener a la tripulación». Este buque, según decía su armador, «iba pintado y con tablas postizas en la obra muerta y formando bastante apariencia caso de ser destinado al corso».

FRAGATA «HÉRCULES»

El 12 de septiembre de 1802 le matricularon en nuestro puerto los armadores santanderinos Aguirre Hermanos, y al arquearla dio 260 toneladas de porte. Hacía la carrera de Santander a La Habana y a Veracruz.

CORBETA «PROSERPINA»

Era de don Francisco de Durango y dejaba las aguas de nuestra bahía con rumbo a La Habana, al iniciar la primera singladura el 4 de octubre

de 1802, encargándose de la derrota don Juan Antonio de Sarriá. Este velero de 200 toneladas era el antiguo ENNIGHELEN, de bandera sueca y al adquirirla en Santander pagó por ella Durango 7.000 pesos fuertes.

BERGANTÍN «ESPERANZA»

Pertenecía en 1802 al montañés de Cantabria, don J. Gutiérrez de Cubas, establecido en Veracruz, y para dicho puerto zarpaba desde Santander a principios de octubre del citado año. Antes de emprender este viaje el capitán don Ramón Zalduondo firmó la contrata de sueldos con la tripulación, estableciéndose en ella condiciones poco frecuentes pues se estipulaba: «que los interesados se obligan a servir las plazas que componen la tripulación y han de llevar el 45 por ciento de todos los fletes que adquiera dicho bergantín y el buque los 45 por ciento restantes, así en dicho viaje como en los demás que se presten en Europa durante el término de un año». Generalmente los oficiales y las tripulaciones embarcadas «iban a sueldo mensual y comida».

BERGANTÍN «SAN ANTONIO»

Para matricularle en Santander el 22 de diciembre de 1802, prestó la fianza necesaria don Marcial de Altuna. Su porte fue de 180 toneladas.

BERGANTÍN «HÉRCULES»

Propiedad del comerciante santanderino don Pedro de Larrea, estaba a la carga para ir desde Santander a Puerto Rico el 23 de diciembre de 1802, capitaneándole don Santiago de Uriarte. Valía 90.000 reales de vellón y desplazaba 210 toneladas.

GOLETA CORSARIA «GRACIOSA»

De la propiedad del armador santanderino don Francisco de Durango, puso proa a la mar, mandada por don José Antonio Real de Asúa, el 3 de enero de 1805, provista de la Real Patente de Corso y Mercancía, para iniciar un viaje desde nuestro puerto al de La Guayra, ganando el capitán 80 pesos sencillos mensuales, 45 el segundo piloto, 30 el contra-maestre, 20 el cocinero y el guardián, 25 el carpintero, 10 cada uno de los diez marineros, 8 cada uno de los cinco grumetes y 4 pesos el paje.

FRAGATA CORSARIA «FIDELIDAD»

Propia del armador santanderino don Francisco de Sayús, tenía un registro de 260 toneladas, y obtuvo la Real Patente para corsear contra

la nación inglesa durante 90 días a contar desde el 15 de febrero de 1805. Iba tripulada con 164 hombres y disponía de 20 cañones del calibre de a seis y del cuatro, llevando además 50 fusiles, con otras tantas bayonetas, 100 sables, 6 esmeriles y otras armas defensivas, mandándole don José Vicente de Cinza. Para el servicio del armamento indicado disponía de 12 barriles con 12 quintales de pólvora, 42 cuerdas mechas con 200 libras de peso, 500 balas de hierro del calibre de a cuatro, más 3.600 de cuarterón para metralla y 2.000 cartuchos de fusil con sus balas. Esta fragata fue apresada el 10 de mayo del indicado año último por una fragata de guerra inglesa.

BERGANTÍN GOLETA CORSARIO «VENGADOR»

Desplazaba 110 toneladas y armado en corso y mercancía después de obtener la Real Patente el 28 de marzo de 1805 salía de nuestro puerto llevando para la defensa «14 cañones del calibre de a tres reforzados, 26 sables y 24 pistolas». Fue apresado en 9 de abril de 1806 por la fragata de guerra inglesa que mandaba el capitán Eduardo Gruce, quien le recogió dicha Real Patente y demás documentos, excepto la contraseña que fue arrojada al mar. Pertenecía al armador santanderino don Pedro Labat que le adquirió por 41.000 francos pagados al apoderado en Santander del comerciante de Burdeos don Daniel Lacombe.

Este bergantín goleta le capitaneaba don Antonio de Arana, que además de su sueldo de 100 pesos mensuales debía de percibir, por vía de préstamo, un avance de 4.800 reales vellón y doce partes y dos por ciento sobre el producto total de las presas. El primero y segundo cabo de presa percibieron un avance del armador que ascendió a 2.800 reales teniendo también derecho a seis partes en las presas que pudieran hacerse y el cirujano de a bordo cobró igual cantidad en metálico yendo interesado en tres partes de las futuras presas. La tripulación de capitán a paje estaba integrada por setenta y dos hombres que percibieron cada uno un avance de 200 reales y tenían derecho a una cuarta parte de las presas, correspondiendo 4.800 reales como avance al segundo piloto y seis partes en las presas. El tercer piloto hubo de recibir un anticipo de 2.800 reales y participar con un seis por ciento en las presas que pudieran realizarse. (4)

BERGANTÍN CORSARIO «LOS SANTOS MÁRTIRES» (a.) *Empresa*

El 15 de abril de 1805 su armador don Francisco Durango obtenía la Real Patente «para salir el bergantín al corso contra los enemigos de la

(4) Véase Apéndice.

Corona española y por espacio de tres meses», mandándole al empezar el crucero desde el puerto de Santander don Nicolás M.^a de Aldecoa, yendo integrada la tripulación por 21 marineros.

QUECHEMARÍN CORSARIO «LOS DOS AMIGOS»

Propiedad del santanderino don Carlos de la Sierra hacíase a la mar el 6 de febrero de 1806, provisto de la Real Patente de Corso y Mercancía para combatir «a la nación británica». Fue su capitán don Pablo de Aguirre que tenía a sus órdenes cincuenta hombres.

LUGRE CORSARIO «BARBARROJA»

De 50 toneladas de arqueó estaba incluido en la matrícula santanderina de embarcaciones el 2 de enero de 1805, teniendo 63 pies de eslora, 51 de quilla limpia, 17 pulgadas de manga y 8 pies de puntal. Pertenecía a don Francisco Sayús quien al siguiente año del indicado solicitó y obtuvo una Real Patente de Navegación de Corso y Mercancía, yendo mandado el buque por don Francisco Blanco que tenía bajo sus órdenes al segundo piloto don Tomás de la Cuesta y a los cabos de presa don Bartolomé Menchaca y don Francisco Torreche. El armamento del lugre para este crucero era de «cuatro carronadas de a doce, cuatro cañones de a cuatro, seis de a dos, además de 25 fusiles, 30 pistolas, 30 sables, chuzos, etc., tripulándole 43 hombres». En 24 de mayo de 1806 dirigió don Francisco de Sayús una exposición al Comandante de Marina de Santander, en la cual manifestaba que el lugre de su propiedad BARBARROJA «fue robado en la ría de este puerto por unos prisioneros ingleses que estaban ya canjeados y conducidos a la ría de Whiteabon al norte de Inglaterra, pero como se practicaron aquí y en la corte las diligencias competentes para su devolución, la de Londres lo estimó, mandando se colocase en el propio sitio de donde se robó, habilitándose en efecto en dicha ría de Whiteabon, trayendo el pasavante y documentos que así lo declaraban, pero las muchas corrientes le llevaron al puerto de Castro Urdiales donde fue admitido a plática y parte de su tripulación siendo de aquellas inmediaciones pasaron a sus casas, llegando el barco ayer mismo a Santander pero no se le admitió porque no traía la patente de salud», pidiendo finalmente el exponente que necesitaba hacerse cargo del lugre con su carga, «aliviándole en los perjuicios que se le van a ocasionar sobre los que ya tienen». El 13 de enero de 1807 preparábase para hacer otro crucero armado en corso y mercancía partiendo de Santander «e ir a luchar contra la nación británica, nuestra enemiga».

FRAGATA «CLEOPATRA»

Fue su dueño don José Gutiérrez de Cubas, que tenía importantes negocios en Nueva España, y en el año 1805 fue apresada por los ingleses cerca de Cádiz.

FRAGATA CORSARIA «ANFITRITE» (a.) *Los Dos Amigos*

Anclada y surta en nuestro puerto, la vendió su capitán y dueño don Pedro Ximénez en 58.000 reales de vellón a los santanderinos don Joaquín y don Juan Muñoz el 31 de mayo de 1806. Fue apresada por los franceses el 28 de marzo de 1810 y los armadores dieron poder a un vecino de Bayona de Francia para que apelase de la sentencia recaída sobre el apresamiento, pidiendo que les fuera devuelta esta fragata.

BERGANTÍN CORSARIO «ATREVIDO»

Provisto de la Real Patente de Corso y Mercancía apresó en 16 de noviembre de 1806 al bergantín inglés JUAN Y CARLOS llevándole a un puerto de Galicia. Este bergantín corsario propiedad del naviero y mercader santanderino don Pedro Labat, llevaba una tripulación de 103 hombres e iba defendido con 8 cañones del calibre de a seis, cuatro del de a cuatro, cuatro obuses del de a doce, y cincuenta fusiles con las demás armas y municiones necesarias. Le mandaba don Agustín de Filiparte y el 17 de febrero de 1807 apresó también al bergantín inglés LA FAMA, así como al de la misma nacionalidad ANNA, metiendo a este último en el puerto de Laredo el 4 de diciembre del citado año último. Otra presa realizada por el ATREVIDO fue la del navío inglés RAMBLER que condujo a Pasajes, dando además caza a la nave portuguesa NUESTRA SEÑORA DE GUYA con la cual hubo de entrar en el puerto de Bermeo.

LUGRE «EL VENCEJO»

Su arqueo era de 36 toneladas y tenía 49 pies y medio de quilla, 57 y medio de eslora, 5 y medio de manga y seis de puntal, adquiriéndole por 19.000 reales de vellón, moneda sonante, el armador santanderino don Francisco de Sayús el 30 de enero de 1807.

GOLETA «SAN JOAQUÍN»

El 12 de mayo de 1807 manifestaba don José de la Hoz «procurador síndico personero en Santander» mediante una comparecencia ante el

Escribano de Marina de nuestro puerto «ser dueño de la goleta nombrada SAN JOAQUÍN que al presente se halla anclada y surta en el puerto de Nantes, otorgando poder a favor del cónsul de España don Luis de Lاندالuce, residente en dicha localidad francesa, para que realizase la venta de esta goleta de su propiedad».

BERGANTÍN «SANTA ISABEL» (a.) *El Júpiter*

Don Juan de la Sierra le vendió a don Francisco de Sayús por la cantidad de 19.000 reales de vellón «con sus palos, vergas, velamen, jarcia, botes y demás pertenecidos, el 4 de junio de 1807, desplazando 100 toneladas. Solicitó después de la indicada fecha el capitán don Nicolás María de Aldecoa la necesaria Real Patente de Navegación y contraseña de vela cuadra, para emprender un viaje desde nuestra bahía a Veracruz, siéndole concedida «por el señor Obispo Regente de nuestra Provincia don Rafael Tomás Menéndez de Lارuca en el año 1808».

BERGANTÍN «EL DULCE NOMBRE DE MARÍA» (a.) *La Isabel*

Incluido en la lista de buques santanderinos el 2 de octubre de 1807 por su armador el comerciante local don Isidro de Larrauri, tenía un arqueo de 160 toneladas, valiendo 300.000 reales de vellón, y en 30 de septiembre de 1808 le llevaba el capitán don Nicolás María de Aldecoa desde nuestro puerto con rumbo a Veracruz, fletado «con fierro, cerveza, fardaría y otros efectos», haciendo un nuevo viaje de Santander a Barcelona el 5 de enero de 1810.

FRAGATA «LA AMABLE DONCELLA»

La compró a don Juan Bastiat doña Margarita Longhnan, vecina y del comercio de Santander, y desplazó 280 toneladas, incluyéndose en la compra la arboladura, jarcia, velamen, aparejos y demás pertenecidos que sumaron la cantidad de 41.000 reales de vellón», recurriendo después la adquirente al Excmo. Sr. Obispo Regente de Cantabria, don Rafael Tomás Menéndez de Lارuca, para que pudiera ser matriculado el buque en Santander, como se hizo, y prestó la necesaria fianza para ello don Marcial de Altuna, el 17 de septiembre de 1808, obteniendo además la Real Patente de Navegación para América.

BERGANTÍN «SAN JOSÉ Y ÁNIMAS» (a.) *El Neptuno*

Dio la vela en nuestro puerto y puso rumbo a La Guayra, provisto de la exigida Real Patente de Navegación, concedida por el señor Obispo

Regente de Cantabria, don Rafael Tomás Menéndez de Luarda, el 19 de septiembre de 1808. Pertenecía al comerciante santanderino don Agustín Azpurúa, valiendo 100.000 reales de vellón y tuvo 130 toneladas de registro. De Caracas salió para Cádiz con un valioso cargamento de 2.000 fanegas de cacao, café, en 27 barriles, 8 zurrone de añil de 100 libras, pesando el café 4.993, para arribar al puerto andaluz citado y después de de hacer una recalada en Puerto Rico, el 4 de enero de 1809. En el viaje de Santander a Cumaná y a La Guayra le había capitaneado don José de Azpurúa, hijo del armador, que percibía 60 pesos sencillos mensuales, cobrando el piloto 30, el tercero 20, el contramaestre 16, cada uno de los doce marineros 9 pesos sencillos, 6 cada uno de los cuatro grumetes y 4 pesos sencillos los pajes, que eran dos. Además del sueldo «en metálico contante y sonante recibieron el segundo piloto dos fanegas de cacao al finalizar el viaje y una y media el tercer piloto y el contramaestre respectivamente, correspondiendo a cada marinero una fanega». La travesía de La Guayra a Cádiz la realizó este velero en 32 días y sumó el flete total de las mercancías traídas la cantidad de 18.000 pesos fuertes.

GOLETA «FORTUNA»

Desplazó 46 toneladas y la capitaneaba don Pedro de Gorronzona en un viaje iniciado con rumbo a los puertos de la América española desde Santander el 19 de septiembre de 1808. Pertenecía al comerciante de nuestra plaza don Pedro de Acha.

BERGANTÍN «LOS DOS HERMANOS» (a.) *Correo de La Guayra*

Había sido construido en el Astillero de Zorroza por el maestro constructor de navíos don Joaquín de Iguraun, y tuvo 93 toneladas de registro. Le adquirió mediante la cantidad de 70.000 reales de vellón el mercader santanderino don Juan Manuel Lafón, que hizo efectivos a don Luis de Galas en 11 de octubre de 1808, matriculándole seguidamente en la Comandancia de Marina de Santander.

CORBETA CORSARIA «IRIS»

El 22 de octubre de 1808 don Antonio González Aguirre hacía constar en la Escribanía de Marina de Santander «haber inscrito en este puerto la mencionada corbeta perteneciente a don Francisco Bustamente y Guerra, vecino de Cádiz, siendo su capitán y primer piloto don Ramón de Murrieta, y que estaba próxima a emprender viaje con registro al de Veracruz y escala en Cádiz», habiendo obtenido la Real Patente de Navegación mediante una fianza de 60.000 reales de vellón, mitad del

valor de la repetida corbeta. Tuvo 127 toneladas este velero que, armado en corso y mercancía y habilitado legalmente, hacía a la mar desde nuestra bahía para ir en demanda de La Habana el 2 de julio de 1817, llevándole don Martín de Irieste.

FRAGATA «ANÍBAL»

Propiedad del naviero santanderino don Nicolás de Ageo, hacía a la mar dejando nuestro puerto con rumbo a La Habana, el 24 de octubre de 1808, cargada de mercancías bajo registro y capitaneándola don Juan Bautista de Retureta, que percibía de sueldo 60 pesos mensuales. Fue su arqueo de 280 toneladas.

BERGANTÍN «FERNANDO VII» (a.) *El Patriota*

Perteneció a don Juan Manuel Lafont, establecido en Santander, y desplazando 93 toneladas, dejaba las aguas santanderinas para ir a Veracruz llevándole el capitán don Manuel de Menchaca, en 28 de octubre de 1808.

FRAGATA CORSARIA «FLOR DE MAYO»

Fue su dueño don Francisco Antonio del Campo, armador santanderino, y tuvo 227 toneladas de registro, estando incluida en la lista de embarcaciones santanderinas. Quedó habilitada en 3 de noviembre de 1808 para salir de Santander con rumbo a Veracruz, armada en corso y mercancía, y protegida para su defensa con 8 cañones del calibre de a ocho y 2 obuses del de a doce. La Real Patente de Navegación para esta derrota con señalamiento de vela cuadra, le fue concedida por el Obispo Regente de la Provincia, después de haber sido prestada la exigida fianza.

GOLETA «DOS AMIGOS»

El naviero santanderino don Antonio Gordey pagó por ella 45.000 reales de vellón, al comprarla a don Luis Cotarro y a don Juan Artázar, vecinos de Bilbao, para quedar matriculada en Santander el 5 de noviembre de 1808.

BERGANTÍN «TRINIDAD»

Dispuesta a emprender la ruta de Santander a Montevideo el 6 de noviembre de 1808, pertenecía a don Pedro Acha. Desplazó 140 toneladas

y le mandaba don Juan Bautista de Libarona. Este bergantín había sido botado al agua en Plencia por el maestro constructor de buques don Juan Bautista de Anasagasti el 4 de octubre del año antes indicado, siendo seguidamente inscrito en la lista de embarcaciones santanderinas. Valía 200.000 reales de vellón.

GOLETA «VENGANZA»

De construcción americana fue de 100 toneladas de registro «siendo ciertamente muy hermosa y muy andadora, pudiendo cargar 2.000 fanegas de cacao». Quedó matriculada en Santander a nombre de don Agustín de Azpurúa en el mes de agosto de 1809.

FRAGATA «NUESTRA SEÑORA DE LAS NIEVES»

De 440 toneladas de arqueo estaba matriculada en Santander y pertenecía a don Pedro Acha, capitaneándola don Isidro de Gorron dona. Poníase en demanda del puerto de Barcelona desde nuestra bahía el 20 de septiembre de 1810 provista de la Real Patente de Navegación, para obtener la cual se dieron de fianza 250.000 reales de vellón que era la mitad del valor de la indicada fragata. El 7 de septiembre de 1810 la adquirió Acha de su convecino don José de Torcida, pagando por ella «700.000 reales metálicos sonantes».

FRAGATA «LA FIRMEZA»

El armador santanderino don José de Legarra fue su dueño, y estaba al ancla en nuestra bahía el 28 de septiembre de 1810, preparándose para emprender un viaje a los puertos de la América española. Desplazó 300 toneladas y en uno de sus viajes partía de Santander para La Habana el 15 de mayo de 1815 al mando de don Joaquín Presa.

BERGANTÍN CORSARIO «SAN MIGUEL» (a.) *Volador*

Iniciaba la derrota de Santander a La Guayra, armado en corso y mercancía, el 23 de diciembre de 1812, mandándole don Domingo Dobarán que había obtenido antes la Real Patente exigida para esta expedición.

QUECHEMARÍN «LA AMBICIÓN»

El capitán del transporte inglés KENNERO BY CASTLE, Mr. Sarphe, vendió este buque el 23 de diciembre de 1813 y que siendo de pabellón francés «fue apresado por el buque de guerra británico BELLE POULE el

25 de septiembre del año anterior, adquiriéndole el comerciante santanderino don Pedro José Obregón, por la cantidad de 6.000 reales de vellón. Desplazó 14 toneladas.

BERGANTÍN CORSARIO «VICTORIA» (a.) *Ana Margarita*

Don Francisco de Sayús, francés nativo y mercader establecido en la plaza santanderina, fue su propietario y armándole en corso y mercancía hacíase este bergantín a la mar desde Santander a Cádiz el 10 de diciembre de 1813 al mando de don Antonio de Arecochea. La fianza para obtener la Real Patente la dio don José de Legarraque el asegurar hasta 60.000 reales de vellón por la mitad del valor del buque que había sido construído en Kiel por Claus Enrique Scheel «con madera de roble nacida y cortada en territorio de S. M. danesa». Tuvo las siguientes características: 36 varas de quilla, 15 pies de puntal, 24,5 de manga, medidas hamburguesas, y estando surto y anclado en Guarnizo el 17 de julio de 1809 le adquirió Sayús del señor Claus Schemide, residente en nuestra ciudad, el cual percibió 60.000 pesos fuertes en metálico sonante como precio de la venta.

FRAGATA CORSARIA «ÁNGELA» (a.) *La Especulación*

Zarpó de La Habana para Santander mandándola don Tomás Gimeno y provista de la Real Patente de Navegación en Corso y Mercancía el 5 de octubre de 1813, arribando a nuestro puerto el 25 de enero de 1814, con un cargamento de azúcar, café y aguardiente. El día de su salida de La Habana al huir de una goleta enemiga, tuvo que regresar al puerto de partida, haciéndose a la mar nuevamente el 28 de octubre de 1813, yendo en convoy, pero a los pocos días se dispersó éste y hasta que entró en Santander «padeció un continuo temporal pero en particular en 28 de diciembre que a las 8 de la mañana un golpe de mar reventó sobre la banda de babor, metiendo dentro tres barraganetes abriendo la batiporta y un rumbo en el costado que obligó a arribar en popa, para remediar lo mejor que se pudo. El 3 del corriente enero a las doce de la noche un golpe de mar reventó en la aleta de popa de estribor, rompió dos barraganetes y otros rumbos o empabesadas del palo mayor de popa de estribor, el caramanchel de la cámara y la rueda del timón, llevándose a uno de los marineros llamado Francisco Díaz, que le gobernaba y fue causa de que entrasen dentro de la cámara y entrepuentes otros golpes de mar».

QUECHEMARÍN «SAN NICOLÁS Y ÁNIMAS»

Desplazó 9 toneladas, perteneciendo en 1814 al comerciante santanderino don Pedro de Obregón.

QUECHEMARÍN «LA UNIÓN»

Vendido por don Pedro González, armador local, el día 11 de noviembre de 1801 y por la cantidad de 8.000 reales de vellón a su convecino y comerciante en Santander, don Juan de Trueba, fue anteriormente la pinaza nombrada NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN que había sido realzada en un astillero santanderino.

BERGANTÍN «SAN PEDRO»

Era el antiguo SIMÓN Y MARÍA de Yarmouth, apresado por el corsario francés ADONIS, de Nantes, y al ser vendido en nuestro puerto le adquirió don Pedro Labat pagando 26.000 reales de vellón para incluirlo en la matrícula santanderina, después de tramitado el necesario expediente y dadas las fianzas exigidas, el 13 de septiembre de 1802, nombrando Labat capitán del bergantín a don Lorenzo Allecht, para emprender la derrota desde nuestra bahía a San Juan de Puerto Rico, pocos días después de la expresada fecha. Valía 80.000 reales de vellón y tuvo 130 toneladas de arqueo.

QUECHEMARÍN «LA ESPERANZA»

Botado al agua en Bayona de Francia, quedó matriculado en nuestro puerto el 22 de diciembre de 1801 y capitaneado por don Simón Mazón emprendió seguidamente la travesía de Santander a La Guayra, provisto de la Real Patente de Navegación y después de prestar fianza don Nicolás de Aldama. Costó 56.000 reales de vellón y tuvo un registro de 60 toneladas.

BERGANTÍN «SAN FRANCISCO DE PAULA» (a.) *La Economía*

El 23 de diciembre de 1801 y provisto de la Real Patente de Navegación a América, quedó habilitado para ir desde las aguas santanderinas a las de La Guayra, habiendo asegurado antes el valor duplicado de 30.000 reales de vellón, que era el del bergantín, don Francisco de Sayús, armador santanderino.

GOLETA «JESÚS, MARÍA Y JOSÉ»

Levó el ancla el 23 de diciembre de 1801 en la bahía santanderina para ir al puerto de Cádiz.

FRAGATA «EL SANTANDER»

Desde nuestro puerto se puso en rumbo a Veracruz el 29 de diciembre de 1801. Pertenecía al armador santanderino don Domingo de Aguirre y la mandaba don Agustín de Meaurio en este viaje. En una de sus travesías desde el citado puerto mejicano al nuestro, terminado en 24 de agosto de 1802, trajo 270.000 pesos fuertes; volvió a entrar en Santander a rendir viaje desde La Habana el 2 de enero de 1805 capitaneándola don Francisco Javier del Valle.

BERGANTÍN «SAN JOSÉ Y LA CONCEPCIÓN»

Con un arqueo de 150 toneladas era del santanderino don José de Escalante y el 29 de diciembre de 1801 quedó despachado de salida para iniciar la travesía desde nuestro puerto al de La Guayra, provisto de la Real Patente de Navegación, que fue devuelta posteriormente a la Comandancia de Marina de Santander el 31 de diciembre de 1802.

BERGANTÍN «SAN NICOLÁS»

Para matricularle en Santander, así como para obtener la Real Patente de Navegación, consignó las fianzas precisas don José Antonio Gutiérrez, mercader de nuestra plaza, y el 21 de noviembre de 1801. Fue de 180 toneladas y le mandaba don José de Ager en un viaje desde el puerto santanderino a Veracruz, comenzado en los primeros días del año 1802.

QUECHEMARÍN «EL GAVILÁN»

El comerciante santanderino don Nicolás de Aldama dio la fianza para incluirle entre las embarcaciones menores de nuestro puerto el 30 de diciembre de 1801, comenzando poco después la primera singladura para ir dicho buque de Santander a Veracruz.

FRAGATA «TERESA»

La fianza para matricularla en Santander la prestó don Nicolás Antonio de Aldama y en 30 de diciembre de 1801 zarpaba desde nuestro puerto a Veracruz esta fragata, que tuvo 300 toneladas de arqueo y cuyo valor se estimó en 127.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «BUENA DICHA»

Matriculado en Santander como perteneciente al comerciante y armador don Francisco de Durango, se habilitó en 29 de julio de 1802 para dejar nuestro puerto con rumbo a los de América. Su registro fue de 185 toneladas.

FRAGATA «LA DILIGENCIA» (a.) *La Carmela*

Había sido construída en Estados Unidos de América y recibió al botarse al agua el nombre de CONNECTICUT, teniendo un arqueo de 350 toneladas y la adquirió el 30 de julio de 1802 en nuestra ciudad el montañés don Juan de Trueba, que pagó 10.000 pesos fuertes, matriculándola en Santander el 17 de agosto siguiente, después de hacer constar su propietario, como en casos análogos y en cumplimiento de lo legislado, «no tener interés grande ni pequeño extranjero alguno en la fragata». Pocos días después de incluída en la lista de embarcaciones santanderinas, zarpó con rumbo a Montevideo capitaneándola don José Ramón de Uribe.

BERGANTÍN «SAN MIGUEL» (a.) *El Volador*

(R.)

Don Pedro Larrea, comerciante establecido en Santander, afianzó hasta el valor duplicado de 100.000 reales de vellón por este buque para obtener la Real Patente de Navegación en un viaje de Santander a La Guayra, comenzado el 23 de diciembre de 1801, yendo de capitán y primer piloto don Domingo Dobanan. Tenía 160 toneladas y el 14 de agosto de 1802 dejaba otra vez nuestra bahía poniendo rumbo a Liverpool al mando del mismo capitán.

FRAGATA «LUISA»

El armador santanderino don Marcial de Altuna solicitó el 26 de agosto de 1802 la inclusión de este buque en la lista de embarcaciones santanderinas. Desplazaba 280 toneladas.

FRAGATA «LA PROVIDENCIA»

Perteneció también a Don Marcial de Altuna y el 27 de agosto de 1802 mandándola don José Ramón de Artiaga, soltaba la vela en Santander para ir a La Habana. Tuvo un registro de 280 toneladas.

GOLETA «PALAFOX» (a.) *La Unión*

Botada al agua desde un astillero de los Estados Unidos de América, la adquirió en Londres el montañés de Cantabria don Juan de Carredano «por 840 libras dinero legal de la Gran Bretaña», siendo incluida el 15 de febrero de 1814 en la relación de embarcaciones santanderinas. Tuvo 112 toneladas de registro y mandándola don José Lorente, hacíase a la mar desde Santander a La Habana el 12 de mayo de 1815.

GOLETA «SANTA RITA»

Dejó las gradas de un astillero de los Estados Unidos de América y tuvo 50 toneladas de porte. Perteneció a don Francisco Uriarte que pagó por ella la cantidad de 88.000 reales de vellón para matricularla después, el 26 de abril de 1814, en la Comandancia de Marina de Santander.

GOLETA «LA MULATA»

Perteneció a don Juan de Carredano que la compró a don José Muñoz mediante el precio de 120.000 reales de vellón cuando estaba surta y fondeada en Santander. Desplazó 170 toneladas y 23,37 partes de otra, incluyéndola su dueño en la matrícula de buques de nuestro puerto el 14 de febrero de 1815.

CORBETA «VICENTA»

Perteneció a don Ramón López-Dóriga y el capitán y primer piloto don Francisco de Zuloaga la llevó en un viaje de Santander a La Habana iniciado el 25 de febrero de 1815. Su arqueó fue de 140 toneladas.

BERGANTÍN «MEDEA»

Propiedad del armador capitán y maestro don Bernardo Rivero, puso proa a la mar desde Santander a La Guayra el 24 de abril de 1815 y tuvo 85 toneladas de registro.

GOLETA CORSARIA «NICOLASA»

Don Juan de Carredano la había adquirido en Londres al pagar «la cantidad de 1.500 libras de dinero legal de la Gran Bretaña a don Enrique Sanders, establecido en dicha ciudad inglesa». Este buque, construido en los Estados Unidos tenía 159 toneladas y entró a formar parte de nues-

tra matrícula el 20 de mayo de 1815, emprendiendo días después, armada en corso y mercancía al mando de don José Bonifacio de Arrarte y provista de la Real Patente exigida, un viaje desde Santander a La Guayra.

FRAGATA «ANA LUISA» (a.) *Calibso*

La compró don Isidro Juan Pawell a don Claudio Grandi Giraud, de Santa Cruz de Tenerife, por 6.500 pesos fuertes. El arqueo de la fragata era de 275 toneladas y había caído al agua en los Estados Unidos de América. Fue inscrita en la lista de embarcaciones santanderinas el 8 de octubre de 1815.

BERGANTÍN «MARÍA IGNACIA» (a.) *Diligente*

El comerciante santanderino don Nicolás de Ageo le adquirió en Bilbao dando 62.415 reales de vellón a don Antonio Lacusae, para inscribirle después en la Comandancia de nuestro puerto el 12 de diciembre de 1815. Tuvo de porte 103 toneladas.

BERGANTÍN «EL PASCUAL»

De construcción sueca y desplazando 270 toneladas, fue del naviero don Mariano Pérez de Nenin, que le compró por la cantidad de 160.000 reales de vellón pagados a don Antonio Zabalgogaseca, matriculándole en Santander el 8 de febrero de 1816.

BERGANTÍN «SEGUNDO CAMPEADOR»

Propiedad de don Juan de Carredano dio al hacer la medición un arqueo de 270 toneladas y había sido adquirido por el citado armador en nuestra plaza por la cantidad de 8.000 francos que recibió don Juan Ducennao, vecino de Burdeos. Quedó matriculado en Santander el 21 de febrero de 1816.

GOLETA «NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES»

Fabricada en un astillero de Limpias, desplazaba 75 toneladas y pertenecía a don Juan González Aguirre que la matriculó el 11 de febrero de 1816 en la Comandancia de Marina de Santander.

FRAGATA «MINERVA»

Siendo de construcción francesa la compró don Juan de Carredano en Burdeos a don Juan José de Sangroniz, mediante el precio de 72.000

francos, «según consta de escritura de venta que ha presentado el interesado y existe en la Escribanía de Marina de esta Provincia de Santander, siendo el porte de este buque de 446 toneladas según reconocimiento hecho por el facultativo y matriculada el 9 de abril de 1816».

QUECHEMARÍN «SAN JUAN Y SAN JOSÉ»

Propiedad de don Manuel de Camus, comerciante santanderino, quedaba incluido en la matrícula de buques de nuestro puerto el 4 de septiembre de 1816; desplazó 20 toneladas.

CORBETA «SAN FERNANDO»

Fueron sus dueños los señores Gallo e Hijos, comerciantes en nuestra plaza, que pagaron por la nave la cantidad de 80.000 francos. Tuvo 433 toneladas de arqueó y quedó matriculada en Santander el 10 de octubre de 1816. Este buque botado al agua con el nombre de TETIS en los Estados Unidos de América, pertenecía cuando se vendió en el puerto santanderino el 25 de julio de 1816, a Mr. Justin Foustad, de Burdeos, y posteriormente en el año 1821 fue apresado por los insurgentes en las proximidades de La Habana.

CORBETA «PAZ»

El 9 de enero de 1817 quedó habilitada para comenzar un viaje de Santander a Bristol cargada con sacas de lana. Tuvo 103 toneladas de registro y la capitaneaba don Juan de Orbe.

GOLETA «NUMANCIA»

Sus dueños los señores Aguirre Hermanos, del comercio de nuestra plaza, la enviaron a América el 12 de marzo de 1817, siendo su capitán don Pablo de Aguirre. El 12 de octubre de 1819 inició otra derrota desde la bahía santanderina para llevar un cargamento de harina, mandada por don Blas de Igartúa, hasta el puerto de La Habana. Su arqueó fue de 60 toneladas.

CORBETA CORSARIA «FLORA»

Don Francisco Lemona Oria y don Martín Pérez de Nenín, la habían matriculado en Santander dando el mando de ella a don Manuel de Carranza. Desplazaba 134 toneladas de 20 quintales castellanos y fue construída en Bayona de Francia, recibiendo al caer al agua el nombre de

NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES (a.) *La Bayonesa*. Era «de tres palos, dos puentes y 106 pies y 2 pulgadas de cabeza a cabeza, yendo armada en corso y mercancía, provista de la Real Patente, el 9 de abril de 1817 al iniciar la travesía de Santander a Veracruz».

BERGANTÍN «TIMOLEÓN»

Tuvo 247 toneladas y estaba encargado de su derrota don José Ramón Gómez, que le puso en rumbo de Santander a La Habana en 5 de febrero de 1817. La Real Patente para esta expedición lo mismo que para otra que hizo el 8 de octubre del citado año, se canceló en la Comandancia de Marina de nuestro puerto el 11 de abril de 1821.

FRAGATA «VICTORIA»

Don Francisco de Sayús fue su armador y en un viaje desde Santander a La Habana comenzado el 27 de julio de 1817, la capitaneaba don Juan Bautista de Echevarría.

BERGANTÍN «HABANERO» (a.) *Espoz y Mina*

El vecino de Santander don José Mataró fue dueño de este velero que dejaba las aguas de nuestra bahía el 24 de julio de 1817 al ir en demanda de La Habana y de Veracruz.

BERGANTÍN «CARAQUEÑO»

Había sido adquirido en 150.000 reales de vellón por el santanderino don Joaquín Prieto Ceballos, quedando habilitado en 23 de agosto de 1817, para salir del puerto de Santander. Desplazaba 247 toneladas y construido en Inglaterra tuvo como primitivo nombre el de ORESTES. Sus características fueron las siguientes: 95 pies de eslora, 88 de quilla, 26 de manga, 21 de plan y 11 de puntal. Figuraba en la lista de embarcaciones santanderinas desde el 20 de agosto de 1817.

GOLETA «MARÍA TERESA»

Al mando del capitán don Tomás de Olaguibel emprendió la ruta de Santander a Cádiz, cargado de cebada, el 24 de agosto de 1817. Tuvo 80 toneladas y perteneció al armador santanderino don Ramón López-Dóriga.

QUECHEMARÍN «SAN ANTONIO Y ÁNIMAS»

Construído en Bayona de Francia por cuenta y orden de don Lucas Ruiz de Santallana, vecino de Santander, desplazaba 39 toneladas y quedó inscrito en la lista de embarcaciones santanderinas el 20 de abril de 1816. Este buque naufragó en 1817 al hacer un viaje de Santander a Vigo.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN»

Fue antes el bergantín inglés LIBERTAD que, capitaneado por Henry Winsor, arribó a Suances cargado de bacalao, después de correr muy duros temporales viniendo del Havre de Gracia y Terranova. El maestro mayor de constructor de buques en nuestra provincia le tasó, teniendo en cuenta las averías sufridas, en 20.700 reales de vellón con todos sus pertenecidos y en 25 de febrero de 1818 se vendía en pública subasta en Santander, adjudicándose el buque a don Manuel Cortazar, comerciante local, que pagó 10.350 reales de vellón y le matriculó en el puerto santanderino el 7 de abril del indicado año.

QUECHEMARÍN «NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES»

Tuvo un registro de 40 toneladas y pilotado por don Miguel de Menchaca comenzó una travesía de Santander a Lisboa con cargamento de trigo, el 20 de marzo de 1818.

GOLETA CORSARIA «ANTONIA BONIFACIA»

Hecha en Bayona de Francia por el maestro don Pedro Lescande, tuvo 81 toneladas francesas de registro y perteneció al armador santanderino don Manuel de Posadillo, quien pagó 9.000 francos o 98.269 reales de vellón. Su dueño la incluía en la lista de embarcaciones santanderinas el 17 de agosto de 1818 y seguidamente la mandaba desde nuestra bahía a Vigo llevando como capitán a don Juan Bautista de Abaroa, que había inspeccionado representando a Posadillo la construcción de dicha goleta, la cual tuvo 67 pies de eslora, 55 de quilla, 19 de manga, 10 de plan y 9 de puntal. El 10 de julio de 1819 zarpaba de Santander a La Guayra, repitiendo esta travesía el 18 de mayo de 1820 y armada en corso y mercancía el 15 de mayo de 1822 puso proa hacia Puerto Cabello para traer un cargamento de cacao y cueros. Partía de Santander a Puerto Rico el 19 de enero de 1823 fletada con harina y vinos y el armador don Manuel de Posadillo contrató después con don Nicolás María de

Arizmendi, comisario de guerra de Marina, la conducción desde nuestro puerto al del Ferrol, el 17 de octubre de 1827, para llevar a la orden y disposición del Capitán General de aquel Departamento 42 cañones del calibre de a veinticuatro, recamarados y procedentes de las fábricas de La Cavada, cobrando de flete 10.750 reales de vellón.

BERGANTÍN «CARLOS»

Desplazaba 68 toneladas y pertenecía a don Manuel de Posadillo, capitaneándole don José Antonio de Andraca, que el 2 de agosto de 1818 le ponía en rumbo desde Santander a Puerto Cabello, repitiendo esta travesía el 23 de febrero de 1821 al mando de don José Sartucha. Los sueldos en el primero de los citados viajes fueron estos: Ganaba el capitán 80 pesos sencillos al mes, 55 el piloto, 10 cada uno de los cuatro marineros, 8 los grumetes, 6 el paje y 8 el cocinero y el despensero respectivamente. Este bergantín había hecho otra derrota desde Santander a La Guayra iniciada en 16 de julio de 1819.

FRAGATA «TRES HERMANAS»

Zarpaba de Santander para Callao de Lima el 28 de junio de 1818 siendo su capitán don Bernardo Antonio de Meillo, que percibía en este viaje 130 pesos sencillos al mes, cobrando 84 el primer piloto, 50 el segundo y 7 el tercero. La remuneración del carpintero, igual a la del primer calafate fue de 22 pesos sencillos al mes y los once grumetes que iban enrolados percibían 6 pesos cada uno, cobrando 4 cada paje, 9 el cocinero e igual suma cada uno de los siete marineros de la tripulación. El guardián de a bordo cobraba 40 pesos sencillos mensuales.

FRAGATA CORSARIA «LA UNIÓN»

El maestro constructor Pedro Lescande la hizo en Bayona de Francia para don Francisco de Bustamante y compañía, armadores santanderinos, y desplazando 292 toneladas costó 300.000 reales de vellón. El capitán don José Antonio de la Calleja, enviado por los armadores a dicha ciudad francesa «asistió a la construcción desde la quilla y en el contrato celebrado el 31 de mayo de 1817 entre el maestro constructor y el citado capitán se estipulaba «que debía de abastecer toda la madera, hierro y clavazón necesaria en el presupuesto, hembras y machos del timón así como las abrazaderas de los escarpes de la quilla, branque y codaste, sería de cobre con sus cabillas remachadas, haciendo un bote y una lancha proporcionados, una caja de cocina de madera sin obra de albañil,

toda la arboladura completa de madera del Norte con mastelero y gavia de respeto, trabajado y guarnecido en sus copas y cruzetas hasta los juanetes, debiendo todo ser construido con cuidado y solidez y a satisfacción de don Félix de la Calleja capitán autorizado para la inspección.»

Provista de la Real Patente de Corso y Mercancía para América después de prestar fianza los armadores santanderinos Dóriga Hermanos y Agüero, inició sus singladuras en un viaje de Santander a La Habana el primero de septiembre de 1824, repitiendo esta travesía el 17 de julio de 1826, llevando 61 tripulantes y haciendo nuevamente esta derrota armada también en corso y mercancía el 5 de marzo de 1828.

QUECHEMARÍN «NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED DE CUETO»

La matriculó en Santander el primero de diciembre de 1824 su propietario don Manuel de Alday, nombrando capitán a don Juan Bautista de Sana, quien le llevó en repetidos viajes a distintos puertos franceses. El 24 de febrero de 1825 soltaba la vela en nuestra bahía y puso rumbo a La Habana fletada con trigo y al mando de don Pablo de Camus.

BERGANTÍN CORSARIO «EL CAMPEADOR»

Fondeado en Santander preparábase a izar la vela provisto de la Real Patente de Corso y Mercancía e ir a La Habana el 7 de mayo de 1824, capitaneándole don Joaquín de Arrencoechea.

FRAGATA CORSARIA «MOCTEZUMA»

Quedó habilitada y en posesión su capitán don Juan Sarriá de la exigida patente de Corso y Mercancía el 15 de julio de 1825 para emprender un viaje desde Santander a La Habana, yendo armada con 20 cañones, 50 fusiles, 50 chuzos y demás armas de chispa y blancas. Desplazó 430 toneladas.

FRAGATA CORSARIA «ATLANTA»

Fue su dueño don Francisco de Bengoechea y desplazando esta fragata 256 toneladas hacíaase a la mar el 27 de julio de 1824 con registro de harinas y otros efectos, al mando de don Ramón de Arteaga. Integraban la tripulación 95 hombres y «llevaba el buque para su defensa 9 cañones de a dieciocho, 3 del doce, 38 fusiles, 48 sables y machetes y demás pertrechos necesarios», estando el capitán en posesión de la necesaria Patente de Corso y Mercancía para navegar. En otro de los viajes salió esta fragata de Santander a Cuba el 17 de junio de 1826.

FRAGATA CORSARIA «SAN JUAN BAUTISTA» (a.) *Diana Meridional*

Pertenecía al montañés don Guillermo Calderón y armada en corso y mercancía se hizo a la mar el 27 de julio de 1824 desde Santander para La Habana, yendo fletada «con 100 cañones del treinta y seis que habían sido puestos en el embarcadero de Tijero con un peso cada uno de 60 quintales y medio, destinados al departamento marítimo del Ferrol cobrando de flete 69.800 reales de vellón, asignándose 260 reales diarios para el mantenimiento de los tripulantes, cobrando 4 reales los marineros y 8 los oficiales». La mandaba don Juan Bautista Arriola.

QUECHEMARÍN «SAN JUAN Y SAN JOSÉ»

El mercader santanderino don Pedro de Camus le adquirió en nuestro puerto el 5 de noviembre de 1823 «destrozado de aparejos, quebrantado de quilla y costado y muerto un muchacho de la tripulación». Este velero había enarbolado anteriormente el pabellón francés cuando navegaba con el nombre de Los Dos AMIGOS y era propiedad de don Felipe María Delebreton. Tuvo un arqueó de 19 toneladas y después de reparado hacía en 1824 nuevas travesías hasta los puertos franceses y a los del litoral español.

GOLETA «SANTA ANA»

El capitán y primer piloto don Andrés de Cortina la puso en rumbo de Santander a La Guayra el 16 de marzo de 1819 y era del armador establecido en nuestro puerto don José de Oyarzábal. Desplazaba 50 toneladas. Al retornar del indicado viaje solicitó el capitán ante la Comandancia de Marina de Santander y en 9 de septiembre del año último citado «que se hiciese la correspondiente información con motivo de haberse perdido en el mar el marinero Miguel Antonio de Arriganaga, caído al agua el 5 de agosto a las nueve de la noche estando trabajando sobre la vela de belache, sin que se le pudiera socorrer, sin embargo de las vivas diligencias practicadas al efecto por razón de ser el tiempo muy recio y se ahogó sin volverle a ver más, habiendo dejado el buque las aguas de La Guayra el 3 de julio de 1819». Don F. de Bustamante y compañía habían comprado la goleta en Santander el día 4 de abril de 1819 a don Francisco de Maza, socio y apoderado de los armadores establecidos en el puerto del Havre de Gracia Lafitte y Cía. pagando 150.000 reales de vellón. Tuvo 173 toneladas de arqueó.

BERGANTÍN «MARÍA TERESA»

Propiedad de los señores Dóriga Hijos y Cía., armadores santanderinos, hacíase a la mar desde nuestro puerto para ir al de La Guayra el 5 de junio de 1819, capitaneándole don Tomás de Olaguibel que le llevó también en otro viaje fletado con trigo de Limpias a Sevilla el 12 de enero de 1825. Desplazaba 80 toneladas.

QUECHEMARÍN «SANTA ANA»

Capitaneado por don Juan Antonio Ibargaray, pertenecía a don José Guzmari, del comercio santanderino, y en el año 1819. Este buque desplazaba 40 toneladas y había sido adquirido por su armador «con todos los aparejos y pertenecidos en 13.000 reales de vellón».

BERGANTÍN-GOLETA CORSARIO «LA PASIEGA»

El maestro de ribera Lescande, le lanzó al agua en Bayona de Francia percibiendo 47.280 francos por la construcción, cantidad que abonó el comerciante santanderino don Juan Carredano, el cual había comisionado a don Juan de Rentería para que capitanease dicho buque hasta dicho puerto enarbolando bandera española e incluirle en la matrícula local. En carta dirigida el 2 de agosto de 1819 por el citado capitán a su armador, decíale «no haber podido salir de la barra de Bayona por falta de agua, viéndome precisado a esperar la primera marea para ejecutarlo». «Estoy sumamente contento de su bergantín goleta y a mi mando LA PASIEGA y me parece estará usted satisfecho cuando lo vea en esa bahía y que pueda merecer la aprobación en esta compra». Tuvo las siguientes características: eslora 22 pies, quilla 76, manga 23,4, plan 11,6 y puntal 10,6. El 9 de septiembre de 1819 comenzaba su primer viaje al zarpar de Santander a La Guayra y al mando del capitán don Juan Bautista Muñecas dejaba nuevamente las aguas santanderinas poniendo la proa a Veracruz el 7 de marzo de 1822 y provisto de la Real Patente de Corso y Mercancía.

BERGANTÍN «EL ATREVIDO»

Pertenecía a los armadores santanderinos Aguirre Hermanos y tuvo 151 toneladas de porte. Largó la vela en Santander el 19 de octubre de 1819 después de recibir a bordo un cargamento de harina y otros efectos destinados a La Habana, llevando el buque don Juan de Sertucha.

BERGANTÍN «AMABLE MARÍA ROSA»

Desplazaba 201 toneladas y fue de los santanderinos Dóriga Hijos y Cía., levando el ancla el 15 de diciembre de 1820 para ir desde nuestro puerto al de La Guayra y recoger un cargamento de cacao. Capitaneándole don Antonio de Abaroa, zarpó de Santander y puso rumbo a Sevilla el 6 de febrero de 1822 y el 20 de noviembre de 1824 con 1.500 fanegas de trigo tomadas en Santoña y destinadas a Cádiz y al siguiente día «estando a la altura del Cabo Santa María un bergantín corsario insurgente le hundió después de hacer salir a la tripulación que fue recogida por el quechemarín NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA, cuyo capitán don Joaquín de Sagarraba vio el ataque y hundimiento desde el fondeadero del cabo de Santa María donde había tenido la suerte de acogerse».

BERGANTÍN «SAN JOSÉ»

Pertenecía al santanderino don Ignacio Antonio de Garmendia, que le envió repetidas veces desde nuestro puerto a los del Norte de Europa, capitaneado por don Miguel de Gana el año 1820. Tuvo 75 toneladas de registro.

QUECHEMARÍN «MAURA»

Construido en Liorna, tenía «un puente, cuarenta pies de eslora, cuarenta y ocho de quilla, nueve de puntal y quince de manga que hacían treinta y cinco toneladas.» Su dueño el comerciante santanderino don Jacinto Presa le matriculó el 24 de enero de 1822, valiendo dicho buque 19.000 reales de vellón. Otro armador santanderino, don José Rodríguez, le adquirió el 14 de enero de 1825 y nombró capitán a don Manuel Ignacio de Aldecoa, que le llevó de Santander a Cádiz fletado con trigo y harinas el 13 de julio de 1825 haciendo después análoga travesía. Este buque fue anteriormente el francés CLARISA que había sido botado al agua en 1812 para don Sebastián Prado, mercader español avecindado en Burdeos.

BERGANTÍN «SAN ANTONIO DE PADUA»

Le compró en Bilbao don Ignacio Antonio de Garmendia por la cantidad de 27.863 reales y veinticuatro maravedís de vellón, incluyéndole después el 5 de octubre de 1820 en la matrícula santanderina. Su porte fue de 100 toneladas y en un viaje de Cádiz a Bilbao, fletado con vino,

aceite y cacao hubo de arribar a Santander «por haber descubierto agua el 10 de junio de 1822 cuando llevaba mes y medio de navegación».

QUECHEMARÍN «TRITÓN»

De 83 pies y 6 pulgadas de eslora, 79,6 de quilla, 25,2 de manga, 18,6 de plan y 10 pies y seis pulgadas de puntal, había caído al agua en Bayona de Francia, percibiendo el maestro de ribera que le hizo la cantidad de 120.000 reales de vellón. Desplazó 149 toneladas y el 17 de noviembre de 1820 los señores Uhagon y Hermanos le matricularon en Santander enviándole días después a La Guayra capitaneado por don Andrés Cortina.

GOLETA «MARÍA DOLORES» (a.) *La Lince*

Salida de las gradas de un astillero de los Estados Unidos de América, fue de 60 toneladas de registro y surta y anclada en Santander la subastó la Hacienda por la cantidad de 21.141 reales de vellón pagados por el montañés don Demetrio Antonio de Reigadas, que la incluyó en la lista de embarcaciones santanderinas el 5 de noviembre de 1820. Este buque fue apresado por un navío insurgente al ir a Veracruz.

BERGANTÍN-GOLETA «LA VALIENTE ISABEL Y SALVADOR»

Tuvo 100 toneladas y sus dimensiones fueron: 75 pies de eslora, 23 de manga, 18 de plan y 8 de puntal. Perteneció a don Salvador Rivero, del comercio de La Coruña, y le matriculó en Santander el 15 de enero de 1825. Había caído al agua este buque en Ribadeo e inició su primer viaje al poner rumbo desde nuestro puerto al de Barcelona, llevándole don Francisco Falquer. Valía 90.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «ÁNGEL DE LA GUARDA»

Quedaba incluido en la relación de embarcaciones de la Comandancia de Marina de Santander el 4 de marzo de 1825 y desplazaba 88 toneladas, siendo propiedad del comerciante de San Sebastián, señor Gazcué.

QUECHEMARÍN «CRISTINA»

Propiedad de los armadores Aguirre Hermanos salía de Santander para Gijón con azúcar, cueros, aguardientes, etc., el 18 de agosto de 1825, capitaneándole don Justo Villabaso.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL SOTO» (a.) *Rosarito*

Construido en Bayona de Francia era propio del comerciante santanderino don José Ortiz de la Torre, quien le matriculó el 3 de septiembre de 1825 en Santander, haciendo seguidamente rumbo desde nuestro puerto a La Habana, fletado con harinas.

BERGANTÍN «MARÍA ANTONIA»

El comerciante santanderino señor Campiña fue su armador y había sido botado al agua en Bayona de Francia con un arqueo de 70 toneladas, para incluirle en la matrícula local. Dio a la costa Oeste de Suances el 4 de enero de 1827, comprándole días después don Saturnino Gómez en pública subasta, que reparándole provisionalmente en el sitio del naufragio, le llevó después a Plencia donde fue reformado por completo aparejándole de nuevo y recibiendo el nombre de JOVEN MIGUEL, con el cual capitaneado por don Juan Bautista Larrazábal soltó la vela el 29 de octubre de 1827 al ir cargado de trigo desde Santander a Barcelona.

FRAGATA CORSARIA «PRECIOSA»

Tuvo 400 toneladas de porte y realizó varias travesías entre Santander y Manila, habiéndola adquirido su armador el comillano don Ignacio Fernández de Castro el 12 de enero de 1826. Puso la proa desde nuestra bahía a Filipinas, armada en corso y mercancía y en posesión de la necesaria Real Patente, el 18 de marzo del citado año.

Construido este buque en su mayor parte con maderas de América «y forrado en cobre hasta el canto superior de las cintas reclavadas, y empernadas en cobre la quilla, forro de bodega, la cubierta entrepuente, los costados interiores entre las dos cubiertas, y el timón por sus tres machos y otras tantas hembras», había arribado a Santander desde Manila el 29 de enero de 1826 fletada con un cargamento de azúcar y al mando de don Fernando Medialdea. El 25 de marzo de 1826 armada en corso y mercancía, provista de la Real Patente y al mando de su capitán y armador don Ignacio Fernández de Castro ponía proa a la mar desde nuestro puerto para ir en demanda de las Islas Filipinas, retornando después a las aguas de nuestra bahía el 15 de julio de 1827. Esta fragata fue mandada en otro de sus viajes por el capitán comillano don Juan de San Juan, que la puso en rumbo de Santander a Manila, llevando distintas mercaderías y numerosos pasajeros, cada uno de los cuales pagó 460 pesos fuertes abonados a la llegada del buque a Manila, desde cuyo puerto volvió a Santander zarpando el 22 de noviembre de 1829, viaje muy accidentado

pues tuvo necesidad de arribar a Anger el 20 de enero de 1830, cuando la capitaneaba don Juan de Orbeta, que formuló la correspondiente protesta de mar en la cual quedaron minuciosamente detalladas las incidencias de la travesía hasta el último puerto citado, sufriendo terribles temporales causantes de graves daños en el buque y en su cargamento integrado por azúcar, añil, pimienta y cueros al pelo. Después de hacerse nuevamente a la mar volvió la fragata nuevamente de arribada a Anger el 19 de marzo de 1830, procediéndose entonces al alijo del cargamento del cual faltaban 377 bayones de azúcar arrojados al mar durante el temporal del 13 de enero y el deterioro grande de un número muy aproximado, obligando la importancia de las averías sufridas por el buque al abandono total del mismo.

Para defenderse de piratas y corsarios disponía ésta de «8 cañones de bronce del calibre de a ocho, graduado su peso sobre 14 a 16 quintales cada, con sus cureñas, bragueros y palanquines, 4 de hierro del calibre de a doce, 3 obuses del mismo calibre y uno más inutilizado, 17 sables útiles, 7 inútiles, una pistola descompuesta, 7 guardacartuchos, 8 líos de cuerda-mecha, 16 botafuegos, 6 cajones con pólvora, graduado su peso en 150 libras, 8 chifles con sus agujas, 322 balas rasas para cañones, 50 palanquetas y 600 balas de metralla». Valiendo el total del armamento 60.688 reales de vellón.

FRAGATA CORSARIA «NUESTRA SEÑORA DE LA PIEDAD»

La capitaneaba don Juan Bautista de Arrarte que estando en posesión de la exigida patente de Corso y Mercancía, había iniciado una travesía de Santander a La Habana el 13 de febrero de 1826.

FRAGATA «VICTORIA»

En 16 de julio de 1826 entraba en nuestro puerto para dejar un cargamento de azúcar y añil recibido en Manila el 19 de enero del indicado año, siendo su capitán y primer piloto don Juan de San Juan, secundado en el mando por los también montañeses de Cantabria don Ignacio Cagigas y don Ramón Cordero. El médico de a bordo fue don Miguel Fernández Camino y el capellán don Gelasio Campaño. Retornó desde nuestro puerto a la capital filipina saliendo el 2 de abril de 1827.

GOLETA «SANTA ENGRACIA»

El 7 de agosto de 1826 la adquiría en pública subasta en Santander don Francisco Sandiño, piloto particular de la Carrera de Indias, vecino de Santander, que pagó 20.000 reales de vellón por este buque. «Dicha

goleta zarpó de nuestro puerto para Sevilla, cargada de trigo el 28 de septiembre y protegida por el convoy formado con el bergantín GUADIANA y la corbeta DESCUBIERTA. A la una de la mañana vino en vuelta de tierra encontrando como a las diez y media horas del día primero de octubre al bergantín RELÁMPAGO que por su bandera larga de guerra al que no hizo señal alguna continuó su bordada hasta las 1.1 que viró a la de fuera y a las seis de la tarde la fragata de guerra y varios buques se hallaban por sotavento. A las 12 horas con tiempo achubascado viró en vuelta de tierra en compañía de otros buques y al amanecer del día 2 se halló con 5 buques a la vista y por ser vientos contrarios y trabanjado mucho el buque se verificó arribar a Santander.

BERGANTÍN-GOLETA «CLARITA»

Cargado de trigo zarpó de Santander con rumbo a Cádiz el 20 de abril de 1826 capitaneándole don Antonio de Allona. Su registro fue de 76 toneladas.

QUECHEMARÍN «EDUARDO»

Salido de las gradas de un astillero de Plencia donde le hizo el maestro constructor don Miguel de Aberasturi, por encargo del comerciante santanderino don Vicente Senties, desplazaba 36 toneladas, capitaneándole don Mariano Arana en 1827. Dejó las aguas santanderinas para ir al Ferrol en 26 de junio de 1834 llevando por cuenta de la Real Hacienda «20 cañones del calibre de a veinticuatro, dos vergas de velacho, el cargo de piloto, cirujano y capellán, salvado de LA LEALTAD con otras frioleras de mencionada procedencia por un flete de 6.000 reales de vellón.» Este buque fue arrendado a la Comandancia de Marina de las Fuerzas Navales del Cantábrico el 12 de febrero de 1835 por 2.870 reales mensuales.

QUECHEMARÍN «LA ESPERANZA»

Perteneció al comerciante santanderino don Francisco Bohigas y el maestro Aberasturi lo había fabricado en Plencia mediante la cantidad de 24.000 reales de vellón y cayó al agua el 13 de septiembre de 1827. Mandado por don Francisco Canal emprendía su primer viaje desde Santander a Barcelona el día 27 del citado mes y año, capitaneándole en otras derrotas don Jacobo Gómez.

QUECHEMARÍN «SAN BENITO»

El vecino de Pedernales don Juan Antono Maaurio le construyó por la cantidad de 25.000 reales de vellón, pagados por los armadores

santanderinos don Hilario Landa, don Nicolás Senties y nuestro ascendiendo don Francisco de la Vega, el 22 de diciembre de 1827. Hizo repetidos viajes a La Coruña y a Gijón y varios puertos del Cantábrico y el 4 de mayo de 1830 zarpaba de Santander a Lanchove para transportar 500 sacos de cacao y una partida de barriles de harina, capitaneándole don Juan Bautista de Echevarría.

BERGANTÍN «JOVEN MIGUEL»

Fletado con trigo dejaba las aguas santanderinas al mando de Juan Antonio Larrazábal, poniendo proa a Barcelona en 27 de diciembre de 1827.

BERGANTÍN-GOLETA «PEPITA»

Fue de nuestro ascendiente Francisco de la Vega y de otros armadores santanderinos, y mandándole don Domingo de Ageo, salió de Requejada con destino a Barcelona el 21 de febrero de 1828, llevando un cargamento de trigo.

QUECHEMARÍN «VICTORIA»

Don Juan Bautista de Rentería le hizo para don Blas de Cacho que pagó 25 reales de vellón por el buque, pasando el 28 de agosto de 1828 a ser propiedad del comerciante santanderino don Nicolás Campiña.

BALANDRA «PURÍSIMA CONCEPCIÓN» (a.) *Montañesa*

Tasada en 19.000 reales de vellón, la llevó de Requejada a Bristol con un cargamento de trigo el 6 de noviembre de 1828 don Manuel Antonio de Ojinaga, su capitán, y habíase construido en Lequeitio por don Manuel de Cortabitarte para el armador santanderino don Juan de Carredano.

BERGANTÍN-GOLETA «CARLOS»

Comenzaba la derrota de Santander a Barcelona el 14 de noviembre de 1828 siendo su capitán don Manuel de Llantada.

BERGANTÍN «AMABLE GERTRUDIS»

Don Manuel de Aberasturi, maestro constructor de buques, le hizo en Plencia para los señores Conde de Campogiro y compañía, del comercio santanderino. Desplaza 91 toneladas y fue botado al agua el 29 de agosto de 1829 para matricularle en Santander el 10 de septiembre de dicho año.

Soltó la vela en nuestra bahía yendo en demanda de Matanzas pocos días después de la indicada fecha, capitaneándole don Juan Bayabí, repitiendo este viaje cargado con barriles de harina y sacos de garbanzos, el 17 de mayo de 1831, y al mando de don Juan Manuel de Zuazo.

QUECHEMARÍN «SAN ANTONIO Y ÁNIMAS»

- R₂ -

Pertenecía en agosto de 1829 a la matrícula santanderina.

BERGANTÍN «CHARLES»

Construido en Dresden, Estado de Maine, perteneció a los armadores Willian Freeman, Sette Clark y Peter Seans de Boston, adquiriéndole el 21 de septiembre de 1829 el armador santanderino don Juan de la Pedraja después de pagar 6.025 pesos fuertes. Desplazaba 186 toneladas. «Era de popa cuadrada sin jardines y con dos palos, llevando a proa una figura de violín».

BERGANTÍN «DIONISIO»

Había pertenecido al armador yanki Christian J. Burkle de Nueva York, pasando a ser propiedad de los armadores santanderinos Bolado Hermanos y Quintana el 29 de septiembre de 1829, al pagar la cantidad de 15.200 pesos fuertes, cuando estaba dicho buque fondeado en Cádiz. El 10 de mayo de 1831, y capitaneándole don Juan Antonio Zubiaga, zarpó de Santander a La Habana con harinas, repitiendo varias veces esta travesía y con igual cargamento. Entró en Santander, al venir del puerto habanero, el 30 de abril de 1831, trayendo 77 cajas de azúcar blanco, 36 quebrado siendo el flete por caja de «2 pesos fuertes sin más» y por una remesa de onzas de oro puesta a bordo cobró el armador el uno y medio por ciento de flete.

GOLETA «FRAGANTE ROSA»

El 14 de octubre de 1829 la adquirió don Francisco Bohigas que pagó por ella 43.500 reales de vellón, cuando estaba fondeada en nuestra bahía y llevaba el nombre de LA BELLA VASCONGADA. Fue matriculada en Santander el 30 del mes y año últimamente citados.

BERGANTÍN «SAN JACOB»

Perteneció a David Kaull, vecino de Riga, mandándole el capitán Jorge Federico Dithmer, desplazando 200 toneladas y había sido cons-

truído en la citada ciudad el 8 de junio de 1828 por el maestro de ribera Eduardo Moove, que cobró 9.200 rublos en moneda de plata. Le adquirió don Santiago Saez Martínez cuando estaba este bergantín surto y anclado en Santander y el 17 de octubre de 1829.

BERGANTÍN «TIMOLEÓN»

Su capitán y dueño el hamburgués Hans Fiedeman teniéndole anclado en nuestra bahía le vendió a los armadores santanderinos Gallo Hermanos el 17 de octubre de 1829, los cuales cambiaron el nombre del buque llamado anteriormente OTTELIA SOPHIA.

BERGANTÍN «MONTAÑÉS»

Tuvo su casco forrado en cobre y fue el antiguo velero yanki CENTURIÓN, habiéndole adquirido don Domingo de Aguirre en Santander, quien designó por capitán del buque a don Juan Bautista de Echevarría. Partió de Santander para La Habana el 17 de octubre de 1829, retornando desde el puerto de la capital cubana al nuestro cargado de azúcar y otros efectos. Durante otro viaje a la isla de Cuba «naufragó en el canal o costa del puerto de Matanzas el 25 de febrero de 1830».

BERGANTÍN «JAVIER ENRIQUE»

Hacíase a la mar desde Santander a La Habana el 10 de marzo de 1830 llevándole su capitán y primer piloto don Juan Bautista de Achutegui. De Santander para Cádiz comenzó una travesía el 10 de agosto de 1837 y desde nuestro puerto para el de Nuevitás salió el 16 de julio de 1839 al mando de don Juan Bautista Tellaeche. Había sido construído por don Miguel de Aberasturi, en Plencia, en el año 1830 y por la cantidad de 50.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «MARÍA ISABEL»

Le hizo el maestro constructor de buques don Simón de Eguren, vecino de la anteiglesia de Busturia (Bermeo), para los armadores santanderinos don Pedro de la Puente y don José María López-Dóriga, y cayó al agua en octubre de 1829, iniciando días después la travesía de Santander a Santiago de Cuba al mando de don Francisco Escalante. Tuvo un arqueo de 90 toneladas de 20 quintales castellanos, y en otro de sus viajes zarpó de nuestro puerto al de Londres cargado con trigo el 24 de febrero de 1831. Repitió la derrota de Santander a Santiago de Cuba el 5 de septiembre de 1831 fletado con harinas.

BERGANTÍN «SAN PEDRO»

Construido por el maestro de ribera don Miguel de Aberasturi, fue botado al agua en octubre de 1829 para el armador santanderino don Pedro de la Puente, que pagó 50.000 reales de vellón al constructor. Quedó inscrito en la relación de buques santanderinos el 11 de noviembre del citado año último y pocos días después el capitán don Manuel de Igartúa le ponía en rumbo de Santander a Santiago de Cuba.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA» (a.) *Flor de Guernica*

Propiedad del vecino de Santander don Antonio Iresta, y desplazando 132 toneladas, salía de Santander para Matanzas el 30 de diciembre de 1829. Rindió viaje en nuestro puerto viniendo del cubano antes citado, con azúcar y otros efectos, el 9 de junio de 1830, mandándole don Antonio Zobarán. De Alesund a Santander cargado de bacalao terminó una derrota el 2 de julio de 1851 y el 4 de septiembre de 1854 al mando de don Severo Arritola, salió fletado desde nuestra bahía para Cuba con 1.444 barriles grandes, 116 menores y 90 sacos de harina.

BERGANTÍN «ROSARITO»

Iniciaba una travesía de Santander a La Habana el 31 de diciembre de 1829 mandado por don Manuel de Arana. Su arqueó fue de 152 toneladas.

BERGANTÍN «EUSEBIO»

De Santander a Bristol comenzó su singladura el 30 de marzo de 1830 al mando de don Eusebio Fernández Campón.

BERGANTÍN «BELLA ANTONIA»

Fue el inglés ECHO desplazando 194 toneladas y el 11 de septiembre de 1830 dejaba las aguas santanderinas para ir al puerto de la capital cubana mandado por don Andrés Cucullo.

QUECHEMARÍN «DILIGENCIA»

Perteneció en el año 1830 al armador santanderino don Francisco Bohigas.

BERGANTÍN «CERVANTES»

El montañés don José María Orense, residente en Londres, fue su propietario y estaba incluido en la relación de buques santanderinos desde el día 5 de abril de 1830. Soltaba la vela en la bahía santanderina para ir en demanda del puerto de La Habana, el día 24 de los citados mes y año, capitaneándole don Francisco María Diliz.

FRAGATA «ROSSINI»

Desplazó 300 toneladas y era la antigua norteamericana FLORIDA, de Boston, que el 10 de abril de 1830 fue vendida por el apoderado de los señores Tasher H. Livet al vecino y comerciante santanderino don Joaquín Arrizabalaga, que pagó la cantidad de 240.000 reales de vellón, matriculándola en la Comandancia de Marina de nuestro puerto, desde el cual hizo repetidos viajes a los de la isla de Cuba, mandada por don José Ramón de Diliz.

BERGANTÍN «GIL BLAS»

Fue el antiguo inglés MARY y le adquirió el naviero santanderino don José María López-Dóriga el 15 de abril de 1830, para enviarle en repetidos viajes de Santander a La Habana, fletado con harinas, como todos los que hacían esta carrera, yendo capitaneado por don Juan Bautista de Acibar. Tenía 200 toneladas de registro.

BERGANTÍN «FEDERICO»

Soltó la vela en Santander para ir a La Habana el 23 de junio de 1830 yendo como capitán don Ramón Torres. Desplazó 130 toneladas.

GOLETA «MOSCA»

Fue la antigua de bandera inglesa FLY de 74 toneladas y que había pertenecido a Roberto White, que la vendió en Londres «como presa» el 25 de junio de 1807, adquiriéndola los señores Bolado Hermanos y Quintana, comerciantes santanderinos, mediante el pago de 40.000 reales de vellón. El capitán don Pedro Camus la llevó de Santander a Canarias y a La Habana, iniciando esta derrota el 30 de julio de 1830.

BERGANTÍN «SAN EUGENIO»

Le matriculó en Santander don Federico Antonio Varela y fue anteriormente el inglés JEAN BAPTISTE, cuando pertenecía a J. John Cart de Kingston, quien le vendió en nuestro puerto por 120.000 reales de vellón el 2 de agosto de 1830.

BERGANTÍN «JOVEN NICOLÁS»

Dejaba las gradas de Plencia en el año 1830 y fue inscrito en la matrícula santanderina a continuación, habiendo costado 120.000 reales de vellón. En distintos viajes desde nuestro puerto a los de Cuba le capitaneó don Bartolomé de Uriarte.

BERGANTÍN «TRINITARIO»

El 20 de octubre de 1830 hacíase a la mar para ir desde Santander a Trinidad de Cuba y al mando de don Félix Boada.

BERGANTÍN «MARÍA»

Don Casimiro Capetillo le había adquirido en San Thomas en 29 de noviembre de 1830 y sus apoderados en Santander, los señores Gallo Hermanos, le vendieron en 65.000 reales de vellón posteriormente en nuestra plaza a don Pedro Basáñez, comerciante santanderino.

BERGANTÍN «SAN ANDRÉS APÓSTOL»

El 28 de enero de 1831 salía al hacer su primer viaje de Santander a La Habana, capitaneándole don Juan de Goya, estando integrada la tripulación por el segundo piloto don José Antonio Garay, los agregados don Manuel Bonifacio Bengoechea, don José Antonio Aldecoa, don Simón de Zuazo, don Mario de Arteaga y don Felipe Salas, yendo de contra-maestre don Miguel de Olaguibel y de marineros Pedro Espanda, Blas Rasal, Francisco Cruz, Juan Antonio Albiz y Pedro López, y enrolado como cocinero Ramón Lanchobe. Ganaban los agregados 6 pesos fuertes al mes, el capitán 60, el segundo piloto 48, 12 el contra-maestre, 7,5 pesos cada marinero e igual cantidad el cocinero y por el mismo período de tiempo. Desplazaba este bergantín 210 toneladas y le había construido en Plencia don Juan Bautista de Rentería, para el armador santanderino don Andrés Fernández Renedo, el cual pagó 80.000 reales de vellón al ser botado al agua el día 8 de los citados mes y año. El 22 de noviembre

de 1849 naufragó en aguas de Inglaterra y había realizado antes repetidas travesías de Santander a La Habana, comenzada una de ellas el 29 de julio de 1848 al ir fletado con 1.492 barriles grandes de harina de ocho arrobas barril, 120 menores de cuatro y 100 sacos de harina.

BERGANTÍN «ALERTA»

Su capitán don Mariano Sarriá le puso en rumbo el 8 de marzo de 1831 para ir desde nuestro puerto al de La Habana. El 15 de junio de 1832 fondeaba en el puerto de Londres, después de realizar una travesía partiendo de La Habana y al mando del capitán don Juan de Orbeta. Repitió el viaje de Santander a La Habana el 5 de septiembre de 1854 fletado con 1.040 barriles grandes de harina y 93 menores.

QUECHEMARÍN «SAN JUAN»

Matriculado en Santander el 26 de marzo de 1831 zarpaba seguidamente para el puerto de Londres, desde el nuestro. Tuvo 95 toneladas de arqueo y le botó al agua en Plencia el maestro constructor don Juan Bautista de Rentería, que cobró 40.000 reales de vellón, poniéndole en rosca. El 24 del citado año último le mandaba don Juan Bautista Basterra.

BERGANTÍN «VIRGEN DEL CARMEN»

Había pertenecido al armador de Mahón, don Francisco de la Torre, que le vendió después al comerciante santanderino don Francisco Bohigas en el mes de mayo de 1831 y por la cantidad de 32.000 reales de vellón.

QUECHEMARÍN «SAN FRANCISCO DE PAULA»

Fue propiedad de la señora viuda de Llaín y Compañía, del comercio santanderino y cargado con quintales de hierro, procedente de las ferreñas montañosas, salió de Limpias para Santander el 7 de mayo de 1831, mandándole don Julián de Pellón.

BERGANTÍN «PAQUETE DE MATANZAS»

Fabricado en Plencia por don Miguel de Aberasturi, para los señores don Francisco Díaz y don Francisco Pedrera, comerciantes santanderinos, y estaba interesado también en la propiedad del buque el montañés don Francisco de la Torriente, establecido en Matanzas. Cayó al agua el 30 de julio de 1831 y sus armadores le matricularon en Santander

el 3 de agosto del citado año, partiendo días después para iniciar su primer viaje desde nuestro puerto al de La Habana capitaneándole don Juan Bautista de Sustacha. El 23 de noviembre de 1835 repitió esta derrota al mando de don José Martínez de Almonte.

BERGANTÍN «CONCEPCIÓN»

De construcción francesa perteneció a la señora viuda de Irisarri y sobrino, establecidos en San Juan de Puerto Rico, adquiriéndole después, el 19 de octubre de 1831, el comerciante santanderino don Francisco Javier Franco, que pagó la cantidad de 72.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «LEOCADIA»

Tuvo 175 toneladas de registro y el capitán don Francisco Font le puso en rumbo de Santander a la isla de Cuba el 8 de octubre de 1831. Perteneció a la Vda. de Collado e Hijos en 1833 y valía 90.000 reales de vellón.

LUGRE «DOS HERMANOS»

El santanderino don Ramón del Solar, le mandó construir en Lequeitio, pagando 35.000 reales de vellón cuando estaba en rosca. El 4 de noviembre de 1831 se incluía en la matrícula de buques santanderinos y días después zarpó para Barcelona desde nuestro puerto. Este velero se perdió en un naufragio.

BERGANTÍN «NUEVO CARLOS»

Soltó la vela en nuestra bahía para ir a Trinidad de Cuba capitaneándole don Manuel Llantada el 31 de diciembre de 1831, y había sido construido en Bermeo por el maestro de ribera don Simón de Eguren, para el santanderino don Manuel Posadillo, y por la cantidad de 96.000 reales de vellón. Quedó incluido en la matrícula de embarcaciones santanderinas seguidamente y el 13 de noviembre de 1835 dejaba de nuevo las aguas de nuestra bahía para ir en demanda del puerto habanero. Había hecho otro viaje saliendo de Santander a Santiago de Cuba el 7 de enero de 1834.

BERGANTÍN «DULCINEA» (a.) *Quijote de Jersey*

El 2 de diciembre de 1831, fue hallado sin arboladura y entre dos aguas por varios patrones de lanchas pescadoras de Santander, que

le condujeron desde dos leguas de distancia en mar abierto a nuestra bahía, siendo sus armadores los señores Zulueta y Compañía establecidos en Londres, adquiriéndole después varios navieros santanderinos. El 5 de enero de 1832 completamente reparado y después de incluirle en la matrícula santanderina y previa la adjudicación en pública subasta, efectuada el 14 de octubre de 1831, partía el 1.º de enero del siguiente año desde Santander a Barcelona capitaneándole don Manuel Gana. En otro viaje arribó a Santander el 3 de diciembre de 1835 al venir de Málaga cargado de barriles de vino, seco y dulce, y serones de higos. Desplazaba 126 toneladas.

FRAGATA «NUESTRA SEÑORA DE LA PAZ Y BUEN VIAJE»

La capitaneaba don Ignacio Fernández de Castro, para emprender viaje de Santander a Manila el 2 de abril de 1832, teniendo 395 toneladas de registro esta fragata.

BERGANTÍN «EOLO»

El maestro constructor de buques don Miguel Aberasturi le botó al agua en un astillero de Plencia para los señores Conde de Campogiro y Compañía, señora viuda de Mauricio Aguirre, nuestro ascendiente don Francisco de la Vega y don Hilario Landa, otorgándose la correspondiente escritura de propiedad el primero de mayo de 1828 e inscribiéndose en la matrícula de naves santanderinas el 31 del mismo mes y año, bajo el número 114 de la lista de embarcaciones del puerto. Costó 80.000 reales de vellón, incluidos arboladura, aparejo, velamen, botes y demás pertenecidos y desplazaba 125 toneladas. El primero de septiembre de 1832 echaba el ancla en Londres, procedente de Bilbao, cargado de lanas y el 10 de octubre de ese mismo año zarpaba de Santander para La Habana. En otro de sus viajes dejaba las aguas santanderinas con rumbo a Londres y desde allí salió, después de haber alijado un cargamento de lanas recibido en Santander, para Riga, repitiendo viaje al citado puerto inglés desde el nuestro y fletado con la misma mercancía el 18 de febrero de 1837. En una de sus expediciones a la capital de Cuba, llevó 2.000 machetes guipuzcoanos de 23 a 25 pulgadas y mango de asta, destinados a la corta de caña de azúcar en los ingenios cubanos, además de guijos de distintos tamaños y pesos para ejes de trapiches hechos con maderos duros de Cantabria.

En diciembre de 1838 hubo de ser desguazado en Barcelona, «al quedar arrinconado por defectos de construcción y gracias a la mala madera y tablazón que le echaron sin amarrarle bien», según decía uno de sus armadores.

BERGANTÍN «VALIENTE ISABEL»

Le capitaneaba don Juan Manuel de Bareño al ir de Santander a La Habana el 19 de junio de 1832. Desplazó este buque 100 toneladas e hizo varias travesías como la anteriormente indicada, fletado con harinas procedentes de las fábricas de nuestra provincia.

BERGANTÍN «JOVEN VICTORIANO»

El 28 de junio de 1832 quedaba matriculado en Santander y le había construído don Domingo de Echevarría en la anteiglesia de Arteaga para don Florentino del Rivero y Compañía. Pocos días después de la citada fecha levaba ancla en nuestra bahía para ir al puerto de La Habana, mandándole don Juan M. Larrínaga y el 7 de julio de 1848, fletado con 1.312 barriles grandes, 140 pequeños de harina y 100 sacos de alubias puso la proa de Santander a Matanzas, capitaneándole don J. Zabala.

QUECHEMARÍN «JOVEN JOAQUÍN»

Le mandaba don Manuel Echevarría y en el año 1832 don Joaquín Quilabert, dedicándole preferentemente sus armadores don Francisco de la Vega y otros, a hacer la ruta de Santander a Bilbao.

BERGANTÍN-GOLETA «AMISTAD»

Del armador santanderino don Francisco Bohigas, fue su capitán don Simón de Sartucha, e hizo repetidos viajes desde nuestro puerto al de Bayona de Francia, comenzando uno de ellos el 20 de julio de 1832.

BERGANTÍN «JOVEN NICOLÁS»

Pertenecía al comerciante santanderino don Nicolás de Ageo y fue botado al agua en un astillero de Plencia por el maestro don Tomás de Aberasturi, que cobró por hacerle 80.000 reales de vellón. Tuvo 95 toneladas de arqueo e inició su primer viaje al partir de Santander para Trinidad de Cuba, fletado con harinas, el 25 de agosto de 1832 y al mando del capitán don Bartolomé Uriarte dejó las aguas de nuestra bahía para ir en demanda de las de La Habana el 5 de agosto de 1833. Valía este buque el 24 de noviembre de 1835 la cantidad de 120.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «MONTE CARMELO» (a.) *Volador*

Propiedad del armador santanderino don Dionisio de Aguirre, estaba tasado en 120.000 reales de vellón y desplazando 145 toneladas quedó incluido en la matrícula de embarcaciones de nuestro puerto el 20 de enero de 1833, partiendo para La Habana, desde Santander, el 13 de febrero del mismo año, al mando de don Bartolomé Carreras, repitiendo esta travesía en distintas fechas para llevar cargamento de harinas, como el 9 de noviembre de 1848 que puso bajo cubierta 1.183 barriles grandes, 60 pequeños y 330 sacos.

QUECHEMARÍN «EL NUEVO GALLEGO»

Construido en Viavélez en septiembre de 1832 por don Pablo García Santamaría, para el santanderino don Jacinto Presa, segundo piloto particular de la carrera de Indias, costó 9.500 reales de vellón y fue su arqueado de 62 toneladas. El 9 de febrero de 1836 quedaba incluido en la lista de buques de la matrícula santanderina, y salió de nuestro puerto el 8 de mayo del último año citado con rumbo a Nuevitas, mandado por el capitán don Domingo de Basterra, cargado con harinas y otros efectos.

BERGANTÍN «LEOCADIO»

Pertenecía a la señora viuda de Collado e Hijos, del comercio santanderino, y desplazando 175 toneladas de porte había costado 90.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «ADOLFO»

Tuvo un arqueado de 175 toneladas y su capitán don Juan de Baládez, inició la primera singladura para ir desde la bahía santanderina a Trinidad de Cuba el 23 de mayo de 1833.

BERGANTÍN «NUEVA ESPERANZA»

Le construyó don Manuel de Cortabitarte, en Abando, siendo su armador el comerciante santanderino don Nicolás Campiña. Desplazaba 136 toneladas y costó 68.000 reales de vellón, quedando habilitado para navegar el 10 de julio de 1833, comenzando la travesía de Santander a La Habana, capitaneándole don Miguel de Zuazo, fletado con barriles de harina, «2.000 machetes calabazos en 20 cajas, 12 guijos, con peso

de 56 quintales y otros picos de mercancías». De Santander a Hamburgo zarpaba el 4 de junio de 1834 siendo este bergantín «buque nuevo y hermoso, claveteado en bronce».

BERGANTÍN «ROCINANTE»

Matriculado en nuestro puerto en 14 de septiembre de 1833 salía de Santander para ir en demanda de Hamburgo el 14 de octubre del citado año, capitaneándole don Isidro Sarriá. El 19 de septiembre de 1849 navegaba hacia Tarragona al zarpar de la bahía santanderina. Había dejado las aguas de nuestra bahía el 19 de junio de 1839 al poner la proa hacia Escocia y al mando de don José Arribarena, desplazando 80 toneladas de registro este buque.

QUECHEMARÍN «SAN JOSÉ»

Propio de don Nicolás Antonio Piñeiro, armador santanderino, que le había comprado el 22 de febrero de 1834 al montañés don Antonio Ignacio de Garmendia. Desplazaba 43 toneladas.

QUECHEMARÍN «PEPITA»

Le capitaneó don Domingo de Ageo y tuvo 53 toneladas de registro, iniciando una travesía de Santander a Barcelona el 15 de marzo de 1834, cargado con harinas. En 2 de septiembre de 1835 zarpaba de Requejada a Cádiz fletado con 1.791 fanegas de trigo álaga que valían a 50 reales fanega, yendo asegurado el cargamento en Marsella por un valor de 20.000 francos a todo riesgo y pagando 18,75 por 100 de premio. Hizo esta travesía en 10 días.

BERGANTÍN «ANTONIA BONIFACIA»

Construido en Plencia por don Juan Bautista de Rentería para los señores Hijos de Cuesta y viuda de Posadillo, armadores santanderinos, costó 48.000 reales al ser entregado en rosca en el mes de junio de 1834, quedando inscrito en la matrícula local el 15 del siguiente mes. Posteriormente fue de la propiedad exclusiva de don Santiago Posadillo y el 8 de octubre de 1834 quedaba despachado de salida para La Habana, desde nuestro puerto. Tuvo 110 toneladas de porte.

BERGANTÍN CORSARIO «DOS HERMANOS»

El comerciante de nuestra plaza don Manuel Carrias era su dueño el 9 de agosto de 1834, en cuya fecha soltó la vela en nuestra bahía para

ir a La Habana capitaneado por don Mariano de Sarriá. Este bergantín provisto de la exigida Patente de Corso y Mercancía para su navegación, zarpó de Santander para La Guayra al mando de don Juan Bautista Abaroa el 9 de mayo de 1821, figurando entre el rol de la tripulación como segundo piloto don Juan Bautista Zurrínaga y el tercero don Cosme Zalduondo. El capitán percibía 70 pesos sencillos al mes como sueldo y 50 y 30, respectivamente, los Oficiales antes citados.

QUECHEMARÍN «EDUARDO»

Matriculado en Santander, desplazaba 26 toneladas y fue arrendado a la Comandancia de Marina de las Fuerzas Navales de Cantabria, el 12 de febrero de 1835, cobrando el armador la cantidad de 2.870 reales mensuales.

LANCHA «SAN JOSÉ Y LA REINA»

Tuvo un arqueo de 16 toneladas y fue también utilizado para prestar servicios con las Fuerzas Navales de Cantabria, el 18 de diciembre de 1835, mediante la suma mensual de 900 reales.

BERGANTÍN «VARGAS»

Le hicieron en Bayona de Francia los señores Bacque Hermanos, adquiriéndole después en 120.000 reales de vellón don José Ramón de Gazmury, vecino de Santander. Izó la vela para ir a La Habana desde nuestra bahía y capitaneado por don Juan Bautista de Muñecas el 9 de mayo de 1835, repitiendo diferentes veces esta ruta y el 27 de noviembre de 1849 al mando de don Guillermo Lopetegui zarpaba de Santander para Santiago de Cuba, Trinidad y Cienfuegos. Desplazó 186 toneladas.

GOLETA «LAUREANA»

De 106 toneladas de arqueo, la construyeron en Bayona de Francia en 5 de enero de 1836 los señores Bacque Hermanos, para el capitán don Tomás de Ugarte, que pagó por ella 71.540 reales de vellón, siendo matriculada seguidamente en Santander y dedicándola su armador a la carrera de Santander a Cuba, para el transporte de harinas, preferentemente.

QUECHEMARÍN «ACTIVO»

Dardes, hijo mayor y Compañía, vecinos y del comercio de Bayona de Francia, le compraron el 5 de agosto de 1835 como apoderados del

comerciante santanderino don Mauricio Huerta, al señor Descande, y en la cantidad de 7.000 francos. Desplazaba 48 toneladas y para cumplir lo ordenado en la Real Orden de 7 de mayo de 1816, se hizo constar debidamente «que no había simulación ni fraude en la adquisición y traspaso de dominio y poder extranjero al nacional.» Manifestaba el Cónsul de España en la citada ciudad francesa «haberse transferido a bordo del navío y a presencia de los testigos instrumentales, se le puso el nombre de Activo, mandando enarbolar la bandera del comercio española, y enseguida le di a los señores Dardes, Hijo mayor y Compañía, apoderado de don Mauricio Huerta y a don Antonio Albiz y cerré la puerta, me paseé de popa a proa, hice otros actos de posesión, arrié bandera sin oposición ni reclamación alguna y se obligó a conducirlo con la misma a los puertos de su nación y con tripulación de su Majestad Católica, matriculados y alistados en los Departamentos Provinciales y sus Delegaciones de Marina».

QUECHEMARÍN «CORREO DE SANTANDER»

Propiedad del armador santanderino don Mauricio Huerta, había sido botado al agua en Burdeos en el mes de agosto de 1835 y desplazaba 127 toneladas, capitaneándole para hacer repetidos viajes desde el puerto santanderino al de Bayona de Francia don Antonio de Allona, en el año 1836.

BERGANTÍN «SAN EMETERIO» (a.) *Santanderino*

De 170 toneladas de registro le mandaba don Manuel de Igartúa en una travesía iniciada el 18 de agosto de 1835 desde Santander a La Habana y en otra desde nuestro puerto al de Callao de Cuba en el mismo año. De Trinidad de Cuba para Santander salía el 8 de septiembre de 1837 trayendo en el sobordo 130 cajas de azúcar con un peso de 20.625 libras y devengando un flete de 70 reales de vellón en plata cada caja. Este buque fue desguazado en Santander el 8 de febrero de 1855.

BERGANTÍN «ATLANTA»

Había sido vendido en público remate «señalado por los edictos fijados, anunciándose también a son de caja y por la voz pública en las calles y sitios de costumbre, así como en las inmediaciones del muelle de las naos en 10 de abril de 1835», en nuestra ciudad, adquiriéndole varios armadores santanderinos.

QUECHEMARÍN «SAN LEÓN»

Matriculado por su armador don Nicolás de Ageo, comerciante santanderino, le capitaneó don Manuel de la Puente en octubre de 1835.

GOLETA «LA PALOMA»

Era la goleta inglesa ISABEL ANA apresada por el vapor REINA GOBERNADORA el 2 de febrero de 1835, sobre el cabo Machichaco cuando traía armas y pertrechos para los carlistas, vendiéndose después en Santander en pública subasta el 19 de diciembre del expresado año y quedando adjudicada a favor de los santanderinos don José Ortiz de la Torre y don Ignacio Fernández de Castro que pagaron por ella 61.106 reales de vellón, inscribiéndola en la Comandancia de Marina de Santander el 25 de febrero de 1836 y días después capitaneada por don Juan Antonio Baládez, zarpaba de nuestro puerto en demanda del de La Habana. Tuvo 76 toneladas de registro.

BERGANTÍN «COLÓN»

Fue construido por el maestro de Ribera don Juan Cistaré, en Barcelona, para los armadores santanderinos el Conde de Campogiro, don Francisco de la Vega, ascendiendo nuestro, don Manuel Martínez Zorrilla y la señora viuda de don Jacinto Presa, habiendo caído al agua en 18 de diciembre de 1838 con un desplazamiento de 154 toneladas, según la certificación del maestro arqueador del puerto de Barcelona, costando 40.000 pesos fuertes y estaba forrado en cobre.

El capitán don José de Urrutia, que había inspeccionado cuidadosamente la construcción del bergantín, le llevó en su primer viaje desde Barcelona a Valencia, para cargar 3.400 quintales de arroz destinados a Santander, donde aportó, para salir después hacia La Habana el primero de abril de 1839 llegando a la capital de Cuba el 13 de junio de este año citado. El 21 de octubre de 1840 dejaba las aguas santanderinas para ir en demanda de Santiago y Trinidad de Cuba, fletado con 1.225 barriles grandes de harina, capitaneándole don Tomás de Iturriaga, valiendo el flete 45.325 reales de vellón, de cuyo importe se dedujo un cinco por ciento para el capitán «según uso y costumbre». Salió de Trinidad de Cuba para Londres el 6 de enero de 1841 cargado con azúcar y otros efectos, importando el flete 2.400 pesos y desde el citado puerto inglés zarpaba el 14 de mayo del mismo año para el Havre de Gracia y La Habana, yendo después en otro viaje desde Santiago de Cuba a Bremen. De Santander a Matanzas comenzó una travesía el 3 de marzo de 1842, fletado

con harinas, 2.000 machetes calabazos y otros efectos. Al llegar al puerto de La Habana después de haber hecho numerosas singladuras sobre diversos mares, fondeó el 10 de octubre de 1847, procedente de Amberes, «haciéndolo con dos anclas entre El Pontón y el Cuartel de San Telmo, punto distante del verdadero fondeadero como media milla, permaneciendo allí hasta las 11 del día siguiente en que mudándose de repente el viento del Norte hizo instantáneamente el barco ciaboga, se rompieron las dos cadenas del NO. quedando sólo con la tercera y principió a garrrear tocando al mismo tiempo con la uña de un ancla de una goleta, que acababa de naufragar; este accidente dio causa a que el buque principiase a hacer agua y hubiese que picar sin descanso las bombas, no bastando éstas para extraer la mucha agua que entraba en el barco, que se fue completamente a pique a las 11 de la noche del referido día 11, salvándose la tripulación del barco y la documentación, y entregando el capitán en la Comandancia de Marina de La Habana, la Real Patente de Navegación mercantil de todos los mares, número 1.148 y la contraseña de Vela Cuadra número 55, expedidas en Santander en favor del citado capitán y siendo remitidos ambos documentos al Excmo. Capitán General del Apostadero para los fines de Ordenanza.»

QUECHEMARÍN «JOVEN CLAUDIA»

De 43 toneladas de registro había sido construido en Castropol por el maestro don Ángel Antonio Rodríguez Villamestide, para Hornedo y Compañía de Santander y le capitaneaba don Francisco de Lopetegui, en distintos viajes desde nuestro puerto a los de Andalucía; estaba tasado el 17 de enero de 1835 en 24.000 reales de vellón.

FRAGATA «FAMA HABANERA»

Para ir de Santander a La Habana hacíaase a la mar el 7 de junio de 1835 al mando de don Juan Manuel de Larragán, repitiendo esta travesía numerosas veces fletada con harinas y otras mercaderías, como hi-ciéralo el primero de enero de 1851 que llevó 2.400 barriles grandes, 200 menores y 76 sacos de harina además de 150 de alubias y 8 de garbanzos. El 28 de noviembre de 1854 aportó a Santander al rendir viaje desde La Habana y cargada con 679 cajas de azúcar y 52.200 tabacos, valiendo la carga transportada 324.000 reales de vellón. Perteneció este buque al montañés de Cantabria don Fernando Antonio de Alvear, establecido en La Habana, y desplazaba 333 toneladas, siendo capitaneada por don Miguel de Zuano y don Luciano de Real en distintas derrotas realizadas también con buen número de pasajeros a bordo.

BERGANTÍN «JOVEN ENRIQUE»

Había sido botado al agua en Inglaterra y recibió el nombre de ARETUSA al pertenecer a don Federico Huth y en 19 de diciembre de 1837 el apoderado de dicho armador le vendió a varios armadores santanderinos por la cantidad de 90.000 reales de vellón. Mandado por don Basilio de Goyarola, zarpaba el 6 de diciembre del indicado año último para La Habana y tuvo 100 toneladas de porte. Hacíase a la vela desde Santander a Nuevitas el 3 de julio de 1839, capitaneándole don Juan Tellaeche y rindió viaje en nuestro puerto al venir de Matanzas cargado con 646 cajas de azúcar el 13 de mayo de 1848.

BERGANTÍN «CÁNDIDO»

Pertenecía a nuestro ascendiente don Francisco de la Vega y había sido construido en Bayona de Francia por el maestro Sefourcade con las siguientes características: quilla de largo 56 pies franceses; eslora 61; manga 20; puntal de tabla a tabla 11 y astilla muerta 7; dando 149 toneladas de registro. Costó 30.532 francos y 25 céntimos y caía al agua el 11 de marzo de 1837. Fletado el 21 de mayo de 1837 para llevar un cargamento de 1.711 quintales de hierro en barras, procedente de las ferrierías montaÑesas y 1.200 barriles de harina entre grandes y pequeños, le ponía en rumbo a Puerto Rico desde nuestra bahía su capitán don Nicolás de Arana, debiendo hacer escala en San Thomas, y después de 51 días de navegación llegó a San Juan de Puerto Rico, preparándose una vez alijado el cargamento para ir a San Thomas donde debía de recibir a bordo un cargamento de cacao destinado a Santander.

La tripulación del CÁNDIDO estaba integrada además de por el capitán don Nicolás de Arana, que llevaba el cinco por ciento de capa e iba a la parte en el viaje, por los pilotos con cargo de derrota don Juan de Gana y don Juan Bautista de Orbeta, yendo de agregados don Alejo de Basagoiti, don Nicolás de Arana y don Bonifacio Gondren, de cocineros Miguel Ignacio Madariaga y Francisco de Zubiaga y de marineros Antonio de Urrechaga y Domingo Zabacondegui, sirviendo la plaza de mozo José Barturen.

Del naufragio de éste bergantín, así como de otros en aquellos días por los mismos mares, dio cuenta la *Gaceta de Madrid* en el número correspondiente al 16 de diciembre de 1837 diciendo que «en las inmediaciones de San Thomas había cuatro bergantines españoles: LA FLOR DE PUERTO RICO, que venía de África con un rico cargamento, naufragó pereciendo toda la tripulación sin que se haya salvado más que un hombre. El Bergantín CÁNDIDO que había salido de este puerto el día antes

para el de San Thomas, con varios pasajeros y bastantes intereses, se estrelló en un bajo de las inmediaciones de aquel puerto, según los fragmentos que se han hallado. Dos bergantines que venían con harinas de Santander, el uno zozobró y de 9 personas que le tripulaban se pudieron salvar sólo 4 con el capitán Mendezona que los mandaba. Estos infelices después de estar cuatro horas sobre la pequeña parte del buque que flotaba les recogió una lancha de un bergantín de guerra danés, donde murió al poco tiempo uno de aquellos infelices. El otro buque, EL CERVANTES, casi ya zozobrado, pudo picar el palo mayor y sin saber cómo se halló dentro de una bahía y dando a todas sus anclas amaneció en San Thomas y hoy se halla aquí reparado y descargando su harina. Todo lo que pongo en el superior conocimiento de V. E. a los fines correspondientes. Puerto Rico, 4 de septiembre de 1837. Excmo. Sr. D. Juan de Novoa. Excmo Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Marina.

BERGANTÍN «SAN ANTONIO Y LA MAGDALENA»

Fueron sus dueños el Conde de Campogiro y Compañía que designaron como capitán del buque a don Juan Antonio de Basterrechea y el 2 de octubre de 1837 navegaba desde Santander a Cádiz, retornando después a nuestro puerto procedente del de Londres. Al fondear en nuestra bahía quedó embargado para transportar a Bilbao una partida de bueyes, siendo requisado nuevamente allí para conducir tropas, caballos y efectos de guerra a San Sebastián, haciendo estos dos viajes en tres meses, al cabo de los cuales volvió a Santander para recibir un cargamento de lanas consignadas a Londres.

FRAGATA «JOVEN ADELAIDA»

El 3 de octubre de 1837 quedaba inscrita en la matrícula de embarcaciones de nuestro puerto, siendo propiedad del armador santanderino don Antolín Hornedo, y tuvo de registro 198 toneladas y tres cuartos, habiéndola hecho en Bayona de Francia los señores Becque Hermanos. Dejaba las aguas santanderinas para emprender un viaje de Santander a Gibraltar el 17 de los indicados mes y año, capitaneándola don Felipe Salces, y cargada de cacao salió de Guayaquil, poniendo la proa a Santander, el 4 de diciembre de 1838, y mandándola don Juan de Ibarra se fue a pique en Cariño en el mes de abril de 1841, fletada con un cargamento de harinas recibido en Santander.

QUECHEMARÍN «SAN JUAN BAUTISTA Y ÁNIMAS»

Desplazó 46,5 toneladas habiéndole construido en Lequeitio don Manuel de Cortabitarte, por la cantidad de 8.410 reales de vellón, siendo

sus propietarios don José Gatano y don Manuel Martínez González, comerciantes santanderinos, quienes le incluyeron el 24 de octubre de 1837 en la lista de buques de nuestro puerto.

BERGANTÍN «FIDEL»

Don Pedro Alejo de Sagarmínaga, bilbaíno residente en Burdeos, le vendió en Santander el 5 de diciembre de 1837, inscribiéndole en la Comandancia de Marina de nuestra ciudad. Valía 10.400 reales de vellón y pocos días después de ser adquirido por sus nuevos armadores zarpaba para La Habana al mando de don José María de Ugarte. En uno de sus viajes a Cuba retornó desde La Habana a Santander el 24 de agosto de 1841, para traer cajas de azúcar y otros frutos coloniales, tardando en la travesía 31 días.

BERGANTÍN «NEPTUNO»

Tuvo 112 toneladas de arqueo, construyéndole en el astillero de Plencia el maestro de ribera don Juan Bautista de Rentería, en el año 1830 y quedó incluido en la relación de embarcaciones santanderinas de la Comandancia de Marina bajo el número 115, habiendo costado 90.000 reales de vellón a los armadores santanderinos don Francisco de la Vega, ascendiente nuestro, y don José María López-Dóriga, quienes le dedicaron preferentemente para llevar cargamento de harinas desde nuestro puerto a los más importantes de la isla de Cuba.

De Liverpool para La Habana zarpaba el 16 de julio de 1836, y el primero de octubre de dicho año quedó fletado en Barcelona para Londres, en un viaje de ida y vuelta y con un flete de 41 chelines tonelada.

El 21 de julio de 1836 mandándole el capitán Lejonagoitia zarpaba de Santiago de Cuba a Marsella, saliendo después del citado puerto francés hacia el mismo puerto cubano el 2 de enero de 1837, llevado por el capitán don Juan Antonio de Igartúa, después de haber sido reparado todo el aparejo y forrado en cobre el casco del buque a consecuencia de las averías sufridas. Al llegar en otra de sus travesías a Portsmouth, mandado por Igartúa, falleció este capitán el 6 de agosto de 1833, haciéndose cargo del buque el segundo de a bordo don Juan Bautista de Ibergaray. Inició una travesía en 30 de octubre de 1839 para ir de Inglaterra a La Habana, viéndose obligado a entrar de arribada en Bilbao «por el mucho noroeste que le dio el 14 de noviembre siguiente».

Como todos los veleros de su época realizó el NEPTUNO repetidas travesías llenas de fuerte emoción y de intenso peligro, entre otras la que hiciera hasta llegar a San Juan de Terranova, saliendo bien fletado de La Habana, en cuyo viaje comenzado el 3 de septiembre de 1842

fueron los días de mayor riesgo para el buque los pasados al navegar sobre las costas de Cuba, pues como decía el capitán a su armador, «a las 8 de la mañana sobre los Roques, en el mismo estrecho del emboque de la canal, le agarró el Equinocio rondando del norte viento furioso con mucha mar y trapisonda que daba de todas partes, de manera que me dejó sin palmo de vela y en este estado sin más refugio, corría a la voluntad de Dios salvando los mares de popa en busca de un paraje donde pudieran salvarse nuestras vidas y llegado a la costa, dos leguas de Matanzas para La Habana, me dio otro contraste igual y pude aguantar el buque y salir otra vez para afuera, de manera que en el término de 24 horas que ha durado este tiempo, me he gobernado en este trecho de treinta leguas que tiene esta canal corriendo de un lado a otro, dándome el viento, cuando llegaba a la costa, de la proa y después que abonanzó el tiempo me junté con dos fragatas americanas desarboladas de los palos trancos, los cuales buques y nosotros hemos llegado esta tarde a las cuatro a La Habana. La gente está espantada aquí como ha podido sufrir el «N.» este tiempo, de manera que nos hemos salvado por una Providencia de Dios, como también el buque, sin romper una percha y sólo con la pérdida de todo velamen y fogón y algún tren de cubierta que se echó afuera a fin de librar la cubierta». Vuelto de arribada a La Habana y reconocido el buque «con la inteligencia y empeño del maestro Castillo quedó nuevamente en disposición de hacerse a la mar», diciendo por último el capitán en su carta, antes copiada, «que no puede sostener el cuerpo sobre los pies de tanta agua salada como tiene en la barriga».

El 9 de diciembre de 1841 había echado el ancla en Santander el NEPTUNO trayendo un cargamento de bacalao recogido en Terranova y el 28 de diciembre siguiente quedaba habilitado para emprender un viaje desde la bahía santanderina a Puerto Rico y a La Guayra con un flete de 70.000 reales de vellón y de ida y vuelta.

CORBETA «MODESTA»

Fue de los comerciantes Menéndez Hermanos y Compañía establecidos en Santander y figuraba entre los de la matrícula local desde el 24 de enero de 1838. Su arqueo era de 257 toneladas y había sido construída en un astillero francés.

BERGANTÍN «JOSÉ FRANCISCO»

De los santanderinos señores Bolado Hermanos iniciaba la primera singladura para ir desde nuestro puerto al de Trinidad de Cuba, el 5 de marzo de 1838, capitaneándole don José Porbe. Desplazó 187 toneladas.

GOLETA «JOVEN EMILIA»

Comenzó su derrota en Santiago de Cuba para retornar a la bahía santanderina con un flete de cajas de azúcar y cueros al pelo, el 5 de abril de 1838, a las 7 de la mañana, arribando a Santander con importantes averías el 6 de julio del citado año y haciendo mucha agua que hubo de estropear el cargamento. Después de reparado el buque le capitaneó don Juan Bautista de Basterrechea para ir a varios puertos andaluces. Tenía 63 toneladas de porte.

QUECHEMARÍN «GUMERSINDO»

Propiedad del armador santanderino don Blas de Cacho salía de nuestro puerto con rumbo al de Plymouth el 15 de mayo de 1831, mandándole don Manuel de Zuazo y tuvo un registro de 48 toneladas.

QUECHEMARÍN «RÍO ASÓN»

Don Juan Manuel de Ribero fue su propietario y este buque de 20 toneladas de desplazamiento, dejaba las aguas santanderinas el 9 de agosto de 1838 para ir en demanda del puerto de Bayona de Francia, y capitaneado por don Manuel Fernández, que hizo repetidas veces esta travesía, trayendo de tornaviaje negro humo, alquitrán en barriles, planes de brea, jarcias y tablazones.

QUECHEMARÍN «NUESTRA SEÑORA DEL SOCORRO»

Mandado por Don Ramón de la Lastra había salido en 9 de septiembre de 1838 de Camariñas, cargado de maíz para Tinamayor y hubo de entrar con averías graves en Santander después de correr un fuerte temporal.

PATACHE «VENTUROSO»

Le había matriculado en Santander el 10 de marzo de 1837 su armador don Juan de Junco, para dedicarle al comercio de cabotaje. Fue de 27 toneladas.

QUECHEMARÍN «FRANCISCO JAVIER»

Había sido construido en el astillero de Viavélez y figuraba en la relación de embarcaciones santanderinas desde el 24 de septiembre de 1838, teniendo 16 toneladas de registro.

BERGANTÍN «MINERVA»

Pertenecía a don José López Dóriga y a otros armadores santanderinos en el año 1838, estando tasado an 100.000 reales de vellón. Había pertenecido anteriormente a los armadores de Bayona de Francia Bacque Hermanos y desplaza 124 toneladas, capitaneándole don Joaquín de Rentería para ir a Liverpool y a otros puertos ingleses desde Santander. El 6 de noviembre de 1848 y fletado con 1.433 barriles grandes, 40 pequeños y 200 sacos de harina levó el ancla en la bahía santanderina poniendo la proa hacia La Habana. Repitió esta travesía en distintas fechas como el 13 de febrero de 1863 que recibió a bordo 1.125 fanegas de trigo y 1.873 sacos de harina.

QUECHEMARÍN «PEPITA»

- F. L. -

Zarpaba de Santander a Torrevieja, para cargar sal, el 3 de marzo de 1838, viéndose obligado a entrar de arribada por tiempos contrarios en La Coruña, y haciéndose después a la mar para ir en demanda de Sevilla y Torrevieja, partiendo desde este último puerto al de Burdeos donde recibió después un cargamento destinado a Bilbao, en agosto de 1839. Desde nuestra bahía realizó otros viajes yendo a Tarragona y a Barcelona, capitaneado por don N. Gorozica «trabajador y diligencioso, razón por lo cual no tratará de dormirse en los puertos y además de la honradez del capitán el buque es muy bueno» según decía uno de sus armadores santanderinos, nuestro ascendiente don Francisco de la Vega, a otros interesados en la propiedad del buque.

BERGANTÍN «SOLANO»

Pertenecía al armador santanderino don Pedro de la Puente, desplazaba 94 toneladas y podía cargar «900 barriles de harina poco más o menos, estando forrado y claveteado en cobre». Navegaba en 1839 y había salido de las gradas de un astillero francés en el año 1835.

BERGANTÍN «RICARDO» (a.) *Peñacastillo*

Desplazó 167 toneladas y fue propiedad del armador don Juan del Castillo, capitaneándole don Juan Rodríguez, quien el 10 de enero de 1839 le ponía en rumbo para ir de Santander a Cuba, fletado con harina.

BERGANTÍN «TORREMOCHA»

Matriculado también en la Comandancia de Marina de Santander, le habían adquirido por 42.000 reales de vellón pagados a don Francisco Mañero, del comercio de La Habana, el 6 de febrero de 1839, los señores Menéndez Hermanos y Quintana, establecidos en nuestra ciudad. Tuvo 96 toneladas de porte.

BERGANTÍN «MENSAJERO»

Los armadores santanderinos Bolado Hermanos le compraron en nuestro puerto por 110.000 reales de vellón el 6 de febrero de 1839.

BERGANTÍN-GOLETA «LIBERAL»

El comerciante habanero, don José Ilasátegui, le vendió a Menéndez Hermanos y Compañía, quedando matriculado en nuestro puerto el 15 de enero de 1839. Tenía 92 toneladas y siendo bergantín-goleta cambió después su aparejo, previa autorización de las autoridades de marina, por el de bergantín redondo.

BERGANTÍN «CAMARGO» (a.) *Casilda*

Los comerciantes santanderinos don Antonio de la Dehesa y Hermanos le vendieron a los navieros de nuestra plaza Bolado Hermanos, que le cambiaron de nombre al matricularle el 14 de marzo de 1839 entre las embarcaciones de nuestro puerto. Valía 40.000 reales de vellón.

BERGANTÍN-GOLETA «JULIANA»

Propiedad de los armadores santanderinos Huidobro y Revilla, salía de nuestro puerto para el de La Habana, en marzo de 1839, capitaneándole don Andrés Cortina. Repitió esta travesía el 12 de enero de 1848 cargado con 1.306 barriles grandes y 118 pequeños de harina. Partió de Santander para Matanzas el 5 de septiembre del año último citado para llevar 1.173 barriles de harina. De Santander a Santiago de Cuba, zarpaba el 16 de octubre de 1849 llevando 1.080 barriles grandes, 90 pequeños y 110 sacos de harina e iba encargado de la derrota el capitán Saráchaga.

BERGANTÍN «CONCORDIA»

Le capitaneaba don Carlos Sierra y perteneció a los señores Menéndez Hermanos y Quintana que le destinaban a la carrera de Santander a la isla de Cuba, en el año 1839.

FRAGATA «PROVISIONAL»

Soltaba la vela a mediados de octubre de 1839 en nuestra bahía y puso proa a La Habana, capitaneándola don Mariano Sarriá. Estaba inscrita a nombre de los señores Menéndez Hermanos y Quintana en la relación de buques santanderinos y comenzado el indicado viaje tuvo necesidad esta fragata de arribar a Santoña «por causa de los grandes temporales que reinaron el 13 de noviembre», «quedando bastante estropeada con bastante destrozo en su aparejo y casco», regresando a Santander para ser reparada de las averías sufridas.

FRAGATA «TERESITA»

De los armadores Bolado Hermanos que la habilitaron el primero de noviembre de 1839 para comenzar la derrota de Santander a La Habana yendo de capitán don José Ramón Mújica.

BERGANTÍN «JOVEN FELISA»

Los señores Porrúa, Egusquiza y Compañía, comerciantes santanderinos, fueron sus dueños y le mandaba don Pedro Gaviño, en un viaje de Santander al puerto de La Habana, iniciado el 30 de mayo de 1839. Tuvo 175 toneladas de arqueo, y el capitán Mendezona, en 18 de marzo de 1848, le capitaneaba al zarpar de Santander en demanda del puerto de la capital cubana, fletado con 1.200 barriles grandes de harina de 8 arrobas de peso, 54 menores de a 4 arrobas y 106 sacos de alubias.

BERGANTÍN «ROCINANTE»

Para ir a Escocia el 16 de junio de 1839 dejaba la bahía santanderina capitaneándole don José Arribarena. Tuvo 89 toneladas de porte y el 19 de septiembre de 1849 zarpaba desde nuestro puerto poniendo rumbo al de Tarragona.

BERGANTÍN «EL PROGRESO DE SANTANDER»

Desplazaba 90 toneladas y en 16 de julio de 1839 comenzaba su primera singladura con rumbo a la isla de Cuba mandándole don Francisco de Achútegui. Aferraba la vela en la bahía santanderina el 23 de noviembre de 1840 procedente de La Habana de donde había salido el 10 de septiembre, fletado con «560 cueros al pelo de Costa Firme, bien cortados, tasados en 1.321,34 pesos y cada cuero de 16 libras 32 cuartos», además de otros efectos ultramarinos.

BERGANTÍN «TRASMERANO»

Como todos los de la matrícula de Santander hizo repetidos viajes a los puertos de la isla de Cuba, entre otros el iniciado en 11 de agosto de 1839, cuando le capitaneaba don Juan Antonio Saráchaga, repitiendo igual travesía el 20 de noviembre de 1850 y el 12 de enero de 1855, en cuya última fecha transportaba 1.448 barriles grandes y 92 pequeños de harina y 160 sacos de alubias, cargados en Santander. Para ir desde nuestro puerto al de San Juan de Puerto Rico, había soltado la vela el 14 de mayo de 1851, fletado con 1.450 barriles grandes y 100 pequeños de harina además de llevar otras mercaderías, entre ellas 140 sacos de alubias. Este bergantín navegó también hasta distintos puertos ingleses y alemanes, zarpando de Santander para traer diversas manufacturas.

BALANDRA «CORZA»

Declarada buena presa por el Tribunal Superior de Marina la balandra inglesa PADDY OF COCK que detuvo en las inmediaciones de Bermeo el vapor REINA GOBERNADORA, uno de los buques del Gobierno español que hacía cruceros en la costa de Cantabria, hubo de procederse a la venta en pública subasta en Santander el 13 de noviembre de 1839, adquiriéndola el Conde de Campogiro y Compañía que la incluyeron en la matrícula santanderina con el nombre de «CORZA» el 7 de marzo de 1840. Días después partió para La Habana al mando de don Juan Ignacio de Aldecoa.

BERGANTÍN «SANTA ENGRACIA»

Pertenecía al armador santanderino don Juan de la Pedraja, que le vendió el 18 de marzo de 1841 a otros navieros establecidos en la ciudad.

QUECHEMARÍN «CORREO DE SANTANDER»

El comerciante y armador santanderino don Mauricio Huerta fue su dueño y este buque, como la mayoría de los de pequeño tonelaje, hacía repetidos viajes de Santander a Bayona de Francia, donde cargaba diversos artículos comerciales obtenidos en Las Landas. Le capitaneaba don Antonio del Aire desde el 9 de noviembre de 1840.

GOLETA «AMALIA»

Don Mariano Zumelzu, armador santanderino, la compró después de haber sido encontrada en alta mar por unos pescadores de Laredo,

cuando era de nacionalidad francesa. Desplazó 88 toneladas y el 15 de mayo de 1840 quedaba incluída en la lista de embarcaciones santanderinas, zarpando pocos días después al mando de don Francisco Osollo para Liverpool, Bristol y El Havre. Partió de Alesund para Santander, cargada de bacalao, el 11 de junio de 1851, mandándola el capitán Llano.

CORBETA «NUEVA LUISA»

La construcción de este buque realizada en el Real Astillero de Guarnizo por don Miguel de Aberasturi para el armador santanderino don Francisco Díaz, reanudó las construcciones en tan famoso astillero al ser botada al agua ante un concurso extraordinario de santanderinos que acudieron a presenciar el acto el 17 de mayo de 1840. Este buque tenía las siguientes características: 100 pies de eslora, 92 de quilla, 29 de manga, 15 de puntal y 20 pulgadas de astilla muerta, que hacían 267 toneladas. Costó 160.000 reales de vellón y quedó inscrita en la matrícula de buques santanderinos el 7 de julio del año últimamente citado, partiendo a continuación capitaneada por don Nicolás de Arrarte, desde nuestro puerto al de Santiago de Cuba y repitió esta travesía al mando de don N. Pastor el 5 de febrero de 1851 cargada con 1.600 barriles grandes de harina y 150 sacos de alubias. Rindió viaje en la bahía santanderina viniendo de La Habana el 12 de diciembre de 1862, fletada con 177 cajas de azúcar, 155 pipas de igual artículo, 6 arrobas de café y 2.000 tabacos, yendo en otras navegaciones hacia los puertos del Extremo Oriente para echar el ancla en Manila y fondear también en distintos puertos del Imperio Chino, mandada por el capitán Escajadillo. En 14 de diciembre de 1858 arribó a Manila al llegar de Singapore y el 27 de junio de 1860 entraba nuevamente en el puerto de la capital de Filipinas procedente de Hong-Kong.

BERGANTÍN «JOVEN CELIA»

Lanzado al agua en Bayona de Francia por don Juan Cisteré, fue construído para el armador don Santiago Posadillo quien le matriculó en Santander el 18 de octubre de 1840, siendo su arqueo de 150 toneladas. El 6 de septiembre de 1849 le llevaba el capitán Andraca con un cargamento de 1.272 barriles grandes y 110 pequeños de harina y 140 sacos de alubias, desde nuestro puerto al de la capital de Cuba. Echaba el ancla en Santander, viniendo de New Castle el 21 de julio de 1853 y zarpó a Trinidad de Cuba desde la bahía santanderina con un cargamento de barriles de harina y sacos de arroz, el 22 de noviembre de 1856 al mando de don Victoriano Alonso. Este buque pasó a ser propiedad en el año 1860 de los armadores santanderinos Torriente Hermanos, que le manda-

ron repetidas veces fletado con harinas desde Santander para surtir el mercado cubano, y así el 3 de enero de 1860 llevó un cargamento a La Habana de barriles de harina, tasado en 230.000 reales de vellón y el 4 de abril del mismo año salía de Nuevitas para Matanzas y Santander, valiendo las mercancías transportadas en este viaje 120.000 reales. El 4 de septiembre de 1860 hacíase a la mar zarpando de Santander en demanda de Barcelona con un cargamento de harinas y capitaneado por don Federico Schultz.

BERGANTÍN «MARÍA CRISTINA»

Como todos los anteriores perteneció a la matrícula santanderina y le mandaba don Francisco Rodríguez, en un viaje iniciado en Santander para ir en demanda de San Juan de Puerto Rico, el 15 de octubre de 1840.

BERGANTÍN «PRIMAVERA»

El maestro don Miguel de Aberasturi le hizo en el Astillero de Guarnizo para el armador santanderino don Gerardo Roiz de la Parra, dejando las gradas el 26 de mayo de 1841 para ser matriculado en nuestro puerto dos días después. Al mando del capitán don Hilario de Saráchaga comenzó su primer viaje seguidamente, fletado con harinas y poniendo rumbo a La Habana y el 13 de mayo de 1848 partía de Santander para Puerto Rico llevando 1.415 barriles grandes y 222 pequeños de harina. En otras de sus navegaciones aferró la vela en la bahía santanderina al venir de La Guayra, fletado con 622 sacos de cacao, 82 cueros al pelo y otros picos de mercancías.

QUECHEMARÍN «LA ESPERANZA»

Perteneció a doña Soledad Ruiz Aguirre, del comercio de Santander, en 1840.

BERGANTÍN «AYALES»

El 14 de diciembre de 1840 los armadores santanderinos Gallo Hermanos le vendieron en 43.000 reales de vellón a su convecino don Francisco Díaz.

BERGANTÍN «DIANA»

Fue propiedad en el año 1845 del armador santanderino don José María López-Dóriga.

CORBETA «MARÍA VICTORIA» (a.) *La Segunda Santander*

El armador santanderino don Francisco Díaz manifestaba a la Comandancia de Marina de nuestro puerto el 8 de enero de 1847 «haber construido la mencionada corbeta en el año anterior próximo en el Astillero de Guarnizo y con un arqueo de 266 toneladas», solicitando seguidamente la matrícula del buque y la Real Patente de Navegación y contraseña de Vela Cuadra, para emprender viaje desde Santander al puerto de La Habana, capitaneándola don Pablo Zuazo. Estaba tasada en 200.000 reales de vellón y su armador la había hecho en un astillero que poseía en Guarnizo. Comenzó una travesía esta corbeta de Santander a La Habana el 9 de mayo de 1848 cargada con 1.950 barriles grandes, 81 pequeños y 228 sacos de harina, transportando además 160 sacos de alubias. Y todavía el 16 de abril de 1877 continuaba haciendo esta carrera para llevar 1.850 barriles y 500 sacos de harina en un viaje en el cual iba encargado de la derrota el capitán Puelles.

LANCHA «BRILLANTE»

Tenía 52 pies de eslora, 13 de manga y 5 de puntal, dando un arqueo de 22 toneladas y la construyó en el Astillero de Guarnizo don Felipe Fernández, por orden y a expensas de don Francisco Díaz, cayendo al agua el 26 de febrero de 1847.

QUECHEMARÍN «JOVEN ANTONIO»

Al mando de don Antonio González comenzaba la travesía de Santander a Bayona de Francia el 2 de marzo de 1847. Tuvo 27 toneladas de registro y había costado 12.600 reales de vellón.

QUECHEMARÍN «DOS AMIGOS»

El 20 de marzo de 1847 dejaba las aguas santanderinas para ir a Bayona de Francia, capitaneándole don Antonio Inestrillas.

QUECHEMARÍN «ÁNGEL»

Le puso en rumbo desde nuestro puerto al de Bayona de Francia el capitán don Ángel Camino en 20 de marzo de 1847. Valía este velero 6.000 reales de vellón y desplazó 22 toneladas.

QUECHEMARÍN «CORREO DE SANTOÑA»

Zarpaba de Santander para Bayona de Francia el 20 de marzo de 1847. Tuvo un arqueo de 30 toneladas y le mandaba don José del Castillo, valiendo 2.000 reales de vellón.

LANCHA «LA BIEN APARECIDA»

Don José Lavandera estaba encargado de la derrota para ir a Bayona de Francia desde Santander el 20 de marzo de 1847.

QUECHEMARÍN «EUSEBIO»

Dejaba las aguas de Santoña en demanda de las de Bayona de Francia el 9 de abril de 1847, capitaneándole don Julián Pellón. Desplazaba 18 toneladas.

BERGANTÍN «EBRO»

El 4 de abril de 1847 don Manuel Abascal Pérez, vecino y del comercio de Santander, hizo constar ante el Notario de Marina en nuestro puerto, don Hilario Lasso de la Vega, «que consiguiente al acuerdo de la Junta de Autoridades Superiores celebrada en la plaza de La Habana el día 4 de enero último sobre el abanderamiento provisional de buques extranjeros de travesía que reemplazasen los españoles de la misma carrera perdidos en el temporal de 11 de octubre del año próximo pasado, don Manuel Careaga, vecino de aquella plaza, a nombre y como consignatario del que relaciona, hizo instancia y obtuvo la gracia de abanderar una corbeta inglesa en reemplazo del bergantín mercante español titulado EBRO, que manifestó pertenecerle en propiedad y posesión y que es de la matrícula de este puerto y perdido en el huracán mencionado».

QUECHEMARÍN «EDUARDO»

El armador santanderino don Vicente Senties dio un poder en marzo de 1847 a don Antonio María Valdés, agente de negocios en Madrid, «para que reclame, perciba y cobre del gobierno de S. M. la cantidad que se le está adeudando por fletamento que por la marina y para el servicio de estas costas en la pasada guerra se hizo del quechemarín citado, y por el demérito que tuvo cuando se devolvió comparado con el valor primitivo».

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DE LA PIEDAD»

Naufragó en el temporal que en el año 1846 hubo de reinar en el Puerto de La Habana y pertenecía a los armadores santanderinos don José María Cagigal y Torriente Hermanos, los cuales en 31 de mayo de 1847 pidieron autorización a las autoridades de marina para la compra y abanderamiento en nuestro puerto de otro buque extranjero que reemplazase al que se fue a pique.

QUECHEMARÍN «SAN JOSÉ»

Fue propiedad del armador santanderino don Domingo Donesteve.

BERGANTÍN «TRIUNFANTE»

Quedaba incluido en la matrícula santanderina de buques el 14 de septiembre de 1847 y su arqueo fue de 33 toneladas.

BARCA «DOS AMIGOS»

Pertenecía a los santanderinos don Manuel Abascal y otros y tuvo 281 toneladas de porte. El 2 de octubre de 1847 quedó habilitada para emprender un viaje a La Habana, fletado con harinas, retornando a nuestro puerto desde el de la capital de Cuba el 26 de octubre de 1849 en otro de sus viajes para traer un cargamento de cajas de azúcar y mandándola el capitán Arrandiaga. En 16 de mayo de 1856 volvía de La Habana a Santander mandada por don José Isasi y cargada con 12.020 cueros, 16 fardos de becerrillo y 2 plumas de avestruz.

BERGANTÍN «ARGOS»

Fue el antiguo VELOZ de Cádiz y le adquirió el 9 de octubre de 1847 nuestro ascendiente Francisco de la Vega, pagando 58.000 reales de vellón. Desplazaba 257 toneladas y al mando del capitán don Pedro Posadillo salía de nuestro puerto hacia La Habana el 19 de noviembre del citado año último, quedando despachado para emprender esta misma travesía el 19 de enero de 1850, cargado con 1.550 barriles grandes, 100 pequeños y 90 sacos de harina. De Santander a Barcelona zarpaba el 24 de noviembre de 1852.

BERGANTÍN-GOLETA «FAMA»

El naviero santanderino don Manuel Pérez Valdés fue su dueño, destinándole a la carrera de Santander a La Habana en el año 1847, y en una travesía de éstas comenzada el 3 de julio de 1848 llevó un importante cargamento de harinas y 180 sacos de alubias.

GOLETA «JOVEN EMILIA»

Para un viaje de Requejada a Barcelona le mandaba don Pedro Bastarreche el 16 de noviembre de 1847.

BERGANTÍN «NUEVO CAMARGO»

De la propiedad de los armadores Bolado Hermanos, zarpaba de Santander a La Habana, capitaneándole don Miguel Meaurio, el 3 de febrero de 1849, fletado con 1.514 barriles de harina grandes, 100 pequeños y 180 sacos. Procedente del citado puerto cubano había rendido viaje en nuestra bahía el 13 de mayo de 1848 al traer 864 cajas de azúcar, 70 quintales palo de tinte de Campeche, repitiendo esta navegación el 21 de agosto de 1855 para traer 513 cajas de azúcar aseguradas en 214.000 reales de vellón. Volvió a salir de Santander a La Habana, cargado con harinas, el 4 de enero de 1861.

BERGANTÍN «FARO DE SANTANDER»

Fue de nuestro ascendiente don Francisco de la Vega y desplazó 98 toneladas iniciando una derrota desde las aguas santanderinas a las de La Habana el 13 de enero de 1848, al mando de don Pedro de Acha. Retornó a Santander en 13 de mayo del citado año último, cargado con 400 cajas de azúcar y otros efectos, consignados al armador.

GOLETA «LUISA»

Propia de don Manuel Casuso, de don Juan del Castillo y de otros armadores santanderinos, tuvo un registro de 110 toneladas y quedó matriculada en nuestro puerto el 20 de enero de 1848, habiendo sido botada al agua en diciembre del año anterior por el maestro constructor don Dionisio de Echevarría, en el astillero de Canata de la anteiglesia de Arqueaga. Hacíase a la mar el 18 de marzo de 1848 desde Santander, yendo en demanda de Matanzas, y fletado con 976 barriles de harina, 55 sacos de esta misma mercancía y 106 de alubias, capitaneándole don Fermín Idoyaga.

BERGANTÍN «CONSTANTE»

Soltaba la vela para emprender un viaje de Santander a Burdeos el 2 de mayo de 1847, capitaneándole don Cipriano de la V. Acebo. Tuvo este buque 123 toneladas de desplazamiento y valía 18.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «LOS TRES HERMANOS»

Salió de Santander para Cuba el 23 de febrero de 1848 y tenía un arqueo de 206 toneladas, mandándole don José Antonio Basagoiti, siendo el valor de este buque el de 120.000 reales de vellón. El primero de diciembre del año antes citado iniciaba un nuevo viaje a La Habana para llevar 780 barriles grandes, 70 medios y 40 sacos de harina y el 25 de octubre de 1852 llegaba a Santander procedente de La Guayra, fletado con 270 sacos de cacao, tasados en 97.600 reales y capitaneado por don Pedro Pablo Barasorda. Fueron sus armadores los señores Hijos de Francisco Díaz, quienes le enviaron nuevamente con harinas a La Habana desde nuestro puerto el 11 de julio de 1861.

GOLETA «FAMA DE CANTABRIA»

Pertenecía a los armadores don Juan Bustillo y otros.

BERGANTÍN «JOVEN RICARDO»

Perteneció a don Serapio de Egusquiza, (5) del comercio santanderino, y tuvo su mando don Domingo Senties, que le puso en rumbo desde nuestro puerto a Barcelona el 4 de abril de 1841. Anteriormente el 7 de enero de este año había rendido viaje en Santander al traer de La Habana 367 cajas de azúcar, 212 cueros y 24 pipas de aguardiente.

CORBETA «PRECIOSA»

Tuvo 429 toneladas de registro y fue propiedad del armador santanderino señor Abascal, mandándola don Antonio Plasencia en una travesía de Santander a La Habana, comenzada el 12 de mayo de 1848 y el 28 de febrero de 1851, dejaba nuevamente nuestra bahía para ir a Valparaíso. De Santander a Santiago de Cuba, fletado con harinas tasadas en 195.000

(5) Padre del famoso pintor santanderino Rogelio de Egusquiza.

reales de vellón, zarpó el 10 de diciembre de 1852, capitaneándola en este viaje el capitán Molleda.

BERGANTÍN «CORREO DE BILBAO»

Estaban interesados en la propiedad de este navío algunos armadores vascos y otros santanderinos, como nuestro ascendiente don Francisco de la Vega. Fue construido en Plencia y dejaba las gradas del astillero el 24 de abril de 1841, aparejándole seguidamente, siendo su cámara de nogal negro «hecho todo con esmero y solidez y la cubierta clavada en cobre, pudiendo cargar 1.400 barriles de harina». Inició su primer viaje al mando del capitán don José León de Cuculló el 30 de julio de 1841, fletado con un cargamento de trigo que devengó cuatro chelines y tres peniques más el 5 por 100 de capa por fanega, dejadas en el puerto de Londres, donde se forró el casco del buque con planchas de cobre. Hacía otra derrota de Santander a Londres el 26 de diciembre de 1846, invirtiendo 11 días en la travesía y permaneció después mes y medio en el puerto de la capital de Inglaterra mientras estaba a la carga para La Habana y en un nuevo viaje al puerto habanero dio allí fondo en 24 de enero de 1848, después de realizar una derrota desde El Havre de Gracia en 60 singladuras. Salió de la capital cubana para Alicante con cacao y azúcar y tuvo que recibir a bordo además «60 pipas de agua salada para el lastre». Durante el citado año último el comercio marítimo entre Santander y La Habana tenía muchísima menos actividad que anteriormente y según decía uno de los armadores «por las muchas quiebras de Inglaterra y que nadie quiere mandar allá azúcar». Era buque muy bueno y andador y en una de sus navegaciones entre Liverpool y La Habana en el año 1842 había tardado 45 días y desde el puerto de Londres al citado puerto cubano realizó otro viaje, comenzado el 29 de marzo de 1844, partiendo para llegar a Trieste, en otra de sus expediciones anteriores. Hizo 32 singladuras al retornar a Santander el 31 de marzo de 1842 viniendo desde La Habana.

BERGANTÍN «FRASQUITA»

Perteneció igualmente a la matrícula santanderina. Disponíase, al venir de La Guayra con un cargamento de cacao y cueros tasados en 45.000 pesos, a entrar en la bahía de Santander, pero tuvo precisión de dar fondo en el abra del Sardinero, obligado por un horroroso temporal que le impidió entrar en el puerto el 13 de enero de 1843, teniendo la tripulación del bergantín que abandonar el buque en una lancha, pues habiendo faltado el ancla al velero dio este sobre la costa en las quebrantas, perdiéndose totalmente el buque y la carga.

CORBETA «EULALIA»

Fue construída en 1845 para el armador santanderino don Manuel Abascal Pérez y en el número 25 del *Boletín Oficial de Santander*, de dicho año, se insertaba un anuncio referente a la citada corbeta diciendo «ser buque nuevo forrado y claveteado en cobre, con excelentes comodidades para conducir pasajeros a quienes se les dará un trato esmerado, como tiene acreditado el capitán don Manuel de Larrínaga». Este primer viaje comenzó en los primeros días de abril de 1845 para ir de Santander a La Habana y fletada con harinas. En otra navegación emprendida por esta corbeta el 25 de abril de 1847 partiendo de La Habana para San Sebastián al mando del citado capitán Larrínaga, «estando el 21 de mayo en la latitud Norte 41°, 48' y en la longitud Oeste del meridiano de Cádiz, 41°, 11', embistió contra una banca o isla flotante de hielo de unos 80 pies de elevación sobre la superficie del mar, cuyo tropiezo hizo inevitable la densísima niebla y sumergió a la corbeta a la hora y media llevándose con ella el boque mayor con 19 individuos; 34 restantes que ocuparon los otros dos botes a las 7 horas de navegación los recogió una goleta inglesa al mando del caritativo capitán Mr. Lamson, a cuya hospitalidad tienen eterno agradecimiento, y en particular don Pedro Rivas, natural de este pueblo (Ampuero), uno de los náufragos que con sus paisanos en medio del peligro imploró el auxilio de la milagrosa imagen de La Bien Aparecida y en cuyo obsequio y para eterna memoria la tributan este cuadro». La relación del naufragio de esta corbeta y que hemos copiado antes figura al pie de un exvoto que guárdase actualmente en el Santuario de la Patrona de la Provincia de Santander, la Virgen Bien Aparecida.

CORBETA «SANTOS»

La capitaneaba don Antonio Muñategui para hacer una travesía de Santander a La Habana comenzada el 21 de julio de 1849, yendo con un cargamento de 1.545 barriles grandes, 100 menores y 200 sacos de alubias, repitiendo esta ruta para llevar análogos cargamentos en el año 1851.

FRAGATA «MARÍA CLOTILDE»

El armador santanderino don Jerónimo Roiz de la Parra la mandó construir en Bremen para incluirla después en la lista de embarcaciones santanderinas el 7 de septiembre de 1848, y tuvo 461 toneladas de registro. Desde nuestro puerto al de La Habana zarpó el 7 de octubre de 1848,

llevando 2.405 barriles grandes y 90 pequeños de harina además de 138 sacos de alubias. En otra de sus navegaciones y después de retornar a Santander desde las aguas cubanas, comenzó una travesía para ir a Liverpool, dejando este puerto inglés el 2 de junio de 1855 y poniendo rumbo a Manila con un importante cargamento, llevándola en este viaje don Manuel Antonio Saráchaga, que hizo con esta fragata varias veces análoga derrota. Fondeada en Santander procedente de Manila, el 15 de abril de 1857, descargó 6.400 bultos de azúcar en bayones, 100 cajas de canela, 3 de sederías y 1.592 bultos de tabaco, esta última partida para la Hacienda. El 19 de diciembre de 1860 levó anclas en Manila y puso rumbo a Macao y el 8 de abril de 1863 soltaba la vela en Santander para ir en demanda de Barcelona con un cargamento de harinas tasado en 180.000 reales de vellón. Hizo esta fragata varias travesías de Nueva Orleans a Santander, trayendo balas de algodón para la fábrica de tejidos que en La Cavada poseía su armador. En un viaje de Santander a Río de Janeiro llegó a este puerto brasileño el 16 de enero de 1851, después de hacer 47 singladuras desde Santander y el 19 de noviembre de 1856 anclaba nuevamente en nuestro puerto al venir de Guayaquil «con 10.472 quintales de cacao, 27 tercios de cascarilla, 16 de zarzaparrilla y otros efectos destinados al armador».

BERGANTÍN «SAN ANDRÉS»

Quedó despachado el 29 de julio de 1848 para ir de Santander a La Habana al mando de don Juan de Goya, cargado con 1.492 barriles mayores, 100 sacos de harina y 106 de alubias, además de otros picos de mercancías. El 23 de abril de 1849 zarpaba de Santander y el 22 de noviembre del mismo año «naufregó en aguas de Inglaterra después de haber salido de nuestro puerto el 26 de octubre de 1849 en demanda de Hamburgo».

CORBETA «JORGE JUAN»

De Santander a Santiago de Cuba iniciaba una travesía el 12 de abril de 1851 para transportar 1.228 barriles grandes, 90 menores y 20 sacos de harina. De Cowes a Bremen y a Santander hízose a la mar el 17 de abril de 1852 y desde las aguas de Santiago de Cuba poníase en rumbo a nuestro puerto el 24 de septiembre de 1852, fletada con tozas de caoba, fustetes, cacao y 60 sacos de café. En uno de sus viajes desde Santander a Trinidad de Cuba, llevó un cargamento de harina tasado en 240.500 reales de vellón, al mando de don Juan Rodríguez. El 21 de diciembre de 1848 había realizado un viaje desde nuestro puerto al de La Habana,

cargada también con harina. El 22 de septiembre de 1852 entraba en Santander procedente del puerto de la capital cubana y habiendo hecho antes escala en Vigo con un cargamento de cajas de azúcar y 50 bocoyes de ron, tasados en 20.500 reales.

CORBETA «AMANDA»

Incluída como todas las anteriores en la matrícula santanderina, la capitaneaba don Rafael Gómez y el 12 de marzo de 1849 hacíase a la mar desde nuestro puerto para hacer la primera singladura en un viaje a Barcelona, fletada con harinas. Su arqueó fue de 250 toneladas.

CORBETA «IGNACITA»

Construída en Pasajes por el maestro don Andrés Gassis para el armador santanderino don José María López-Dóriga, costó 520.000 reales de vellón totalmente equipada cuando se botaba al agua en 9 de enero de 1849, desplazando 256 toneladas y el 26 de marzo del citado año la capitaneaba don Juan Domingo Zabala en su primer viaje emprendido desde Santander a La Habana. El 11 de marzo de 1853 dejaba nuevamente las aguas santanderinas y poníase a rumbo para arribar a Liverpool fletada con 907 sacos de harina de primera y otras mercaderías, mandándola don Joaquín Meaurio. Este cargamento valía 125.260 reales de vellón. En otro viaje de Santander a La Habana cargó 2.365 barriles grandes y 155 menores de harina. El 7 de abril de 1850 había izado las velas en nuestra bahía poniendo rumbo a La Habana, fletada con harinas, libros editados por C. Riesgo, y otros efectos.

BERGANTÍN-GOLETA «JULIANA»

Eran sus armadores los señores Huidobro y Revilla y tuvo 162 toneladas de porte, llevándole el capitán Larrínaga a Santiago de Cuba al zarpar de Santander el 14 de octubre de 1849, yendo cargado con 1.080 barriles de harina grandes, 90 medios y 110 sacos. De Santander a San Juan de Puerto Rico y Mayaguez, fletado también con harinas, comenzó una travesía el 20 de febrero de 1856.

BERGANTÍN «SAN ANTONIO»

Incluído en la matrícula santanderina pertenecía a doña Teresa Rodríguez.

BERGANTÍN-GOLETA «CORZO»

Botado al agua en el Astillero de Guarnizo por don Felipe Fernández en 25 de diciembre de 1848 para el armador santanderino don Domingo de la Portilla, desplazó 162 toneladas, capitaneándole don Marcelino Cagigal al iniciar su primer viaje desde nuestra bahía a La Habana el 24 de abril de 1849, llevando 1.250 barriles grandes, 120 medianos y 127 sacos de harina. De Santander a Santiago de Cuba dio la vela el 30 de noviembre de 1852 con un cargamento valorado en 156.000 reales de vellón. Quedó despachado de salida el 17 de mayo de 1856, yendo de La Habana a Londres cargado de azúcar e hizo la derrota de Santander a Nantes en 25 de agosto de 1855, fletado con 1.405 sacos de harina tasados en 280.000 reales de vellón. Salía de nuestro puerto en demanda del de Barcelona para transportar harinas y el 20 de julio de 1861, capitaneado por don V. Fernández, navegaba de Santander a Gijón, fletado con 660 sacos de harina de primera que valían 33.000 reales.

BERGANTÍN «SIRENA»

Le capitaneaba don Gregorio Villamazares, llevándole repetidas veces desde nuestro puerto a los de la isla de Cuba. Tuvo 180 toneladas de registro y el 27 de noviembre de 1849 comenzó uno de los indicados viajes para llevar a La Habana 1.328 barriles grandes y 132 pequeños de harina y 100 sacos de alubias. Arribó a Santander procedente de Christiansund el 27 de agosto de 1850, fletado con bacalao.

BERGANTÍN «CÉFIRO»

Desplegaba las velas en la bahía santanderina el 15 de julio de 1848 para ir a La Habana, transportando harinas y en otro de sus viajes fondeó en Santander al venir de Trinidad de Cuba fletado con 500 cajas de azúcar. Ponía la proa nuevamente hacia Cuba el 16 de septiembre de 1852 dejando las aguas de la bahía santanderina y capitaneándole don Valentín Lavín, para llevar 950 barriles grandes, 11 menores y 190 sacos de harina, valiendo este cargamento 142.270 reales de vellón.

BERGANTÍN «JOVEN ALEJANDRO»

El 30 de enero de 1848 salió de Santander con rumbo a La Habana llevando 750 barriles grandes de harina, 100 sacos de alubias y 40 de garbanzos y en 13 de octubre de 1849 emprendió otro viaje desde el puerto santanderino para ir en demanda de Santiago de Cuba y de La

Guayra. De este último puerto retornó a Santander trayendo un cargamento de cacao, el 24 de abril de 1851. Tuvo 110 toneladas de arqueo.

GOLETA «MONTAÑESA»

Don Vicente Escajadillo iba encargado de la derrota de esta goleta en un viaje desde Santander a La Habana, comenzado el 13 de julio de 1848, para transportar harinas, habiendo fondeado antes, en 11 de febrero del mismo año, en nuestra bahía, dejando 150 cajas de azúcar y 66 tozas de caoba, recogidas en Santiago de Cuba.

BERGANTÍN «GONZALO»

Don Felipe Fernández, maestro constructor en el Real Astillero de Guarnizo, declaraba en la Escribanía de nuestro puerto, haber construido para don Domingo de la Portilla, vecino y del comercio de Santander, un bergantín botado al agua el 25 de diciembre de 1848 y que tenía 84 pies de eslora, 78 de quilla limpia, 4 de puntal para dar 123 toneladas. Zarpó este bergantín de Santander para Santiago de Cuba, fletado con 1.244 barriles grandes, 116 medios y 120 sacos de harina el 3 de marzo de 1849, partiendo en derecha desde nuestra bahía a San Juan de Puerto Rico el 17 de junio de 1856 con 1.214 barriles grandes, 60 pequeños de harina y 60 sacos de azúcar. Otro de sus viajes desde Santander a La Habana le inició el 25 de noviembre de 1851, llevándole también el capitán don J. Guezala en una travesía de Matanzas a Santander el 5 de mayo de 1859, cargando 313 cajas de azúcar que valieron 180.000 reales de vellón. Volvió desde la capital cubana a Santander, fletado con cajas de azúcar el 20 de agosto de 1863, y anteriormente, mandándole el capitán Crespo, hizo varias navegaciones entre La Guayra y Santander, para llevar harinas y traer cacaos.

BERGANTÍN «ANUNCIACIÓN»

Don Juan Bautista de Sustacha era su capitán y le puso en rumbo desde Santander a La Habana el 26 de marzo de 1849, después de recibir a bordo 1.360 barriles grandes de harina, 120 medios y 132 sacos. Perteneció al montañés de Cantabria don José del Piélagos, y tuvo 171 toneladas de arqueo. En otro de sus viajes a La Habana, Trinidad de Cuba y Santiago, desde Santander, comenzado en 9 de noviembre de 1853, llevó un cargamento de harinas tasado en 290.000 reales de vellón. Este bergantín fue desguzado en la playa de Corcubión en abril de 1876.

BERGANTÍN «ENRIQUE Y FEDERICO»

Del armador santanderino don José María López-Dóriga, don Adrián Gassis y don José Manuel Mutiazábal, le habían construido el 10 de marzo de 1849 para ser matriculado en cinco de abril siguiente en el puerto de Santander, del que salió para La Habana el 11 de mayo cargado con 1.250 barriles grandes, 95 medios y 131 sacos de harina, al mando de don Domingo Antonio Meaurio. De Santander a Hamburgo iniciaba la travesía el 4 de septiembre de 1852 y anteriormente el 6 de octubre de 1849 había llegado a Londres procedente de Puerto Rico con un cargamento de azúcar. Partió de La Guayra para Santander el 12 de septiembre de 1853 y repitió esta navegación en 20 de junio de 1856, fletado en ambos viajes con sacos de cacao. En 12 de julio de 1862 capitaneándole don Manuel de Gamíndez, levaba ancla en el puerto santanderino con rumbo hacia la isla de Cuba. Tuvo 149 toneladas de arqueo y estaba tasado en 320.000 reales de vellón. El 3 de noviembre de 1863 al venir a Santander, con un cargamento de cacao, naufragó sobre las Quebrantas, en nuestro puerto.

CORBETA «HERMOSA BAILÉN»

Tuvo un arqueo de 298 toneladas y capitaneándola don Nicolás de Arrarte soltaba la vela en nuestra bahía yendo en demanda de La Habana, el 30 de abril de 1849, cargada con 2.190 barriles grandes, 60 menores de harina y 560 sacos de alubias. El 15 de noviembre de 1853 volvía a emprender igual travesía al mando del capitán don J. Oyarbide, transportando 800 barriles grandes y 83 pequeños de harina y 366 sacos de garbanzos, además de varios garrafones de vino blanco de La Nava y otra cantidad menor de mercancías entre las que figuraban «5 cajas de libros impresos en Santander por don Clemente María de Riesgo». Naufragó esta corbeta el 20 de enero de 1856.

BERGANTÍN-GOLETA «MINERVA»

Le pilotaba el 9 de julio de 1849 don Antonio Meaurio para hacer las singladuras de Santander a La Habana, comenzando el viaje en 30 de julio de 1849, cargado con 1.200 barriles grandes, 30 pequeños y 144 sacos de harina, valorado todo en 247.000 reales de vellón. En otra de sus navegaciones, comenzada en La Habana, tuvo como capitán a don Pío Maruri que la puso en demanda de Montevideo y de Buenos Aires el 14 de julio de 1850.

FRAGATA «ISABEL»

Propiedad del armador santanderino don José María Iztueta la capitaneaba don J. Orbeta en distintas travesías que hizo de Santander a La Habana, entre otras en la comenzada el 29 de diciembre de 1850 para llevar tropas a la isla de Cuba. Valía 109.800 reales de vellón, y fue adquirida después del indicado año por los comerciantes santanderinos Viuda de Basáñez e Hijo.

BERGANTÍN «DOLORES»

De la pertenencia de los armadores santanderinos Hornedo e Hijos, tuvo un registro de 146 toneladas y el 16 de julio de 1849 salía de nuestro puerto para el de La Habana capitaneada por don Pedro de la Vega, llevando 770 barriles grandes, 137 pequeños y 182 sacos de harina, valorado todo en 234.700 reales de vellón, repitiendo esta navegación el 21 de enero de 1850 con 834 barriles grandes, 150 menores y 208 sacos de harina

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN»

Fue propiedad de nuestro ascendiente don Francisco de la Vega y le mandaba don Eusebio Espinosa, en la carrera de Santander a los puertos cubanos, comenzando una travesía a La Habana el 27 de septiembre de 1845.

BERGANTÍN «NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN»

Tenía 112 toneladas de arqueó con 56 partes de otra y había sido botado al agua en Plencia por el maestro de ribera don Juan Bautista de Rentería, teniendo estas características el buque: 62 pies de quilla, 22,25 de manga, 11 de puntal y 12 pulgadas de astilla muerta. El 1 de julio de 1850, procedente de Hamburgo y al mando de don José Almiñana, echó el ancla en la bahía de Santander al llegar cargado con distintas mercaderías manufacturadas, y el 9 de febrero de 1854 dejaba el puerto de Cádiz para ir en demanda del Ferrol, fletado con vino, aceites y otros efectos, figurando entre la relación del cargamento «un cajón conteniendo ejemplares de la *Ley de las Tormentas*, consignado al señor Mayor General del Departamento», devengando de flete 40 reales de vellón. Desde nuestro puerto a los de Santiago de Cuba, Trinidad y Habana, inició una navegación cargado de harina, anteriormente, el 15 de octubre de 1843 fletado con 285 barriles de 186 libras cada uno,

y 30 medios, 8 barriles de clavos de hierro para llantas con peso de 90 arrobas y otras mercancías, cobrando de flete 30 reales de vellón por barril de harina hasta Santiago de Cuba, 32 hasta Trinidad y 34 a La Habana. En otro de sus viajes arribó a Santander el 5 de junio de 1842 con un cargamento de cacao, después de haber entrado en La Habana el 2 de marzo del citado año último y recalando también en Puerto Rico y en La Guayra. Valía el buque 40.000 reales de vellón y fue vendido por su armador, nuestro ascendiente don Francisco de la Vega, el 22 de noviembre de 1851, al montañés y vecino de Limpias, don Antonio González.

BERGANTÍN-GOLETA «AURELIO»

Fue construída por el maestro don Manuel de Cortabitarte en marzo de 1849 y por cuenta de los señores Huidobro y Revilla y don Antonio Gandarillas, armadores santanderinos. Soltó la vela para ir de nuestro puerto al de San Juan de Puerto Rico el 14 de diciembre de 1849 con un cargamento de harinas tasado en 105.000 reales de vellón y al mando del capitán don Manuel Fernández, repitiendo esta travesía varias veces para llevar analoga mercancía. En uno de sus viajes, al mando del capitán Lopetegui, echó el ancla en nuestra bahía, procedente de Bergen, y trajo «5.700 hojas de bacalao», empleando doce días en la travesía. Este buque naufragó en aguas de Inglaterra el 22 de noviembre de 1859.

FRAGATA «MARÍA DE LA PAZ»

Fue adquirida por armadores santanderinos estando fondeada en nuestro puerto en octubre de 1849, y teniendo a su cargo la derrota el capitán Zuazo, la llevó el 22 de diciembre del citado año, desde Santander a La Habana, cargada con 1.479 barriles grandes, 100 menores y 80 sacos de harina y 28 de alubias. De Londres a Santander la trajo el capitán Imaz el 28 de diciembre de 1852, habiendo arribado a nuestro puerto en otro de sus viajes anteriores procedente de Terranova, para traer bacalao y grasas, valorados en 200.000 reales en 9 de octubre de 1849.

BERGANTÍN «VARGAS»

(R)

Salía el 27 de noviembre de 1849 de Santander hacia La Habana al mando de don Guillermo de Lopetegui, e hizo repetidamente, fletado con harinas, esta travesía. Desplazaba 186 toneladas.

BERGANTÍN «INESITA»

Su capitán don Eusebio Espinosa le llevó desde nuestra bahía a Santiago de Cuba en distintos viajes y el 14 de diciembre de 1849 zarpaba de Santander para La Habana, fletado con 825 barriles grandes, 150 menores y 50 sacos de harina. El 5 de julio de 1850, capitaneándole don José Almiñaque, emprendía una navegación a Cuba y el 29 de diciembre de 1850 partía otra vez para La Habana. En uno de sus viajes salió de Cienfuegos para Santander el 30 de octubre de 1851 trayendo azúcar, aguardiente y piezas de caoba, asegurando esta carga en 124.938 reales de vellón y repitió varias veces después los viajes de Cienfuegos a Santander, mandado por don José Almiñaque. De nuestro puerto a Barcelona y Nuevitass partió el 5 de enero de 1854, llevando harinas, barriles de vino, conservas, etc., fondeando al hacer nuevas navegaciones, en Coruña, Oporto, Cádiz, Marsella y Santoña. Perteneció a nuestro ascendiente don Francisco de la Vega.

BERGANTÍN «FELISA»

Capitaneado por don Pedro Gaviño, salía de Santander el 19 de diciembre de 1849 para Santiago de Cuba, llevando 825 barriles grandes, 50 menores y 170 sacos de harina. Desplazaba 148 toneladas.

BERGANTÍN «MERCEDITAS»

El 14 de julio de 1850 daba la vela en Santander con rumbo a La Habana, capitaneándole don José Antonio Cortina y fletado con 1.420 barriles grandes de harina, 120 menores, 130 sacos de alubias y 140 sacos de garbanzos. Fue propiedad de los navieros santanderinos Aparicio e Hijos y Labat. El 24 de diciembre de 1852 quedaba despachado para navegar de Hamburgo a La Habana repitiendo esta travesía mandado por don A. Garay en un viaje comenzado desde nuestro puerto el 30 de julio de 1853, para llevar barriles de harina y sacos de alubias tasados en 181.778 reales de vellón. De Santander a La Habana comenzó otra derrota el 12 de marzo de 1854, fletado con harinas y del puerto de la capital cubana hacíaase a la mar para Matanzas el 6 de diciembre de 1853.

FRAGATA «PRIMERA DE SANTANDER»

La construyeron los hermanos Gassis en nuestro puerto en el año 1851 y en el astillero situado sobre el terreno que hoy ocupa en la calle de Lope de Vega el edificio del Banco Hispano Americano, pagando los

señores Abascal y Hermanos por ella 1.400.000 reales de vellón y quedó matriculada en la Comandancia de Marina de Santander el 23 de octubre del año antes citado. Tuvo las siguientes dimensiones: 140 pies de quilla, 150 de eslora, 25 de puntal y 35 de manga, que dieron un arqueado de 650 toneladas. Inició su primer viaje al salir de Santander hacia el Callao, al mando de don Mariano de Gorordo el 23 de diciembre de 1851 y el 3 de marzo de 1852 partía de Cádiz para Valparaíso, Callao y puertos intermedios, realizando también repetidos viajes a Guayaquil para traer cacao destinado a los comerciantes de la plaza santanderina. El 27 de diciembre de 1855, viniendo de Manila, a Cádiz hallábase en Table Bay y partió de Liverpool hacia Filipinas el 11 de diciembre de 1859 para arribar a Manila el 27 de junio de 1860, mandada por don Juan Manso. En una de sus travesías comenzadas en Santander transportó 6.144 barriles grandes de harina y al retornar de Guayaquil el 14 de abril de 1857 había dejado en los muelles santanderinos 12.500 fanegas de cacao. El 13 de diciembre de 1860 habiendo salido de Manila corrió un furioso temporal en los mares de China durante la noche, descubriendo en el casco una vía de agua, por lo cual el capitán se vio obligado a intentar una difícil maniobra para fondear la fragata en Zamboanga, pero perdióse seguidamente al dar sobre la costa.

FRAGATA «SOBERANA»

En los primeros días del mes de diciembre de 1852 fue lanzada al mar en el Real Astillero de Guarnizo por don Adrián Gassis, que percibió 200.000 reales de vellón entregados por el armador santanderino don José Ceballos Bustamante, incluyéndose en esta cantidad «el velamen, anclas, botes y demás pertenecidos necesarios para emprender viaje, haciéndose a la mar provista de todo lo necesario». Tuvo un arqueado de 471 toneladas y fue su primer capitán el montañés don José Gómez Quintana. Procedente de Singapur entraba esta fragata en Manila en 1853 y de Santander a La Habana zarpaba con 300 barriles grandes de harina, otras mercaderías «y tres cajas de impresos enviadas por el editor santanderino Riesgo». En otra de sus expediciones dejaba las aguas santanderinas para ir a Matanzas fletada con 2.599 barriles grandes, 80 pequeños y 1.400 sacos de harina, el 30 de julio de 1855, recalando en Argel el 19 de junio de 1856 para salir desde allí hacia Singapur. Comenzó otra derrota desde Liverpool a Manila el 17 de agosto de 1857, echando el ancla en el puerto filipino el 6 de noviembre del último año indicado, habiendo entrado antes en Amoy. Salió de Manila con rumbo a Santander el 13 de diciembre de 1857 y rindió viaje en nuestra bahía el 5 de mayo de 1858, para descargar «una caja de sedería consignada a don S. Pasamán, ídem a don Aureliano de la Pedraja, un bulto de marfil y

otros efectos a don Salvador Quintana, 1.200 bayones de azúcar, 1.572 tercios de tabaco y un fardo de algodón para don Jerónimo Roiz de la Parra». Llegó a Manila viniendo de Amoy el 6 de noviembre de 1858 y quedó despachada para ir a Shanghai, desde el puerto de la capital filipina, el 5 de octubre de 1862.

CORBETA «DOÑA SOL»

Perteneció a Peñarredondas y Compañía y estaba incluida en la matrícula santanderina desde el 16 de agosto de 1852, habiendo sido botada al agua en Viavélez. El maestro arqueador de nuestro puerto y constructor de buques, don Miguel de Aberasturi, practicó la medición de la corbeta, dando 330 toneladas de registro de las cuales 66 ocupaban la cámara y paños de pertrechos navales. Las dimensiones de la corbeta fueron estas: Eslora, 32 pies, manga, 20 y puntal 7. Hizo su primer viaje para ir de Santander a La Habana el 20 de septiembre de 1852, llevándola don Francisco Andraca, fletada con 2.390 barriles grandes, 170 medios y 900 sacos de harina. Fondeó en Santander, procedente del citado puerto cubano, el 9 de enero de 1855 y trajo 200 cajas de azúcar quebrado y 50 blanco, cobrando de flete 23 reales fuertes por caja. En otro de sus viajes, al venir también de La Habana, dejó en Santander el 20 de febrero de 1857 diversas partidas de café, azúcar y aguardiente de caña. Volvía al puerto de la capital de Cuba, desde las aguas santanderinas, el 14 de septiembre de 1858, fletada igualmente con harinas, y el 4 de abril de 1863. Retornó de La Habana a Santander el 19 de noviembre del citado año último y trajo 617 cajas de azúcar, 16 arrobas de café, 100 arrobas de cera, 12 millares de tabacos y 52.500 libras en rama, además de 1.500 cajetillas. El 2 de agosto de 1864 echaba el ancla en la bahía santanderina, procedente de Hamburgo.

BERGANTÍN «EUSTOQUIA»

Diose a la vela de Santander para Amberes el 24 de agosto de 1852 capitaneándole don Matías de Oyarbide, y había sido construido este buque en el Real Astillero de Guarnizo por los Hermanos Gassis. Salió de Santander rumbo a Nantes, llevando 800 sacos de harina tasados en 180.000 reales de vellón el 30 de septiembre de 1854 y anteriormente había ido a Liverpool, cargado con análoga mercancía, el 5 de abril de dicho año. En otro de sus viajes aferró las velas en nuestro puerto al venir de Lorwich con un cargamento de bacalao el primero de septiembre de 1860 y que valía 150.000 reales de vellón. De Santander a Cádiz, llevando harinas, hacía a la mar el 2 de agosto de 1861, al mando de don José Fernández Carrera y del citado puerto andaluz zarpó para Alesund,

cargado de sal, el 25 de junio de 1863. Nuevamente arribó a Santander el 19 de noviembre de 1864 al venir de Nuevitas con 1.461 cueros al pelo y 134 piezas de caoba, capitaneándole don J. Cimiano. Hizo otros viajes de Santander a San Juan de Terranova para cargar allí bacalao y grasas, en distintas fechas y para surtir de artículos de ferretería al comercio santanderino trajo numerosas partidas de estas mercaderías, recibidas en Amberes y puertos alemanes.

BERGANTÍN «ABC»

Perteneció al armador santanderino don Pedro Sama, quien el 9 de octubre de 1856 le hubo de vender a su convecino don Benito de Otero y Rosillo (6). Tenía 89 toneladas de porte y en 30 de abril de 1853 había fondeado en Santander con un cargamento de cacao, recogido en La Guayra, repitiendo esta travesía el 20 de noviembre del citado año, cuando trajo sacos de cacao por valor de 218.500 reales de vellón, capitaneando este bergantín don Lorenzo Robles. El 5 de julio de 1854 volvía a Santander nuevamente desde La Guayra, cargado de cacao en 900 sacos, además de traer una partida de cueros y repetía esta derrota el 10 de marzo de 1856 para traer cacas. El bergantín ABC que salió de La Guayra para Santander el 11 de octubre de 1853 con carga de cacao y añil, entró de arribada en Lisboa el día 10 de diciembre del expresado año, haciendo la correspondiente protesta de mar su capitán para manifestar «que hallándose a los 26° latitud norte, notó que hacía el buque seis pulgadas de agua por hora y habiendo tenido tiempos bastante recios resultó, encontrándose en la longitud 10° y latitud 42°, descubrir ocho y media pulgadas de agua por minuto, resultando inútiles cuantos esfuerzos se hacían para contenerla. Después de una navegación muy penosa y sin cesar de jugar las bombas día y noche procuró salvar el cargamento gravemente averiado», procediendo a la descarga del mismo en nuestro puerto el 19 de diciembre de 1853.

CORBETA «NICOLASA»

Hacíase a la mar en Santander para ir a La Habana el 2 de septiembre de 1852 capitaneándola don Julián Fernández, y fletada con 917 barriles grandes y 90 medianos de harina además de 100 resmas de papel y otras mercaderías, repitiendo esta carrera varias veces, entre otras el 2 de julio de 1856, que transportó harinas, 1.129 barras de hierro de las ferrerías santanderinas (7) con peso de 400 quintales y 200 sacos de alubias. En uno

(6) Armador y Diputado a Cortes santanderino, fue uno de los dos diputados que en 16 de noviembre de 1870 votó a favor de D. Alfonso XII.

(7) Véase Apéndice.

de sus retornos a Santander fondeaba en nuestra bahía el 5 de diciembre de 1873 para descargar «120 cajas de azúcar, 20 tercios de cera blanca, 4 sacos de café, 100 quintales de palo de Campeche, 3 cajas con diecisiete millares y medio de tabacos, 16 cajoncitos con cuatro más». En otro de sus viajes desde el puerto habanero a Santander, terminado el 11 de enero de 1855, trajo 100 cajas de azúcar, 111 piezas de caoba y 50 quintales de palo de Campeche.

BERGANTÍN «JOVEN AGUSTINA»

El montañés don Pedro de la Torriente era su dueño, pasando a ser propiedad en 19 de mayo de 1853 del piloto particular de la carrera de Indias y de la matrícula de Santander, don Francisco Fernández. Tuvo de registro 127 toneladas y en 12 de enero de 1854 capitaneándole don Ignacio Arritola, dejaba las aguas santanderinas despachado para La Habana, con un cargamento de harinas.

BERGANTÍN «RENEDO»

Le fabricaron en el Real Astillero de Guarnizo los señores Gassis y Hermanos, por orden y a expensas de los señores Conde de Campogiro y Compañía, desplazando 200 toneladas y valía 20.000 duros «con sus velas, vergas, jarcias, cables, velamen, anclas y demás pertenecidos». Comenzó su primer viaje al zarpar de Santander hacia Inglaterra el 9 de agosto de 1853 al mando de don Miguel de Cheverri y desde nuestro puerto al de La Habana iniciaba otra navegación el 7 de julio de 1855, fletado con 1.840 barriles grandes, 100 medianos y 350 sacos de harina, además de 100 sacos de alubias y otros efectos. Quedó matriculado en Santander el 6 de agosto de 1853.

GOLETA «DOLORES»

Salió de las gradas del Real Astillero de Guarnizo en el año 1850 y la construyeron los señores Gassis y Hermanos y el 23 de octubre de 1851 zarpaba de Santander para Matanzas llevando 170 barriles grandes, 120 menores y 200 sacos de harina y 41 de alubias. Fue propiedad del armador santanderino don Mateo Obregón y le capitanearon en distintos viajes don Vicente Labandera y don N. Vega.

GOLETA «SANTA FILOMENA, ESPERANZA Y RAFAEL»

Pertenecía también a la matrícula santanderina de buques en el año 1853.

BERGANTÍN-GOLETA «ELVIRA»

Desplazó 110 toneladas y le capitaneaba don José Guezala en un viaje de Santander a Ponce, iniciado el 2 de diciembre de 1853, con una expedición de harinas, valoradas en 194.500 reales.

QUECHEMARÍN «VILLA DE LLANES»

Fue botado al agua en Viavélez para el comerciante santanderino don M. Pérez Valdés el 16 de noviembre de 1853.

GOLETA «P. Y P.»

Se deslizó de las gradas de Guarnizo en el año 1853, habiendo sido hecha por el maestro don Fermín San Miguel y para el armador santanderino don Pedro Posadillo, que pagó 30.000 reales de vellón por ella. Desplazaba 48 toneladas y el 7 de noviembre del citado año último se la incluía en la lista de embarcaciones santanderinas. Partió de Cristian-sund, cargada de bacalao, destinado a nuestro puerto el 9 de octubre de 1856, mandándola don José R. Menéndez, y el 19 de febrero de 1857 echaba el ancla en nuestra bahía con otro cargamento de bacalao y 90 tablones de pino de tea, recogidos en Alesund.

GOLETA «VICTORIA»

Su registro fue de 109 toneladas y salía de Santander para Puerto Rico el 24 de abril de 1856, llevándola don Miguel Villalonga para transportar un cargamento de 1.170 barriles grandes, 80 menores y 200 sacos de harina. En el puerto de La Guayra comenzó una travesía en 27 de febrero de 1856 con rumbo a Santander, donde descargó 550 sacos de cacao. Repitió la travesía de Santander a Puerto Rico, fletada con harinas, en 19 de mayo de 1858.

CORBETA «PERFECTA»

Era propiedad de los señores Odriozola y Sobrinos, del comercio de Santander, mandándola el capitán don J. R. Triviño. Salió el primero de diciembre de 1852 de Hamburgo con rumbo a Manila y el 22 de noviembre de 1853 daba fondo en la bahía de la capital de Filipinas al venir de Singapur, en cuyo puerto volvía a entrar después de una travesía terminada el 23 de noviembre de 1853. Nuevamente zarpó de Singapur para Manila y desde allí empezó otro de sus viajes con rumbo a Liverpool

el 2 de diciembre de 1856, retornando a la capital filipina al venir de Amoy el 21 de octubre de 1857, saliendo nuevamente hacia el indicado puerto del Imperio Chino. El 18 de enero de 1857 había anclado en Santander procedente de La Habana con 1.167 cajas de azúcar valoradas en 432.000 reales de vellón. Partió de Sagua la Grande a Falmouth el 24 de abril de 1866 cargada de azúcar.

FRAGATA «AMABLE CARMITA»

Perteneció a los señores Pellón y Fernández y estaba mandada en enero de 1955 por el capitán don Félix Pola, al ir desde nuestro puerto a Nuevitas y La Habana.

BERGANTÍN «TRIDENTE»

Los señores Gallo e Hijos fueron sus armadores y le capitaneaba don J. F. Larragoity al emprender un viaje en 30 de octubre de 1852 fletada hasta los puertos de Trinidad de Cuba y Cienfuegos, desde el nuestro, para llevar 1.178 barriles grandes de harina, 130 menores y otros efectos. De Santiago de Cuba arribó a Santander el 16 de febrero de 1855 trayendo 57 sacos de cacao, 36 de café, 64 piezas de caoba y otras mercancías.

BERGANTÍN «EMPRESA»

Pertenecía al comerciante y armador santanderino don Pedro de la Puente, primer Conde de Casapuate, y le mandaba don Agustín de Arriaga que le trajo en un viaje desde Terranova al puerto de Santander en 26 de octubre de 1850 con un cargamento de bacalao y grasas. Desde nuestro puerto al de Londres hizo varias travesías entre ellas la iniciada el 10 de enero de 1852, fletado para llevar 1.640 sacos de harina de primera clase tasados en 183.078 reales. De La Guayra salió para Santander el 10 de abril de 1856 después de poner bajo cubierta 500 cueros al pelo, sacos de cacao y otros efectos. Dejaba las aguas santanderinas al ir en demanda de Montevideo y de Buenos Aires, cargado de harinas, el 22 de julio de 1856, retornando desde el último de los citados puertos al nuestro, para traer 8.471 cueros de becerro al pelo y 15 fardos que valían 521.500 reales de vellón. En una de sus travesías a Buenos Aires, desde Santander, y comenzada el 15 de enero de 1857 hizo 61 singladuras, hasta echar el ancla en el puerto de la capital argentina, de donde salió el 13 de febrero de 1858 nuevamente para Santander, haciendo la travesía en 86 días. El 31 de diciembre de 1858 zarpaba de Santiago de Cuba con un cargamento de tabaco destinado a Hamburgo y a los 39 días de navegación

hubo de entrar de arribada forzosa en Mayaguez, «destrozado por un recio temporal y la tripulación rendida de fatiga». De los numerosos viajes realizados por este bergantín, algunos de ellos fueron para ir a puertos del Extremo Oriente y del Imperio Chino.

CORBETA «ESPERANZA»

Caída al agua en el año 1842 costó 140.000 reales de vellón pagados por los armadores santanderinos don Gabriel del Campo y don Agustín González Gordon. Realizó distintos viajes a los principales puertos europeos y a los de la isla de Cuba y en 11 de marzo de 1853 comenzaba una travesía de Santander a La Habana, llevando numerosos pasajeros, 1.700 barriles grandes, 120 medios y 140 sacos de harina. El 11 de julio del último año citado aportó a Santander para descargar 400 cajas de azúcar, valoradas en 193.000 reales de vellón, procedente de La Habana y al mando de don J. Martínez Viademonte, repitiendo esta derrota el 9 de noviembre de 1853 cuando trajo 1.090 cajas de azúcar y 931 quintales de café. Perteneció después esta corbeta al montañés don Tomás Cagigal que el 12 de febrero de 1863 la enviaba a La Habana cargada con 1.676 barriles grandes, 100 menores y 3 sacos de harina, retornando desde el puerto cubano a Santander trayendo 600 cajas de azúcar y capitaneada por don A. Losada.

BERGANTÍN «MILAGRO»

Al mando de don Pedro Larrínaga, dejaba las aguas santanderinas en demanda de La Habana el 9 de octubre de 1852, cargado con 1.650 barriles grandes y 10 menores de harina, además de transportar otros géneros comerciales, valiendo la partida de harinas 220.000 reales de vellón. Volvió a repetir esta travesía el 15 de enero de 1855 llevando, además de un importante cargamento de harinas, «dos cajas que contenían obras impresas de la imprenta santanderina de Riesgo». De La Habana a Santander rindió viaje el 10 de diciembre de 1859 trayendo, entre otras mercancías, 14.000 tabacos y 2.000 cajetillas, y en otro viaje análogo terminado el 14 de julio de 1860, dejó en Santander 20.000 tabacos, cajas de azúcar, bocoyes de ron y otros artículos ultramarinos, capitaneándole don José Luis Goya.

BERGANTÍN «VIDA NUEVA»

Pertenecía desde el primero de abril de 1856 al comerciante santanderino don Ciriaco Gómez.

CORBETA «SANTANDER»

Fue de los armadores Torriente Hermanos y Compañía figurando ya en 1848 en la lista de embarcaciones de nuestro puerto, al cual había arribado al venir de La Habana el 21 de enero trayendo 800 cajas de azúcar y 100 quintales de palo de Campeche. Repitió esta travesía y entró a nuestro puerto el 9 de junio de 1853 fletada con café, azúcar, aguardiente de caña, etc. Emprendía un nuevo viaje al dejar las aguas santanderinas el 30 de marzo de 1855, cuando puso rumbo al puerto de la capital de Cuba y fletada con harinas.

BERGANTÍN «PRONTO»

Fue propiedad del armador santanderino don Cayetano Gutiérrez de Arce y el capitán don Pedro de la Vega, le puso en rumbo desde nuestro puerto para ir al de La Habana, cargado de harinas y otros efectos comerciales, el 18 de abril de 1855. En uno de sus retornos del citado puerto cubano dejó en Santander 1.200 cajas de azúcar, 36 arrobas de café, 43 millares de tabacos, 3.355 cajetillas de cigarros, 12 libras de rapé y 250 kilogramos de palo de Campeche, aferrando las velas el 13 de diciembre de 1860. Para dirigirse al puerto habanero comenzó otra navegación en Santander el 19 de enero de 1867, llevando 2.510 barriles grandes y 600 sacos de harina además de 100 cajas de jabón y bujías.

BERGANTÍN «GUANARTEME»

Echó el ancla en nuestra bahía el 24 de marzo de 1848 al traer un cargamento de 1.125 sacos de cacao tomados en La Guayra y pertenecía al armador don Ambrosio de Goicoechea «establecido en Santander en la Plaza de La Luna, número 1». Salió hacia Trinidad de Cuba el 18 de agosto de 1854 desde nuestro puerto, fletado con 1.330 barriles grandes de harina, 60 menores y 200 sacos de la misma mercancía, tasado todo en 240.000 reales de vellón. Al retornar de este viaje a Santander, mandado por don José María González, trajo 3.631 bultos de azúcar, bocoyes de ron y otros efectos, cuyo importe ascendió a 360.000 reales de vellón. De Puerto Rico a Santander comenzaba su primera singladura el 2 de abril de 1856, capitaneándole don Martín Agüera Bustamante.

CORBETA «VICENTA»

Ponía proa a la mar desde Santander a Trinidad de Cuba el 21 de junio de 1853 después de tomar un cargamento de 1.760 barriles grandes,

100 menores y 120 sacos de harina, cuyo valor fue de 243.000 reales de vellón. La capitaneaba don Pablo Vila y el 21 de enero de 1861 quedaba surta y anclada en nuestro puerto al venir desde Cárdenas, fletada con 683 cajas de azúcar y 100 pipas de aguardiente de caña cuyo cargamento valió 383.600 reales de vellón.

FRAGATA «ANTFVOR»

De los armadores Torriente Hermanos la mandaba don Antonio G. Chicano al hacer la travesía de Matanzas a Santander el 21 de julio de 1855, fletada con 522 cajas de azúcar y otros artículos ultramarinos. El 11 de octubre de 1855 el capitán don J. M. Larragán la ponía rumbo a La Habana, desde las aguas santanderinas, cargada con 2.270 barriles grandes, y 130 menores de harina que valían 400.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «ELOÍSA»

Pertenecía a los señores Casuso y Almiñaque y mandándole don Emilio Elorrieta zarpó de Santander para La Habana, fletado con harinas, el 20 de enero de 1852.

CORBETA «ORIENTE»

Propiedad de don Salvador Quintana, la capitaneaba don Víctor Colán en una travesía de Santander a Santiago de Cuba, iniciada el 1 de enero de 1853.

BERGANTÍN «LABERINTO»

Perteneció al naviero don Tomás Cagigal y desplazaba ciento noventa toneladas, estando encargado de la derrota, en distintos viajes de Santander a La Habana, don José de Oyarbide.

FRAGATA «CASILDA»

Tuvo un arqueo de 302 toneladas y fue propiedad de los señores Odriozola y Sobrino, haciendo al mando de don José María Álvarez repetidos viajes entre nuestro puerto y los de la isla de Cuba.

BERGANTÍN «JOVEN AGUSTINA»

Sus dueños los señores Torriente Hermanos y Compañía la destinaban a la carrera de Santander a la isla de Cuba, en 1853.

BERGANTÍN «TRINIDAD»

Deslizábase por las gradas de un astillero de Viavélez donde le había fabricado don José Ron, el 12 de octubre de 1853, percibiendo el constructor 12.000 pesos fuertes que le fueron entregados por los armadores santanderinos, señores Casuso y Almiñaque, los cuales le matricularon en nuestro puerto el 6 de febrero de 1854 para ponerle seguidamente a la carga y recibir barriles y sacos de harina destinados a La Habana, capitaneado por don Saturnino Méndez. Desplazaba este buque 223 toneladas.

QUECHEMARÍN «CORREO DE VILLAVICIOSA»

Le hizo en Viavélez el maestro don José Ron y pocos días después de caer al agua, el 31 de mayo de 1854, fue incluido en la matrícula de buques santanderinos, dando un arqueo de 38 toneladas.

BERGANTÍN «LORITO»

Desplazaba 103 toneladas y pertenecía como todos los anteriores a la matrícula de Santander, siendo su capitán don Juan Bautista de Ibarra, que le ponía en rumbo desde nuestro puerto al de San Juan de Puerto Rico, el 7 de diciembre de 1854, cargado con harinas. El 11 de enero de 1854 fondeaba en Santander al venir con cacao de La Guayra.

BERGANTÍN «DOS CUÑADAS»

Propio de don Juan de Lavirúa, tercer piloto particular de la carrera de América, le adquirieron después los armadores santanderinos Torriente Hermanos, mandándole desde nuestra bahía a la de La Habana, con el capitán don José Bilbao, el 23 de diciembre de 1854.

CORBETA «FRANCISCA»

Desplazó 289 toneladas y fue propiedad del armador santanderino don Antonio Cabrero que la destinaba preferentemente para realizar el comercio harinero entre nuestro puerto y los de la isla de Cuba, capitaneándola don Rogelio Domenech.

BERGANTÍN «ÁGUILA»

De la pertenencia de don Francisco Camino le mandaba don Rufino del Castillo, levando el ancla en Santander con rumbo a La Habana el

2 de julio de 1854, después de cargar 1.683 barriles mayores, 130 menores y 180 sacos de harina. Repetía análoga derrota el 2 de abril de 1855 fletado con 600 barriles mayores y 252 sacos de harina, completando la carga 14 pipas de vino, 20 sacos de galletas y otros artículos. El 28 de octubre de 1856 dejaba nuevamente el puerto santanderino para ir a La Habana con un flete de barriles y sacos con harina, zarpando después a Santiago de Cuba para llevar 1.700 barriles mayores y 250 sacos de harina el 6 de octubre de 1863.

FRAGATA «HERMOSA TRASMIERA»

El 30 de marzo de 1855 entraba por primera vez en la bahía santanderina al venir desde el Astillero en que había sido construída. Tenía 281 toneladas de porte, correspondiendo 6,21 a la parte ocupada por la cámara y pañoles de pertrechos navales, según el informe emitido por don Manuel Aberasturi, «maestro constructor titular del puerto de Santander» en cuya matrícula de buques quedó incluída, y fue designada por los armadores señores Torriente al tráfico de harinas y conducción de pasaje desde nuestro puerto a los principales de la isla de Cuba, mandándola don Mariano Lastra, que en uno de sus viajes la llevó en 24 días desde Santander a Matanzas y en 3 días desde el puerto último citado al de La Habana, empleando 34 en el regreso hasta las aguas de nuestra bahía. El 21 de mayo de 1856 iniciaba la travesía de La Habana a Santander, fletada con 392 cajas de azúcar, tasadas en 248.000 reales de vellón y cuarenta pipas de aguardiente de caña que valían 27.060 reales, haciendo análoga derrota el 12 de septiembre de 1866, para traer a nuestro puerto 1.112 cajas de azúcar, 14 fardos de cera, millares de tabacos y otros picos de mercancía. El 12 de febrero de 1867 partía para La Habana cargada con 3.015 barriles mayores y 400 sacos de harina, 247 bultos con sidra y otros artículos comerciales, después de haber dejado en Santander 500 sacos de café, 160 cajas de azúcar, tabacos, etc. De la Habana a Santander había realizado anteriormente otro viaje comenzado el 4 de abril de 1863, transportando 931 cajas de azúcar, 220 arrobas de café, 50.000 tabacos, 3.000 cajetillas y 18.625 libras de cacao.

CORBETA «ISABELITA»

Los armadores santanderinos Torriente Hermanos y nuestro ascendiente don Bonifacio Ferrer de la Vega, fueron sus dueños, y la capitaneaba don Ramón de Aguirre, que la puso en rumbo de Santander a La Habana, fletada con 1.461 barriles grandes de harina, 40 menores y 38 sacos, además de una máquina de vapor y otras mercaderías, llevando también varios pasajeros. En 23 de septiembre de 1856 zarpaba de La

Habana con destino a nuestro puerto después de poner bajo cubierta 1.585 cueros tasados en 50.000 reales de vellón, 70 cajas de azúcar y 16 pipas de aguardiente de caña, repitiendo la navegación de nuestro puerto al de La Habana el 30 de junio de 1857 para transportar harinas y nuevamente hacía análoga ruta el 12 de febrero de 1861 y el 2 de julio de 1870, fletada con harinas para abastecer el mercado cubano. Tuvo 114 toneladas de registro y fue desguzada en el año 1870, habiéndola capitaneado don Ramón Aguirre y don José Almiñaque. En 25 de enero de 1867 había dejado en Santander, al venir de Nueva Orleans, 300 balas de algodón para la fábrica de La Cavada.

BARCA «TETUÁN»

En abril de 1860 se terminó su construcción en un astillero de Sunderland, Condado de Durhan, para los señores Abarca y Plasencia, de Santander, teniendo 414 toneladas de registro y siendo incluida por sus armadores en la matrícula de buques santanderinos el 11 de mayo del expresado año. Dejó nuestro puerto al ir a La Habana, llevando un importante cargamento de harinas, alubias, latas de besugo en escabeche, etcétera, y después de arribar a la bahía habanera, salía de las aguas cubanas y partió a Valparaíso capitaneada por el señor Plasencia. De Guayaquil a Santander trajo un cargamento de cacao que valía 200.000 reales el 6 de noviembre de 1861 y en uno de sus numerosos viajes sobre los mares de Extremo Oriente, llegó a Manila procedente de Hong Kong el 6 de diciembre de 1861. Don Miguel Ortiz, montañés de Cantabria establecido en Manila, adquirió en noviembre de 1862 esta barca que hizo un nuevo viaje de Santander a Filipinas el 22 del último citado mes y año, al mando de don Celedonio de Ansola.

FRAGATA «ANGELITA»

El maestro mayor de construcciones navales en el puerto de Santander, don Miguel de Aberasturi, hizo en la Ensenada Nordeste del Castillo de San Martín, dicha fragata para el comerciante y armador montañés don Pedro de la Puente, terminándola el 19 de octubre de 1855 y recibió por su trabajo la suma de 35.000 duros. Las características del buque fueron: 120 pies de eslora, 31 tres cuartos de manga de construcción, 21,5 de manga de arqueado y 19 de puntal, en cuyas dimensiones resultó tener 445 toneladas con 66 partes de otra. La fragata poseía grandes amuras que aumentaban el 8 por ciento de arqueado dando como total 481 toneladas con 30 céntimos de otra. Salió de Liverpool para Manila el 14 de mayo de 1856 y repitió diversas veces esta travesía. En 5 de mayo de 1857 fondeaba en Santander al venir de Manila «en un viaje no largo de 130

días» y descargó en nuestro puerto 2.025 tercios de tabaco para la Hacienda, una caja de plata consignada a don A. de la Pedraja y otra idem a don Pedro de la Puente. De Manila zarpaba el 6 de abril de 1859 para Ningpo, de donde retornaba el 16 de agosto de igual año al puerto de salida.

Rindió otro viaje en Manila, procedente de Santander, el 16 de febrero de 1859 y al venir de la capital de Filipinas dio fondo en nuestra bahía el 13 de julio del citado año último, fletada con 1.952 tercios de tabaco para la Hacienda y 3 cajas de tejidos para los señores Quintana y Gutiérrez. En 25 de enero de 1861 naufragaba la ANGELITA mediando estas circunstancias: «La fragata había llegado felizmente desde La Habana hasta las bocas del Elba y en la que sirve de entrada al río para subir a Hamburgo sostenía el comercio de nuestra ciudad una chata para servir de guía y que en la ocasión presente había sido retirada sin duda por causa de los hielos. El capitán Arriaga que la mandaba estuvo cuatro días por las inmediaciones esperando un práctico, que como de costumbre debía de salir para tomar el barco y entrarle en Cuxhaven, pero el práctico no salió ora fue que por la cerrazón impidiese ver la fragata ora que los hielos imposibilitasen ver la salida. En tal situación arreciando el tiempo la fragata se vio empeñada entre bancos y a las dos de la madrugada del día 21 de enero varó sin poderlo remediar. Desde luego los movimientos del buque en popa y proa jugaban en dos sentidos por lo cual se puede presumir que se quebrantó la quilla por mitad en el alto del varamiento. A las 7 de la mañana ya estaba la bodega llena de agua y toda la tripulación se embarcó a las 9 en la lancha y en los botes, haciendo tentativas de tomar algún punto de refugio cuya esperanza era muy remota a causa de los hielos y era más segura la probabilidad de perecer, pero a las dos y media de la tarde divisaron un buque y hecha la señal de auxilio desplazó bandera española. Era el LUISITO de Bilbao que salió con práctico de la ría de Bremen y también estaba maltratado y haciendo agua. En él se refugiaron hasta que por fin salió un vapor y les remolcó hasta un paraje que por medio de una estacada sirve de refugio en tales lances. El 25 de enero ya pudieron llegar hasta Cuxhaven desde donde salieron dos vapores en busca del ANGELITA, uno de los cuales volvió destrozado y el otro pudo llegar a sacar algunas cajas de azúcar, completamente averiadas y algunos cables y velas». Durante uno de los furiosos huracanes llamados «vaguíos» causantes de graves daños en el archipiélago filipino en 27 de octubre de 1856 estaba anclada esta fragata en Manila, pero no sufrió averías «por la previsión del Piloto que respetando la estación de las tormentas se internó en el río, eligió paraje resguardado y libre de obstáculos y tomó respecto del buque todas las precauciones necesarias. Así resistió la furia del temporal, quedando incólume». El astillero donde se construyó el ANGELITA fue establecido al concederse

el 12 de mayo de 1850 autorización por el Comandante General del Departamento de El Ferrol a don Domingo de la Portilla, vecino y del comercio de Santander, «para construir un dique o carenero en la playa o ribera que llaman de San Martín, término de ese puerto y con una extensión de 45 varas cuadradas, conforme a un proyecto presentado en el que se probaba que el mencionado astillero no perjudicaba en nada a la navegación».

BERGANTÍN «JESÚS DEL MONTE»

Zarpaba de Santander para Cádiz el 23 de enero de 1861, capitaneándole don Andrés González, repitiendo esta travesía en otros viajes. De nuestra bahía a Ribadeo, fletado con un cargamento de sacos de cebada, zarpó el 22 de febrero de 1863. Pertenecía a navieros santanderinos y su arqueó fue de 112 toneladas.

GOLETA «AGAPITA»

Pertenecía a don Justo Pastor Villar que la inscribió en la matrícula santanderina en el año 1859 y tuvo un arqueó de 46 toneladas.

CORBETA «SOLEDAD»

Con un flete de 2.160 barriles mayores y 975 sacos de harina comenzaba la navegación de Santander a La Habana el 7 de junio de 1877.

BERGANTÍN «ANUNCIACIÓN»

Fue su dueño el montañés de Cantabria don José del Piélagó y capitaneándolo don Juan B. Sustacha, salió de Santander para La Habana el 9 de agosto de 1852 para llevar 1.335 barriles grandes, 80 menores y 110 sacos de harina, tasados en 208.000 reales de vellón. El 3 de junio de 1863 hacía nuevamente la derrota desde nuestro puerto a La Habana. Desplazaba 170 toneladas.

BERGANTÍN-GOLETA «DOROTEA»

Matriculado también en Santander le capitaneaba en un viaje de Santander a La Habana, emprendido el 10 de julio de 1862, el capitán don Leonardo Cacho. Fue construido en 1857 y en el año 1878 continuaba llevando harinas a los puertos cubanos.

BERGANTÍN-GOLETA «JUANITA»

Don Jerónimo Pujol, establecido en Santander, era su dueño, y el 16 de julio de 1862 el capitán don Pedro Ferreiros le llevó de Santander a Barcelona fletado con harinas.

BERGANTÍN «ELINA»

Le habían adquirido el 11 de enero de 1861 los armadores santanderinos Torriente Hermanos que le enviaron seguidamente hasta el puerto de La Habana, desde el nuestro, con un importante cargamento de harinas, haciendo otra análoga expedición el 9 de septiembre del indicado año último, fletado con 1.520 barriles mayores y 300 sacos de harina, realizando otra travesía desde nuestro puerto a San Juan de Puerto Rico, mandándole el capitán J. Fernández, e iniciada el 17 de febrero de 1862, para llevar 868 barriles mayores y 913 menores de harina. Fondeaba en la bahía santanderina el 15 de mayo de 1863 para traer 850 cajas de azúcar que pagaron dos pesos y medio cada una por el flete.

BARCA «FLORA»

Fondeada en Santander el 9 de febrero de 1867 fue vendida por su armador John Henry Gorain, de Sunderland, a don José Martín de Lata, primer piloto particular de la carrera de América, que la matriculó en nuestro puerto el 8 de marzo del indicado año, y días después, provisto de la necesaria Real Patente, emprendió viaje con rumbo a los mares del Norte de Europa y para ir después a los de América y Asia.

BRICK-BARCA «F. V.»

Pertenecía al armador santanderino y ascendiente nuestro, don Francisco de la Vega, que la mandó construir en un astillero de la costa catalana, desplazando 250 toneladas. Hizo numerosos viajes a los puertos de la isla de Cuba para llevar pasaje y cargamentos de harinas, desde Santander y desde otros del litoral español. El 28 de agosto de 1855 el capitán don José Almíñaque la llevó desde la bahía santanderina a San Juan de Puerto Rico y a La Habana, cargada con 2.850 barriles grandes, 200 menores y 300 sacos de harina, que valían 600.000 reales de vellón, y el 18 de marzo del mismo año quedaba despachada en Matanzas para ir a Falmouth, llevando 365 cajas de azúcar y otros efectos, para anclar en el citado puerto inglés el 20 de abril. El 9 de julio de 1857 ponía rumbo a La Habana desde Liverpool y el 18 de enero del siguiente año deja-

ba las aguas de Londres para venir a Santander, habiendo dejado antes en el puerto de la capital inglesa 1.700 cajas de azúcar recibidas en La Habana, que pagaron 704 libras esterlinas de flete. El 4 de agosto de 1860 ponía rumbo a La Habana al salir de Barcelona y el 24 de abril de 1861 dejaba las aguas santanderinas para ir a Nuevitás y a la capital cubana con un sobordo que devengó por los fletes de las mercaderías cargadas 62.882 reales de vellón, yendo también en este viaje seis pasajeros de cámara que abonaron 1.400 reales cada uno y 31 soldados instalados en proa mediante el pago individual de 700 reales, estando integrada la carga en esta expedición por 3.400 barriles de harina, 122 cajas de pasas, conservas, botellas de sidra, chorizos en manteca, vinos, garbanzos, etc.

Repitió el «F. V.» la derrota de Santander a La Habana izando las velas en nuestra bahía el 18 de diciembre de 1862 a las 9 de la mañana y llevaba en este viaje 18 pasajeros de los cuales 5 pagarían el importe del pasaje al llegar a La Habana, ascendiendo a 19.800 reales lo abonado por todos los viajeros. El pasaje de cámara valió 2.000 reales, abonando los instalados a proa de 900 a 1.000. Las mercancías puestas a bordo en esta expedición lo fueron por diecisiete remitentes y estaban integradas por 2.840 barriles de harina de 8 arrobas y 400 sacos de a cuatro, además de 50 sacos de garbanzos de 5 arrobas y 34 de a dos. El capitán llevaba para su pacotilla 10 sacos de garbanzos y el flete de las harinas fue de 28 reales por barril y 10 por saco, abonando los cargadores de lentejas 10 reales por quintal y los remitentes de garbanzos 40 reales por saco. Las conservas transportadas abonaron 14 reales por caja, capitaneando en estas travesías la «F. V.» don José de Almiñaque, que la llevó también de La Habana a Falmouth al comenzar un viaje el 15 de julio de 1863 cargada con 1.700 cajas de azúcar. El 10 de diciembre de 1863 hacía a la mar desde la bahía santanderina para ir en demanda de La Habana, transportando además de un importante cargamento cuarenta y cuatro pasajeros, veinte de los cuales pagarían el importe de su viaje al desembarcar en la capital cubana. Repitió esta derrota el 7 de julio de 1864, yendo mandado el buque por don Fidel de Ibaseta y después de cargar 3.000 barriles de harina de 8 arrobas y cuarenta medios de a cuatro, además de 30 cajas de botellas de sidra y otras mercancías variadas. De Santander para Santiago y Trinidad de Cuba, puso proa a la mar el 30 de abril de 1866 importando el flete de las mercaderías recibidas 88.160 reales, correspondientes a 2.320 barriles de harina de ocho arrobas, 780 de a cuatro, 400 sacos, 60 cajas de conserva y otros artículos comerciales. De Trinidad de Cuba partió para Falmouth con cajas de azúcar, viniendo desde este puerto inglés posteriormente al de Santander. Empezó otro viaje desde nuestro puerto el 14 de noviembre de 1866 para ir a Matanzas, Habana y Cárdenas y desde este último puerto zarpó

con rumbo hacia los de Falmouth, Greenock y Cardiff, dejando el último de los citados para llevar carbón de piedra a Barcelona. En estos viajes ganaban el capitán 60 pesos al mes, 20 el piloto, igual cantidad el contra-maestre, 19 el cocinero, 17 el carpintero y 14 pesos cada uno de los seis marineros, percibiendo dos mozos a bordo solamente 10 pesos. Hicieron este viaje 15 pasajeros y estaba integrado el cargamento por 1.500 barriles de harina, 937 cajas con doce botellas de sidra cada una, 60 sacos de avellanas y diversas partidas de vinos y conservas, sumando el flete de todo lo transportado 88.160 reales. El 24 de julio de 1867 fondeaba una vez más el brick-barca en la bahía de Santander.

El 20 de enero de 1864 daba fondo el brick-barca en el puerto de La Habana procedente de Santander con un cargamento de harinas que fue vendido días después a doce pesos y cinco octavos el barril, realizando la descarga de la mercancía en tres días de trabajo, disponiéndose el capitán don José Almiñaque a recibir a bordo el 24 de febrero del citado año último y en el puerto de Sagua la Grande mercancías para llevar a Falmouth con un flete de 55 chelines tonelada, formando la remesa 360 bocoyes de aguardiente de caña y 301 cajas de azúcar. En el viaje de Santander a La Habana, rendido el 20 de enero de 1864, la pacotilla del capitán estaba integrada por 27 sacos de garbanzos que fueron vendidos a 13 reales la arroba en el puerto de destino y entre los artículos de retorno consignados al armador figuraban 500 tabacos de Vuelta Abajo, pomos de frutas en almíbar y cajas de pasta de guayaba y jalea. Desde La Habana, al mando del capitán don Fidel de Ibaseta, zarpó para Nassau, «puerto muy defendido y en el que no hay que temer la estación» según decía el capitán a su armador, arribando el 5 de noviembre de 1864 y allí recibió un cargamento completo de algodón destinado al puerto de Liverpool, enfilándole el 29 del citado mes y año, después de realizar 23 singladuras, siendo «según el capitán viaje de prueba y gracias a estar el buque hermoso fueron muy pocas las averías sufridas». También en la travesía de La Habana a Nassau, «el buque trabajó bastante». «Nortes sin hacer nada de agua, como yo esperaba de su magnífica carena.»

El 10 de marzo de 1865 había echado el ancla en La Habana al llegar de Santander con un cargamento de harina, y después de dejar sobre los muelles habaneros la mercancía transportada, partió el 2 de abril para Manzanillo en donde el 9 de junio del mismo año «hallábase en estado de abarrote», al recibir 207 toneladas de azúcar que con un flete de 45 chelines debía de ser transportada al Havre de Gracia, demorándose las operaciones de poner bajo cubierta el azúcar «por el mucho calado del buque que no permitió arrimarle a los muelles, lo que hubo de obligar al empleo de lanchas para conducir desde tierra a bordo el azúcar, costando el transporte de 14 toneladas de este dulce 13 pesos por viaje». En El Havre de Gracia aferró las velas el 2 de agosto de 1865. Arribó la barca a

La Habana desde Santander el 23 de julio de 1865 y una vez puesto el cargamento de harinas que llevaba, pasó el capitán Ibaseta «a Regla para tumbar, carenar y forrar de cobre el casco», operación terminada en 30 de septiembre, empleándose al hacer dicha operación 970 planchas y 7 quintales de clavos, levantándose el forro por popa y proa a 7 pulgadas más, «realizándose estos trabajos con suma maestría, pues aquí tienen fama estas cosas.» El cobre utilizado era inglés y pesaba cada plancha 6 libras y media, valiendo de 36 a 37 pesos el quintal.

FRAGATA «CASTILLA»

El 20 de noviembre de 1855 soltaba la vela en Santander para ir en demanda de Valparaíso y Guayaquil, capitaneándola don Antonio Plascencia y fue propiedad del armador santanderino don Juan Pombo, primer marqués de Casa Pombo. En 29 de julio de 1856 salía de Guayaquil para Santander al mando de don Antonio Pola y fletada con cacao y el 22 de diciembre del citado año último repetía esta derrota para dejar en nuestro puerto 11.000 cargas de cacao tasadas en dos millones de reales. El 7 de agosto de 1861 zarpaba de Buenos Aires a Santander trayendo cueros, tasajo, etc., cuyo valor sumó 300.000 reales de vellón. Arribaba a Santander desde La Habana, el 15 de mayo de 1863 cargada con 1.750 cajas de azúcar.

BERGANTÍN «PRIMERO DE MAYO»

Figuraba también incluido en la matrícula santanderina y su arqueo fue de 120 toneladas, yendo encargado de su mando don José Ramón Ansuategui en un viaje de Santander a Puerto Rico, comenzado el 15 de febrero de 1855 para llevar 1.376 barriles grandes, 126 menores y 72 sacos de harina, además de 12 fardos de bacalao. Desde nuestro puerto al de La Habana inició la primera singladura el 4 de enero de 1856 capitaneándole don Eugenio de Muniategui, cargado con 1.383 barriles grandes de harina, 126 menores y 80 sacos de alubias.

? CORBETA «CORINA»

Matriculada en Santander el 30 de junio de 1857 fue del armador don Felipe Díaz, e hizo repetidos viajes desde nuestro puerto a Manila y a los del Imperio Chino. El 20 de octubre de 1862 soltaba la vela en Hamburgo al mando de don Francisco Rivas. Hizo también distintos viajes a La Habana para transportar harinas.

CORBETA «NUEVA ENGRACIA»

Pertenecía igualmente a los armadores santanderinos Hijos de don Felipe Díaz, mandándola don M. Cucullo en una travesía de Liverpool a Manila comenzada el 14 de noviembre de 1860. Del puerto de Londres y para igual destino iniciaba otra navegación el 4 de junio de 1862.

CORBETA «NINFA DE SANTANDER»

De Liverpool para Manila zarpaba el 27 de mayo de 1853 y el 9 de mayo del siguiente año dejaba el puerto filipino poniendo proa a Cádiz. Esta corbeta la mandaba don Valeriano Flórez Estrada. Tenía 200 toneladas de arqueó y fue del armador santanderino don José María López-Dóriga. En uno de sus viajes de Santander a La Habana, llevó 3.107 barriles grandes de harina y 60 menores.

CORBETA «JOSEFINA»

Dejó las gradas de un astillero de New Castle en 1856. Pertenecía a don José María Izaguirre, establecido en Puerto Rico y tuvo 300 toneladas de arqueó.

BERGANTÍN-GOLETA «DOROTEA»

Había sido construída en un astillero de San Sebastián durante el año 1857 e hizo repetidos viajes a la isla de Cuba quedando habilitada para uno de ellos en el año 1878. Perteneció al montañés don Agustín González Gordon.

BERGANTÍN-GOLETA «CRESCENCIANA»

Figuraba en la relación de buques santanderinos como perteneciente a don Julián Alday, establecido en Santander, y le pilotaba don Evaristo Garay, durante un viaje de La Habana a Santander, comenzado el 19 de enero de 1857, para traer 442 bultos de azúcar, una partida de aguardiente de caña y otros efectos. De Santander a Sevilla mandándole don Julián Álvarez, soltaba la vela el 3 de marzo de 1860, fletado con harinas, y de La Habana para Falmouth zarpaba con un cargamento de azúcar el 10 de julio de 1863. Tuvo 126 toneladas de registro.

FRAGATA «BUENAVENTURA»

Su constructor don Julián de Unzueta, la botó al agua en un astillero de Olaveaga, para el armador don Aureliano de la Pedraja y quedó incluida en la matrícula santanderina el 22 de febrero de 1855. Tuvo 575 toneladas de arqueo y costó 800.000 reales de vellón, «habiendo sido colocada la quilla en los picaderos el 28 de agosto del citado año, para caer al agua el 6 de diciembre y puesta ya en estado de navegación». El 12 de marzo de 1856, provisto el capitán de la Real Patente de Navegación y Contraseña de Vela Cuadra, comenzaba el primer viaje yendo de Santander a La Habana, para retornar a nuestro puerto después de correr un fuerte temporal. Zarpaba de Santander el 30 de julio de 1856 con rumbo a Matanzas, fletada con 2.866 barriles grandes, 120 pequeños y 126 sacos de harina, capitaneándola don José María Donesteve, repitiendo esta ruta con igual cargamento en 25 de febrero de 1859. Retornó de La Habana a Santander el 26 de junio del año citado, con un cargamento de azúcar que valía 260.000 reales de vellón.

QUECHEMARÍN «DELFIN»

Fue su armador don Antonio Martínez y capitaneando este buque don Francisco Aguisola, hizo repetidos viajes, iniciado uno de ellos el 18 de marzo de 1856 desde Limpias a nuestro puerto, fletado con harinas, yendo también de Santander a Bilbao frecuentemente para llevar cajas de azúcar y otras mercaderías y al mando de don Juan Bautista Elorduy.

POLACRA «TRINITARIA»

Fue adquirida por los armadores santanderinos don Pedro Mejón y don Prudencio Blanco el 30 de julio de 1856, quienes autorizados por la Comandancia de Marina de nuestro puerto, cambiaron la arboladura del buque para ponerle como bergantín. Desplazaba 228 toneladas. En uno de sus viajes de Cienfuegos a Santander, capitaneándole don Miguel Villalonga, trajo 255 cajas de azúcar, 12 piezas de caoba y 129 pipas de aguardiente de caña.

CORBETA «ROSARIO»

El 2 de agosto de 1856 emprendía un viaje de Santander a la isla de Cuba, siendo su porte de 384 toneladas. Desde nuestro puerto a La Habana había realizado anteriormente una travesía para llevar 3.096 ba-

riles grandes, 200 menores y 200 sacos de harina, valorado el cargamento en 600.000 reales de vellón. Pertenecía a la señora viuda de Escalera, Hijo y Sobrino, del comercio local, y había sido construída en Santander por el maestro Gassis, que percibió la cantidad de 20.000 duros por ella, quedando matriculada en la Comandancia de Marina de nuestro puerto el 8 de julio de 1853, mandándola en distintos viajes don José Guillén. Nuevamente dejaba las aguas santanderinas y ponía rumbo a La Habana el 25 de junio de 1857 para llevar 2.220 barriles grandes, 200 menores de harina y 200 sacos de igual mercancía. De Santander a Barcelona comenzó la primera singladura con el capitán don Antonio Trabanco el 8 de marzo de 1860 y el 7 de julio de 1867 partió de Santander poniendo la proa a Christiansund, yendo encargado de la derrota don Armando Artázar.

CORBETA «CERVANTES»

Propiedad del armador santanderino don José Ceballos Bustamante, tuvo de registro 318 toneladas y quedó incluída en la matrícula de nuestro puerto el 23 de octubre de 1856. Desde Santander puso proa a La Habana el 5 de febrero de 1857, llevándola el capitán Galíndez, fletada con 2.900 barriles grandes, 180 menores y otras mercaderías, repitiendo esta derrota para transportar idénticos cargamentos en otros viajes, cuando iba encargado del mando de la corbeta el citado capitán, que el 14 de febrero de 1860 la fondeaba en Amberes para terminar un viaje iniciado en Santander.

BERGANTÍN «ANTONIO»

Le mandaba don Valentín Lavín y fue también del armador don José Ceballos Bustamante que le inscribió en la Comandancia de Marina de Santander el 8 de septiembre de 1856. Había sido construído este bergantín en 27 de octubre de 1855 en un astillero de Muros, por el maestro don Modesto Fernández, (8) vecino de Santander, y tuvo un desplazamiento de 290 toneladas e hizo repetidas navegaciones desde nuestro puerto a los de la isla de Cuba para llevar harinas y pasajeros.

CORBETA «AHÍ»

La mandaba el capitán don José María Jaureguizar y el 20 de diciembre de 1856 levó el ancla para ir de Santander a La Habana llevando 2.599 barriles grandes de harina, 80 menores y 140 sacos de alubias, tasados en 300.000 reales de vellón. Desplazaba este buque 334 toneladas

(8) Véase Apéndice.

y el 27 de octubre de 1860 naufragó en las cercanías de la isla de Wist del Sud, Condado de Inverness (Escocia). La corbeta había sido construída en un astillero de Navia.

CORBETA «PEPITA Y VICENTA»

Los señores Zumelzu e Hijos, comerciantes en nuestra plaza, fueron sus armadores y el 3 de diciembre de 1853, mandándola don Demetrio Crespo, zarpaba para la Habana, llevando 1.000 barriles grandes, 200 menores y 2.400 sacos de harina. El 6 de junio de 1861 echaba el ancla en Santander procedente de Christiansund, fletada con bacalao, y de La Habana a Santander se hizo a la vela el 22 de abril de 1863, cargada con 800 cajas de azúcar y 120 quintales de palo de Campeche, valiendo la mercancía transportada 440.000 reales de vellón. El 3 de julio de 1866 capitaneándola don J. Echevarría, dejó las aguas del puerto santanderino en demanda de las de Santiago de Cuba y para transportar 1.657 barriles grandes y 240 sacos de harina. Tuvo de porte 229 toneladas.

FRAGATA «CAROLINA»

Había sido fabricada en un astillero de Riga y perteneció a don José María Iztueta. El 1 de abril de 1855 partía de Santander hacia La Habana, fletada con harinas, libros impresos por Riesgo, y otros efectos, y el 25 de agosto de 1856 dejaba las aguas santanderinas con rumbo a Puerto Rico para transportar tropas. De Londres zarpó para La Habana el 3 de agosto de 1861 retornando después desde el puerto habanero al de la capital de Inglaterra. Inició otra travesía de Santander a La Habana en 16 de julio de 1864 después de embarcar 1.800 barriles mayores de harina, y 174 bultos de garbanzos y otros artículos, yendo de capitán, para este viaje, don Pedro de la Vega. Tuvo un arqueó de 296 toneladas.

CORBETA «O»

Desde las gradas de un astillero de Luarda cayó al mar el 29 de agosto de 1857 y había sido construída para el montañés de Cantabria don Cosme de la Torriente, vecino y del comercio de Matanzas. Desplazaba 508 toneladas, estando incluída en la matrícula de la Comandancia de Marina de Santander en el mes de septiembre del año que fue construída, después de pagar su armador 12.700 pesos fuertes. Su primer viaje fue emprendido para ir del puerto santanderino a La Habana el 17 de septiembre de 1857, fletada con un importante cargamento de harina además de transportar otras mercaderías. Hizo repetidos viajes a Cuba en los años 1863 y en 1867, llevando análoga mercancía que en el primer viaje

realizado y trayendo en retorno cajas de azúcar, aguardiente de caña, cacao, etc. Las características de esta corbeta eran las siguientes: 130 pies de eslora, 130 de quilla limpia, 18 de puntal y 13 pulgadas de astilla muerta.

FRAGATA «PAQUETE GADITANO N.º 3»

Desplazaba 327 toneladas y perteneciendo al armador D. Fernando Arrigurraga estaba incluida en la lista de embarcaciones santanderinas el año 1859.

FRAGATA «PAQUETE HABANERO»

Fue también propiedad de D. Fernando Arrigurraga a nombre del cual figuraba inscrita en la matrícula de buques santanderinos en 1859. Tuvo 315 toneladas de arqueo.

BERGANTÍN «TRES HERMANAS»

Propiedad de los hijos de don Francisco Díaz, le mandaba don Juan Antonio de Lasagoiti que le puso en rumbo al salir de Santander hacia La Habana, el 10 de junio de 1861. Desplazaba 206 toneladas, valiendo 120.000 reales de vellón, y anteriormente a la indicada fecha había realizado distintos viajes para arribar con harinas a los puertos cubanos, anclando también en el de La Guayra, de donde trajo a Santander 200 sacos de cacao tasados en 96.600 reales el 25 de octubre de 1852.

CORBETA «PILAR»

El armador santanderino don José Ceballos Bustamante era su dueño y mandada por el capitán don Esteban López Braña izaba la vela en la bahía de Santander con rumbo a La Habana el 16 de enero de 1867 para transportar harinas. Desplazaba 199 toneladas.

BERGANTÍN «MARÍA JOSEFA»

Don Mariano Gil fue su propietario y capitán, habiéndole adquirido por remate público verificado en Santander el 26 de febrero de 1867 para matricularle días después. Como los anteriores buques hizo la carrera desde nuestro puerto a los de la isla de Cuba.

BERGANTÍN-GOLETA «TRAFALGAR»

Zarpaba de la bahía santanderina hacia La Habana fletado con harinas, el 19 de marzo de 1862 y le capitaneaba don Juan Bautista Bescós. Perteneció a los señores Galán e Hijos.

CORBETA «JOSÉ MARÍA»

Los señores Casuso y Almiñaque eran sus armadores y la destinaban a realizar el tráfico harinero con los puertos de la isla de Cuba, trayendo al retorno de los viajes géneros ultramarinos. La capitaneaba don Nicolás de Ron que hizo una de sus travesías comenzada en nuestro puerto el 10 de octubre de 1866 para transportar harinas destinadas a La Habana. Tuvo de arqueó 280 toneladas.

BERGANTÍN «TERESA»

Fueron sus armadores Pérez y García y el 5 de enero de 1861, el capitán don Francisco Salbidea iba encargado de la derrota de este buque en un viaje de Santander a Santiago de Cuba, transportando harinas. Echó el ancla en la bahía santanderina, viniendo de La Guayra, cargado con cacao y añil, el 19 de abril de 1863 y anteriormente en 22 de febrero de 1858 había hecho una travesía de Santander a La Habana para llevar solamente pasajeros, el 22 de febrero de 1858. Su registro fue de 183 toneladas valiendo 80.000 reales de vellón y en varios de sus viajes le mandó también don Valentin Lavín.

BERGANTÍN-GOLETA «DOROTEA»

- 14 ep. 2 -

Fabricado en el astillero de Aguinaga por el maestro don Juan Manuel Mestrizábal, fue propiedad de los señores Torriente Hermanos y Compañía, que pagaron al constructor del buque 116.000 reales de vellón y que fue botado al agua el 17 de octubre de 1857, siendo incluido en la relación de embarcaciones santanderinas el 23 de diciembre del mencionado año, para iniciar días después su primer viaje, poniendo rumbo a La Habana desde el puerto santanderino, cargado con 1.260 barriles grandes y 370 sacos de harinas. Su registro fue de 147 toneladas.

GOLETA «TÚ Y YO»

La hizo en Viavélez el maestro don José Fernández Ron en el año 1858 y quedó matriculada seguidamente en la Comandancia de Marina

de nuestro puerto a nombre de don José María González y de otros armadores santanderinos.

BERGANTÍN-GOLETA «VICTORIA»

Procedente de La Guayra y capitaneándole don Manuel Uriarte, había fondeado en Santander con un cargamento de cacao el 25 de junio de 1853 y el 24 de marzo de 1855 entraba de nuevo en nuestro puerto al venir de Cienfuegos, con 266 cajas de azúcar, 70 piezas de caoba, 124 pipas de aguardiente y 74 cueros, mandado por el capitán don Miguel Villalonga, que le trajo también a Santander desde La Guayra, cargado con 512 sacos de cacao, el 22 de febrero de 1856. Salía para La Habana desde la bahía santanderina el 13 de mayo de 1859, fletado con 1.170 barriles grandes, 80 pequeños de harina y 200 sacos de alubias.

CORBETA «FE»

Fueron sus armadores los señores Torriente Hermanos y el 27 de octubre de 1848 había puesto proa a la mar desde Santander a La Habana, cargada con 1.547 barriles grandes y 90 pequeños de harina y 32 sacos de alubias, repitiendo análoga travesía varias veces, entre otras al iniciar un viaje el 23 de octubre de 1852 para transportar harinas tasadas en 233.000 reales de vellón. El 12 de marzo de 1855 dejaba el puerto de La Habana para venir a Santander, mandándola don Juan Ugarte y fletada con cajas de azúcar y 1.000 cueros de res al pelo. Partió de Nueva Orleans a Santander el 17 de noviembre de 1856 con el capitán don Juan Rodríguez y fletada de maíz y otros cereales. Su registro fue de 240 toneladas.

BERGANTÍN «FLUVIA»

Como todos los de la matrícula santanderina, hizo repetidos viajes a los puertos de la isla de Cuba para el transporte de harinas principalmente. El 22 de mayo de 1857 partía al mando del capitán Fano comenzando la derrota de Puerto Cabello a Santander. Su arqueó era de 158 toneladas y el 22 de mayo de 1860 inició una travesía de Santander a Puerto Rico. Perteneció al comerciante santanderino don Jerónimo Pujol y después al señor González del Corral. De este bergantín se conservaba un exvoto que le representó corriendo un recio temporal y fue debido el cuadro al buen pintor Ratier, para la ermita de la Virgen del Mar en Santander hasta 1936. Zarpó en otro viaje de nuestro puerto para Puerto Rico, cargado con 1.320 barriles de harina el 9 de septiembre de 1877.

PAILEBOT «ELENA»

Salido de las gradas de Guarnizo fue incluido el 10 de julio de 1858 en la lista de embarcaciones santanderinas, después de haber cobrado el maestro constructor, don Modesto Fernández, la cantidad de 80.000 reales de vellón, pagados por don Felipe Fernández, que le vendió después al armador santanderino don Manuel Cabrero. Tenía 62 pies de eslora, 16 de manga y 8 de puntal, dando 43,5 toneladas de arqueo.

GOLETA «LEBANIEGA»

Pertenecía en el año 1857 a los montañeses Escalera y Mazas, quienes designaron como capitán de ella a don Domingo Zaracundegui, al emprender un viaje de Santander a La Habana, fletada con harinas, en el indicado año, haciendo también distintas navegaciones a Sevilla y a Tarragona, para traer aceites, pipas de aguardiente y otras mercaderías.

BERGANTÍN «ERNESTO Y CLARA»

Del comerciante establecido en Santander, don Serapio de Eguisquiza, había sido construido por don Juan Antonio Fernández Soto, en Castropol, mediante la cantidad de 48.000 reales de vellón y dispuesto para navegar. Quedó matriculado en Santander el 19 de septiembre de 1857.

PAILEBOT «ESPAÑOLA»

Propiedad de armadores santanderinos le capitaneaba don Francisco Irureta en 1859.

BERGANTÍN «SAMARITANA»

Para ir en derechura de Santander a La Habana soltó la vela el 18 de junio de 1859 con un cargamento de harinas. Tuvo 150 toneladas de desplazamiento.

QUECHEMARÍN «CÁNTABRO»

Comenzaba un viaje el 14 de julio de 1859 al transportar maderas destinadas a la construcción naval en el Arsenal del Ferrol y por cuenta de la Real Hacienda, llevándole el capitán don José María Acebedo.

BERGANTÍN «ELENA»

Del armador santanderino don Joaquín de la Parte en el año 1859, desplazaba 160 toneladas y en 25 de agosto de 1864 entró en nuestro puerto cargado con 200 cajas de azúcar procedente de La Habana.

BERGANTÍN «ELVIRA»

Don Perfecto Blanco y Compañía fueron sus armadores en octubre del año 1859.

BERGANTÍN «CLARA»

Quedaba habilitado para salir de Santander a Santiago de Cuba en el mes de agosto de 1857, capitaneándole don Crisanto García, y llevaba un cargamento de harinas. Pertenecía el buque al montañés don José López Bustamante y tuvo un arqueó de 170 toneladas. Procedente de La Guayra aferró las velas en nuestra bahía el 12 de agosto de 1864 para descargar 1.622 sacos de cacao de Caracas y 512 cueros al pelo, mandándole don C. Gavica.

BERGANTÍN-GOLETA «EMILIA»

Desplazaba 63 toneladas y quedó despachado de salida el 4 de enero de 1859 para hacer la travesía de Santander a Bayona de Francia, al mando de don Domingo Lanza. Hizo distintos viajes a los puertos cubanos, zarpando de nuestro puerto y también puso proa a la mar, dejando las aguas de Gijón, para ir a las de Santiago de Cuba.

CORBETA «DOS HERMANOS»

En el año 1863 dejaba las gradas de un astillero de Ripa y perteneció al naviero santanderino don Manuel G. del Corral, teniendo de porte 302 toneladas. En abril de 1866, siendo entonces de los señores Abascal Hermanos, la capitaneó en un viaje don José de Isasi, para ir en derecha de Santander a La Habana, fletada con 2.700 barriles grandes y 600 sacos de harina.

CORBETA «CONSTANCIA»

Botada al agua en el año 1864 en Midlesborough, fue su dueño el montañés de Cantabria don Pedro Blanco, establecido en Manila, que la

envió en distintas expediciones a los puertos de América y del Extremo Oriente. Estaba a la carga el 18 de enero de 1877 para salir de Santander a La Habana mandándola don S. Orbeta.

FRAGATA «DÓRIGA»

De construcción inglesa y salida de un astillero de Liverpool en el año 1866, fue de casco de hierro y desplazaba 554 toneladas netas, «al salir de las gradas de Harrington (Cumberland) donde la fabricaron R. Willian and Sons, correspondiendo a la eslora 173,3 pies, 32,2 a la manga y 9,3 al puntal, «la popa redonda y adornada la proa con el mascarón que representaba una figura de tres cuartos de un cuerpo de mujer». Hizo su primer viaje zarpando de Liverpool a Santander y quedó incluida en la lista de embarcaciones de nuestro puerto el 11 de abril de 1867, capitaneándola don J. Coux. De Londres a La Habana zarpó con carga general para retornar después desde el puerto de destino a Liverpool, haciendo a partir del 8 de junio de 1870 al 21 de febrero de 1871, en distintas travesías, 259 singladuras y durante este período de tiempo el buque originó un gasto total de 231.660 reales de vellón, suministrando 758 raciones de popa y 3.045 de proa, gastándose en rancho 24.605 reales, con lo cual vino a costar cada ración, aproximadamente, 6,47 reales y 8,50 la ración de popa y 6 la de proa. La tripulación de la corbeta estaba integrada por 17 hombres y en uno de sus viajes de Liverpool a La Habana para retornar a Santander había invertido 148 días incluidos los de la recalada en distintos puertos. Perteneció esta corbeta a los armadores santanderinos señores Hijos de Dóriga.

BERGANTÍN «JOVEN GABRIEL»

Desplazaba 122 toneladas siendo propiedad de doña Gabina Talledo y el 22 de mayo de 1865 su capitán don Domingo Mandaluniz obtenía la Real Patente de Navegación para ir de Santander a La Habana, cargado con harinas. Valía este buque 160.000 reales de vellón.

BERGANTÍN «FLORENCIA»

Fueron sus dueños los armadores santanderinos Revuelta Hermanos, los cuales en el mes de octubre de 1867 le enviaron a La Habana cargado con harinas y al mando de don José Benito Padrón.

PATACHE «MILAGROS»

Había sido fabricado en Castropol por don José Suárez en agosto de 1867 y perteneciendo al armador don Casimiro Jado, tenía 43 toneladas de registro.

BERGANTÍN «RIANCHO»

Figuraba en la lista de embarcaciones santanderinas en el año 1859 y el día 29 de abril de 1862 entraba en el puerto de Santander procedente de La Habana, cargado con 604 cajas de azúcar que valían 626.620 reales de vellón. El 31 de mayo de indicado año, capitaneándole don Juan Bautista Egusquiza, zarpaba nuevamente de nuestro puerto con rumbo a La Habana, fletado con harinas, realizando análoga travesía el 24 de abril de 1865. Perteneció al armador santanderino don Agustín González Gordón, y le mandó también en algunos de los viajes realizados Domenech Villalonga.

CORBETA «PANAMÁ»

Botada al agua desde el astillero de La Graña donde fue construída para el armador santanderino don Antonio Cabrero, realizó un viaje de Santiago de Cuba a Santander el 2 de marzo de 1861 fletada con cajas de azúcar, y sacos de café, que pagó cada uno de ellos como flete «70 centavos y nada más». El 9 de septiembre de 1861 ponía la proa de Colón a Santander para traer un cargamento de cacao valorado en un millón de reales, viniendo encargado de la derrota D. E. Soto. Desde nuestro puerto al de La Habana y a otros de la isla de Cuba hizo numerosos viajes para abastecer de harinas, los mercados cubanos, como el iniciado el 20 de marzo de 1875 al transportar 2.700 barriles y 500 sacos de harina, además de 150 bultos de diversas conservas, yendo el buque al mando de don N. Domenech. Tuvo un arqueo de 270 toneladas y procedente de Savannah echó el ancla en Santander el 19 de marzo de 1877, cargado con 8.053 piezas de madera.

CORBETA «PARQUETE DE CANTABRIA»

Construída en Inglaterra fue este buque el segundo del mismo nombre incluído en la matrícula santanderina y el 20 de julio de 1859 emprendió la travesía de Santander a La Habana, cargada con 795 barriles medios de harina y 35 sacos de la misma mercancía, que valían 132.000 reales de vellón y pagaron por el seguro 1.654 reales de vellón, a razón del 1,25 por ciento para cubrir los posibles riesgos de la expedición. Soltaba la vela el 23 de agosto de 1863 en el puerto de La Habana para rendir viaje en el nuestro y después de poner bajo cubierta 43 cajas de azúcar, 251 pipas de aguardiente, 766 cajetillas de cigarros, 900 cueros al pelo y 1.800 quintales de pelo de tinte. El capitán don J. B. Onzaín la fondeó en la bahía santanderina el 2 de febrero de 1867 trayéndola

desde Santiago de Cuba, fletada con 400 bocoyes de ron, 31 sacos de café, 28 de cera, 82 tirantes de caoba, 5.600 cocos, 161 sacos de cacao, algunos miles de tabacos, etc. De las aguas de la bahía santanderina puso la proa hacia las de La Habana el 30 de abril de 1868, cargada con 2.100 barriles y 750 sacos de harina, además de distintas partidas de bujías, jabón, sidra, etc. De Matanzas para Santander zarpó el 9 de abril de 1869 para traer 553 pipas de aguardiente de caña consignadas al armador don José Alejandro Bustamante. Esta corbeta desplazó 316 toneladas y todavía en el año 1891 continuaba incluida en la relación de embarcaciones santanderinas. Ancló nuevamente en La Habana el 14 de abril de 1875 para vender allí 3.010 barriles de harina a 29 pesos barril y 849 sacos a 28,75 pesos. En otro de sus viajes del puerto cubano al de Santander, comenzado el 23 de enero de 1877, condujo 515 bocoyes de aguardiente de caña, 30 medias pipas y 130 cuarterolas de dicho licor, además de taer 6.000 cocos.

BERGANTÍN «AFRICANO»

Desplazaba 168 toneladas y los armadores santanderinos Torriente Hermanos le vendieron a su convecino don Pedro Echevarría el 25 de mayo de 1860. Días después de la citada fecha partía de Santander para Burdeos fletado con harinas y capitaneado por don Juan José Gallo.

BERGANTÍN-GOLETA «ADELA»

Inició una travesía para ir a Puerto Rico, desde Santander, el 26 de junio de 1860, después de haber fondeado en nuestro puerto procedente del de La Guayra con un cargamento de cacao, el 12 de marzo de 1859. Fue de 65 toneladas y de la pertenencia de don Pedro de la Puente.

CORBETA «NUEVA ENGRACIA»

La mandaba don M. Cucullo, que la llevó de Liverpool a Manila en una travesía iniciada el 14 de noviembre de 1860, y del puerto de Londres zarpó para la capital de Filipinas el 4 de junio de 1862. Fue de Manila a Falmouth en un viaje comenzado el 4 de diciembre de 1862 y desde Cádiz retornaba al puerto filipino, antes citado, al salir el 12 de enero de 1863.

BERGANTÍN «TERPSÍCORE» (a.) *Javiera*

Huidobro e Hijos, armadores santanderinos, le vendieron a su convecino don Manuel Fernández Gutiérrez, el 27 de mayo de 1861. Este buque

como todos los de nuestra matrícula era dedicado preferentemente por los armadores al comercio harinero con la isla de Cuba, pero fondeó también en distintos puertos del Norte de Europa y en otros americanos, como el de La Guayra, donde cargó sacos de cacao para traer a Santander cuando le capitaneaba don José Gómez Quintana.

BERGANTÍN «TITA»

Procedente de La Habana había anclado en la bahía santanderina, terminando uno de sus viajes el 4 de mayo de 1859 para descargar 399 cajas de azúcar, valoradas en 260.000 reales de vellón, capitaneándole don Juan Cadelo. Emprendía la ruta de Santander a La Habana en 16 de agosto de 1861, fletado con 1.450 barriles grandes y 100 sacos de harina y retornó del puerto de la capital cubana el 9 de mayo de 1862 al nuestro, cargado con 400 cajas de azúcar. Repetía esta travesía el 10 de noviembre de 1863 trayendo 900 cajas de azúcar. Para llevar a La Habana 2.388 barriles grandes y 305 sacos de harina, zarpaba de Santander el 27 de enero de 1867.

BERGANTÍN «JOVEN VALENTÍN»

Había sido construido en Viavélez por el maestro don José Ron y perteneció al armador santanderino don Antonio Ríos que hubo de venderle el 29 de julio de 1861 a otros armadores locales.

BERGANTÍN «PANAMÁ»

Desplazaba 198 toneladas y pertenecía en el año 1859 al armador santanderino don Antonio Cabrero. En uno de sus viajes salía de nuestro puerto para La Habana fletado con harinas y capitaneándole don N. Soto.

CORBETA «CASUALIDAD»

Pertenecía a nuestro ascendiente el armador santanderino don Bonifacio Ferrer de la Vega y desplazaba 467 toneladas, valiendo 10.000 pesos fuertes, quedando despachada de salida en Barcelona el 4 de agosto de 1860 para ir desde las aguas barcelonesas hasta las de La Habana, donde fondeó el 30 de septiembre al mando del capitán don Juan José Felipe de Igartúa. En este viaje recibió a bordo además de varios pasajeros 450 pipas de vino, 569 cajas con jabón, 3.505 botijuelas de aceite, 13.948 ladrillos de azotea, 6.000 gruesos y otras mercancías. Integraban la tripulación de esta corbeta 6 marineros, 2 mozos, el contramaestre, un paje y el carpintero, teniendo el capitán a sus órdenes inmediatas al pilo-

to. Ganaba el capitán 60 pesos al mes, 30 el piloto, 25 el contra maestre, 18 el carpintero, 17 el cocinero, igual sueldo cada uno de los seis marineros y 15 cada mozo, percibiendo el paje 6 pesos mensuales. El 17 de octubre de 1860 zarpaba la CASUALIDAD del puerto de La Habana hacia Nueva Orleans donde recibió a dos pasajeros de cámara y 800 pacas de algodón reprensadas, para venir desde allí directamente a Santander, mediante el pago de 10,5 reales por quintal de peso, estipulándose un plazo de 30 días laborables en la carga al buque, contados desde que avisase el capitán de estar listo y cobrando 35 pesos por cada día de demora, siendo el importe del flete 2.500 pesos, y pudiendo poner además a bordo del navío los cargadores un millar de duelas libres de flete. Estaba al ancla en nuestro puerto la corbeta el 23 de marzo de 1861 y no mucho después emprendía un nuevo viaje para comenzar la derrota en demanda de las aguas cubanas, habiendo sido revisada convenientemente al hacerse, antes de iniciar la navegación, un completo recorrido del casco y arreglar el palo mesana, abonando el armador por todos estos gastos 10.264 reales de vellón además de otras cantidades por lo referente a los arreglos de herrería, cerrajería, clavetería y repuestos de jarcias. Fletado con 672 barriles de 8 arrobas y 202 de cuatro arrobas de harina y 999 sacos de harina además de otros efectos, puso proa a la mar al ir a La Habana desde Santander el 26 de marzo de 1861 para retornar a las aguas santanderinas el 22 de noviembre del citado año, después de haber hecho numerosas singladuras, y a La Habana, Nueva Orleans, Barcelona, Falmouth, Greenok y Matanzas, ascendiendo los gastos del buque en estas navegaciones a 0.769 libras con cincuenta y tres. Yendo en demanda de Buenos Aires desde La Habana soltó la vela el 15 de diciembre de 1862, fletada con 1.501 cajas de azúcar y 4 arrobas de café y después de realizar otras navegaciones volvía al puerto habanero el 30 de julio de 1863, procedente de Buenos Aires, para dejar en el puerto cubano variados «frutos de saladero» (9) y principalmente carne en tasajo de la cual se hacía gran consumo en la isla de Cuba. Durante una travesía de La Habana a Liverpool, para llevar un cargamento de melaza, naufragó LA CASUALIDAD el 19 de febrero de 1864 en Cayo Blanco (Cárdenas).

CORBETA «Y. F. V.»

El maestro constructor don José Bosch, de San Feliú de Guixols, la hizo en 1866 para nuestro ascendiente don Bonifacio Ferrer de la Vega, armador santanderino, y tenía 120 pies de quilla limpia, de alefriez a alefriez, 18 de puntal y 31 de manga, a cuyas medidas correspondían 497,94 toneladas. El 21 de noviembre de 1866 hacíase a la mar para ir

(9) Véase Apéndice.

a La Habana en cuyo puerto daba fondo el 14 de enero de 1867, zarpando después de la capital cubana el 13 de febrero del citado año último para arribar a Matanzas en dos singladuras y permanecer allí hasta el día 3 de marzo que puso la proa con rumbo a Liverpool. Soltó el ancla en el puerto inglés el día 6 de abril, dejándole el 10 de mayo para salir en demanda de Santander, entrando en las aguas de nuestra bahía el día 18 y capitaneándola en todas estas travesías don José María Martínez. El sobordo de dicha fragata en su primer viaje de Santander a La Habana, devengó un flete de 6.147 pesos y estaba integrada la carga por losetas de barro, cajas de fruta, pipas de aguardiente, cuarterolas de vino, cajas con botellas de sidra y licores, frutas en almíbar, tapones de corcho, pianos, papel blanco, cajas con arrobas de jabón, conservas de pescado, sacos de avellanas, escobas de monte, cintas de algodón, baúles con pieles marroquies, campanas de bronce, badajos, cajas de champán, tejidos de diversas clases, etc. Los pasajeros que hicieron el viaje fueron don Gregorio Martín Prieto con su esposa y cuatro hijos, que iban a proa, y pagaron 200 pesos en total, don Ramón Soler y Regual con la suya, que abonó 90 pesos, lo mismo que don Pedro Domingo Pierrer, dando don Juan Trout y Ramón 50 pesos, lo mismo que don Juan Torruella y Casademun y don Miguel Roura y Masturia, pagando 45 pesos por el pasaje don Juan Guinart y don Ramón Martín y Boada. Estos dos señores últimamente citados, lo mismo que don Buenaventura Vila y Gereña, debían de hacer efectivo el importe de su viaje al desembarcar en La Habana.

Fondeada la corbeta en Burdeos y mandándola el montañés don Fidel de Ibaseta, gran conocedor de los mares del Extremo Oriente, comenzó un viaje el 16 de junio de 1870 para arribar el 17 de noviembre del mismo año a Saigón desde cuyo puerto partió para Hong-Kong, perdiéndose totalmente durante esta travesía el 19 de diciembre a «los 10°, 40' Ld. y 121°, 52' L., del meridiano de San Fernando».

Por una carta que escribió Ibaseta estando en Singapur, conocemos estos detalles del desgraciado suceso: «Acaeció el naufragio el 19 de noviembre de 1870 a la madrugada, dando el buque sobre un escollo que ningún plano ni derrotero menciona, haciendo la desgracia que se perdiese la lancha preparada precipitadamente y con cuanto en ella había puesto, quedando un pequeño bote al que se agarraron y formando también una balsa en que se pusieron algunos víveres y parte de los tripulantes, pues necesitaban el referido bote para remolque. Duró esto hasta el día 21 en que fueron recogidos por una barca inglesa, de nombre CLARENDON, siguiendo con ella hasta el 24, que a las siete de la noche se encontraron varados sobre un bajo que no rompía y del cual salieron con la fuerza de un chubasco, cuando ya estaban preparadas las embarcaciones para abandonar, por tener la bodega ocho pies de agua, siguiendo dando a las

bombas y arrojando carga al mar los 26 hombres que reunieron las dos tripulaciones, animadas de conseguir donde desembarcar. Tuvieron que desistir y prontamente embarcarse en las embarcaciones menores que eran dos: una lancha y un bote salvavidas, ambos muy buenos, pues otro que tenían por la popa se perdió con dos tripulantes de la «Y. F. V.», uno francés y otro español, siguiendo con nuevos sufrimientos hasta la noche del 31, en que desapareció el bote en que iban siete hombres, dos de la «Y. F. V.» y cinco de la CLARENDON, sin que se sepa si naufragaron y qué fue de ellos por haber acaecido la separación entre chubascos. Por fin en 18 de enero ya cerca de la tierra los recogió un vaporcito costero llevándolos a la población de Sarasoak, en Borneo, embarcando días después para Singapoore».

BERGANTÍN «LIAÑO»

Fueron sus armadores los señores Pineda y otros y mandándole el capitán Andújar emprendió una travesía de Puerto Rico a Santander el 19 de septiembre de 1863, para traer un cargamento de sacos de café que valía 350.000 reales de vellón.

PATACHE «TOMASITA NUEVA»

Don José Arano y otros armadores eran los dueños de este patache que desplazaba 80 toneladas y que hacía el comercio de cabotaje desde Bayona de Galicia a Bayona de Francia, preferentemente, en 1874.

PATACHE «SEGUNDA MARÍA»

Tuvo un arqueo de 76 toneladas perteneciendo a doña María Concepción Costales en el año 1874.

PATACHE «MARGARITA»

Propiedad del santanderino don Ramón del Cañal Vigil, desplazaba 69 toneladas, navegando en 1874.

PATACHE «AMELIA»

Su arqueo fue de 42 toneladas y era propiedad de la Real Compañía Asturiana de Minas que le utilizaba para el transporte de sus minerales, en 1874.

PATACHE «SELLA»

De la pertenencia de la señora viuda de don Jerónimo Pujol, tenía de arqueo 35 toneladas.

PATACHE «DON JOSÉ»

Del armador santanderino señor Cañal Vigil y navegaba en 1874. Tenía 31 toneladas de arqueo.

PATACHE «LUISA»

Don Indalecio Sánchez de Porrúa, establecido en Santander, era su dueño en 1874 y tenía 26 toneladas de porte.

LANCHÓN «CLARA»

Le mandaba el capitán Ruiz, perteneciendo a don José Ruiz y a otros armadores santanderinos, dando al ser arqueado 20 toneladas. De Santander a Castro Urdiales zarpaba el 14 de septiembre de 1876 cargado con 120 sacos de salvado, 75 de harina y otros artículos comerciales.

CORBETA «JOSÉ MARÍA»

Incluida en la matrícula santanderina, como todos los anteriores, y en el año 1874, fue su armador el montañés de Cantabria don Pedro de la Torriente, que la destinó con preferencia a transportar harinas y otras mercaderías desde el puerto de Santander a los de la isla de Cuba. Tenía 501 toneladas de porte.

FRAGATA «DON JUAN»

Fue el buque de vela de más tonelaje de los incluídos en la matrícula santanderina y uno de los mayores de España en su clase, habiendo sido construído en el nuevo astillero de Guarnizo por don E. Gassis y Hermano en 1871 para el comerciante y armador de nuestra plaza don Juan Pombo. Tuvo 1.118 toneladas de registro y durante varios años la mandó el capitán don Blas de Gorordo al realizar magníficos viajes hacia los principales puertos de Europa y de la América española, aunque preferentemente hiciera la carrera a los de la isla de Cuba. Soltaba la vela en nuestra bahía el 6 de marzo de 1875 para ir a La Habana después de recibir a bordo 5.220 barriles grandes de harina y 5.000 sacos de esta mercancía,

trayendo de tornaviaje un importante cargamento de azúcar. Zarpaba otra vez de Santander en demanda de La Habana el 8 de julio de 1876 con una remesa de 5.200 barriles mayores y 5.300 sacos de harina. Esta fragata continuaba inscrita entre los buques de nuestra matrícula en el año 1891 y pasado no mucho tiempo la vendió su armador a unos negociantes del Norte de Europa, naufragando finalmente el buque en aquellos mares. La salida de la DON JUAN desde Santander, cuando había sido vendida, produjo gran sensación entre la gente de mar de nuestro puerto y el ilustre escritor «Pedro Sánchez» publicó para despedir al vele-ro un emotivo artículo en *El Atlántico*, diario que se publicaba entonces en la capital de Cantabria. Con la botadura de esta fragata cesaron los trabajos de construcción naval en el nuevo astillero de Guarnizo que estuvo situado sobre La Planchada.

BERGANTÍN «PORTUGALETE»

Pertenecía a los señores Gallo e Hijos y Hazas, dando al ser arqueado 168 toneladas de peso y había caído al agua desde el astillero de La Graña, en el año 1870. Realizó numerosos viajes a la isla de Cuba y el 30 de marzo de 1877 retornaba a Santander con una partida de 600 cajas de azúcar consignada a sus armadores y al mes siguiente de haber echado el ancla, izaba la vela nuevamente en nuestra bahía poniendo rumbo al puerto de la capital cubana mandado por el capitán Uría que llevó 1.380 barriles grandes y 445 sacos de harina, además de 42 bultos de vinos españoles y otros picos de mercancía. Fletado con 1.375 barriles grandes y 600 sacos de harina, partía de Santander para La Habana, en los primeros días de enero del año 1878.

BERGANTÍN-GOLETA «ANTONIO Y RAMÓN»

Estaba incluido en la matrícula santanderina desde el año 1873 y tuvo 74 toneladas de registro habiendo caído al agua al salir de un astillero de Viavélez. Perteneció a doña Concepción Costales, domiciliada en nuestra ciudad.

PATACHE «AVELINDA»

Hecho en Lequeitio durante el año 1874 era propiedad del naviero montañés don Agustín González Gordon que le destinaba al cabotaje con los puertos de Asturias, Vizcaya, Galicia y con el de Bayona de Francia.

QUECHEMARÍN «PILAR»

Don Fernando Fresno, comerciante santanderino, fue el dueño de este quechemarín, destinado a hacer navegaciones desde los puertos de Galicia hasta Bayona de Francia. Desplazó 28 toneladas y en el año 1874 figuraba en la relación de buques de nuestro puerto.

QUECHEMARÍN «CARMEN»

Incluido en la matrícula santanderina perteneció a doña Josefa Tito en 1874 y tuvo un registro de 28 toneladas.

QUECHEMARÍN «EDUARDO»

Del naviero santanderino don Antonio San Emeterio, desplazaba 26 toneladas y en 1874 figuraba entre las embarcaciones del puerto de Santander.

PATACHE «MARGARITA»

En el año 1873 fue botado al agua en un astillero de Lequeitio, siendo matriculado en Santander por el naviero don José Queritegui. Tuvo un arqueo de 69 toneladas.

PATACHE «NUEVA TOMASITA»

Dio al ser arqueado en Santander 80 toneladas de registro y había sido fabricado en un astillero de Lequeitio en 1874, perteneciendo a don José Acena.

BERGANTÍN-GOLETA «TOMASITO»

Quedó matriculado en Santander en el año 1875 y había sido construido en Scosmout en el 1866. Tenía tres palos y 206 toneladas de arqueo, siendo propiedad del vecino de San Sebastián, don Justo Egurola.

CORBETA «LUISA»

Era su casco de madera y de hierro y cayó al agua en Dublín en el año 1874 para quedar incluida seguidamente en la relación de buques santanderinos y a nombre de don José Cobián, vecino de Villagarcía. Desplazaba 511,64 toneladas, dedicándola su dueño preferentemente a

realizar expediciones de harina desde Santander a La Habana y en uno de sus viajes iniciaba esta derrota en el mes de enero de 1875, llevando 4.850 barriles grandes de harina y 800 sacos de igual mercancía.

BERGANTÍN «SANTIURDE»

Desplazó 229 toneladas siendo su dueño don Manuel G. del Corral y en 12 de marzo de 1877 zarpaba de Santander a La Habana al mando del capitán C. López para llevar 1.700 barriles mayores, 300 menores y 700 sacos de harina. Entraba en Santander en uno de sus viajes retornando de La Habana el 14 de agosto de 1877, cargado con 100 cajas de azúcar y en 16 de septiembre de este último citado año, ponía rumbo desde nuestro puerto a San Juan de Puerto Rico, después de cargar 2.150 barriles grandes y 200 sacos de harina.

BERGANTÍN «ESCALADA»

Fueron sus armadores los santanderinos Gallo e Hijos y Hazas, los cuales le despacharon, al mando de don L. Asteiza, el 2 de marzo de 1875, para ir desde nuestro puerto al de La Habana después de recibir a bordo 2.075 barriles grandes de harina y 150 sacos de la misma mercancía, además de 1.245 bultos de conservas, barricas de vino, etc. Procedente en uno de sus viajes de la capital cubana echaba el ancla en la bahía santanderina el 18 de agosto de 1876 trayendo 497 cajas de azúcar y 97 de cera. Hacíase nuevamente a la mar desde nuestro puerto, hacia el de La Habana, el 2 de julio de 1877 llevando 1.840 barriles grandes y 350 sacos de harina, además de 500 sacos de cal y 1.245 bultos de vino.

BERGANTÍN «PETRONILA»

Perteneció también a los señores Gallo e Hijos y Hazas, y para ir a La Habana desde Santander, zarpó el 16 de octubre de 1876 fletado con 1.360 barriles grandes y 438 sacos de harina. Viniendo de Cárdenas entraba en nuestro puerto el 30 de marzo de 1877 dejando 800 cajas de azúcar y mandado por el capitán Bernaola. Nuevamente ponía la proa rumbo a La Habana desde Santander el 23 de abril del citado año último, fletado con 1.395 barriles grandes y 108 sacos de harina, completando la carga 761 bultos de ginebra y otros efectos comerciales.

CORBETA «PRIMERA SUSANA»

El montañés don Pedro de Mier, residente en La Habana, donde tenía muy importantes negocios en 1860, fue su armador, y la capitaneaba

don J. Sanjurjo. Estaba fondeada y surta en Santander y puesta a la carga el 6 de febrero de 1875 recibiendo 2.760 barriles grandes y 500 sacos de harina destinados a La Habana. Repitió esta derrota, iniciando otra travesía, el 15 de noviembre de 1877, fletada con 2.100 barriles grandes y 250 menores de harina, mil sacos de sal, 272 bultos de vino y otras mercancías. Nuevamente zarpaba de Santander en el mes de diciembre de 1878 para transportar con igual destino, que el antes indicado, 1.845 barriles mayores de harina de 8 arrobas de peso cada uno y 100 menores de a 4 arrobas, consignado todo al armador.

BERGANTÍN-GOLETA «JULIANA»

Los santanderinos don Juan de la Pedraja y don Manuel Abascal fueron sus armadores y este buque quedó despachado para zarpar de Santander a La Habana el 26 de junio de 1876 llevando 5.000 sacos de harina. Repitió análoga derrota el 22 de enero de 1877 después de cargar 1.990 barriles y 1.000 sacos de harina. Tuvo un registro de 105 toneladas.

GOLETA «CONCHA»

Pertenecía en 1874 a doña Concepción Costales, vecina de Santander, y tuvo 70 toneladas de arqueo.

BERGANTÍN «VILLADA»

De la propiedad del armador santanderino don Juan Pombo, desplazaba este buque 171 toneladas, haciendo principalmente la carrera de Santander a los puertos de Cuba, llevando harinas. Estaba incluído en la matrícula local en el año 1874.

CORBETA «CELORIO»

Construída en Inglaterra comenzó a navegar en el año 1870, siendo de la pertenencia de los santanderinos Gallo e Hijo y Hazas. Tenía 269,64 toneladas de arqueo y el 19 de febrero de 1876 ponía rumbo a La Habana desde la bahía santanderina para llevar 2.500 barriles y 500 sacos de harina al mando del capitán Castillo. Hizo análogo viaje el 19 de enero de 1877 y transportó 1.848 barriles grandes y 300 sacos de harina, 500 sacos de sal, 1.245 bultos de vino, conservas y otros efectos. Retornaba del indicado puerto cubano al de Santander el 14 de diciembre de 1877 y trajo 600 cajas de azúcar consignadas a los armadores de dicha corbeta.

BERGANTÍN «SALVADOR»

Desplazaba 177 toneladas y fueron sus armadores los señores Hijos de López-Dóriga. Le mandaba don Gervasio de Olivares en la derrota que hizo de Santander a Liverpool, fletado con harinas e iniciada el 29 de septiembre de 1860. En una de sus travesías de Santander a La Habana, capitaneándole don N. Gavica, llevó 2.400 barriles grandes y 400 sacos de harina, y en otra navegación análoga comenzada el 27 de septiembre de 1866, después de rendir viaje en nuestro puerto al venir de Hamburgo y mandado por don Isidoro de Goyenechea. Había caído al agua este bergantín desde el Astillero de La Vega (Abando) el 18 de mayo de 1857 y construido por don Andrés de Arana.

BERGANTÍN «COLOMBIA»

Tuvo 195 toneladas de arqueo y fue del armador santanderino don Antonio Cabrero. Desde nuestro puerto al de Santiago de Cuba hacía a la mar el 10 de septiembre de 1864, fletado con 1.375 barriles mayores de harina y 330 sacos de la misma mercancía, piloteándole don N. Soto; de Santander a La Habana comenzó otro viaje, fletado también con harinas, el 6 de agosto de 1867 al mando de don Eladio Fernández.

FRAGATA «POMBO»

Perteneció al naviero santanderino D. Juan Pombo y tuvo 381 toneladas de registro, mandándola el capitán Gavica en distintos viajes desde nuestro puerto a los de Cuba, saliendo en uno de ellos de Santander para La Habana, fletada con 2.960 barriles mayores y 2.771 sacos de harina el 27 de septiembre de 1866, habiendo rendido antes viaje en la bahía santanderina al venir del puerto habanero el día 10 del indicado mes y año para dejar, consignadas al armador, 1.500 cajas de azúcar.

BERGANTÍN-GOLETA «TERESITA»

Don Marcelino Alonso era su propietario y el 24 de enero de 1867 le despachaba de salida para La Habana, desde Santander, cargado con 1.120 barriles mayores y 220 sacos de harina, yendo de capitán don C. Iglesias. El 19 de febrero de 1877 volvía a Santander en otro de sus viajes procedente de La Habana, al mando del capitán Araluce y dos meses después izaba la vela en la bahía santanderina poniendo la proa en demanda de San Juan de Puerto Rico, cargado con 990 barriles grandes de harina y

200 sacos de igual polvo, además de 50 cajas de vinos españoles. Desplazó 130 toneladas de arqueo y en otra de sus expediciones de La Habana a Santander había traído anteriormente con el capitán don N. Díaz, 117 cajas de azúcar, aseguradas en 60.000 reales de vellón, el 29 de julio de 1861.

GOLETA «SOCORRO»

Fue construída en Bindec durante el año 1868 y quedó incluída en la matrícula santanderina, como propiedad de don Antonio Pla, dando un registro de 210 toneladas según informe del maestro arqueador de nuestro puerto. Dejaba las aguas santanderinas el 17 de febrero de 1875, cuando la llevaba el capitán Gantes, fletada con 1.610 barriles grandes y 200 sacos de harina destinados a surtir los mercados de Cuba. El 17 de febrero de 1877 emprendía otra navegación de Santander a La Habana cargada con 1.600 barriles mayores y 250 sacos de harina.

CORBETA «DESENGAÑO»

Salió de las gradas de un astillero de Glasgow en el año 1856 siendo su casco de hierro y tuvo un arqueo de 185 toneladas, haciendo después repetidos viajes desde nuestro puerto a los de la isla de Cuba, para surtirlos de harina. Pertenecía al montañés don Pedro Rivas.

CORBETA «PAQUITA»

Pertenecía al armador montañés don Pedro Blanco, establecido en Manila, desde cuyo puerto hizo diversas travesías a los más importantes de China. Desplazaba 522 toneladas y había sido botada al agua desde un astillero de Liverpool en el año 1855.

CORBETA «PETRONILA»

Fue construída en Blanes en el año 1857 y quedó matriculada en la Comandancia de Marina de Santander. Tuvo un registro de 248 toneladas e hizo numerosos viajes a los puertos cubanos y a los del Norte de Europa, siendo uno de ellos el terminado en nuestra bahía al venir de La Habana el 22 de octubre de 1863, cargada con 483 cajas de azúcar, 11 arrobas de café, 100 arrobas de cera, 200 pipas de aguardiente y 48 millares de tabacos. De Santander a Puerto Rico soltó la vela el 28 de abril de 1863 llevando 2.240 barriles mayores y 500 sacos de harina y el 19 de abril de 1864 soltaba el ancla en el puerto de Santander trayendo 1.218 cajas de azúcar. La capitaneaba don Valentín Lavín.

CORBETA «ISABEL»

Propiedad del montañés de Cantabria D. Luis Ortiz la capitaneaba el Sr. Arrandiaga, que la llevó con harinas repetidamente para abastecer el mercado cubano. De tornaviaje de una de estas travesías echó el ancla en la bahía santanderina al venir de La Habana, el 17 de agosto de 1877, fletada con 1.200 cajas de azúcar para el armador.

BERGANTÍN-GOLETA «PEPITA VICENTA»

Construída en un astillero de Muros durante el año 1856 tenía un registro de 209,1 toneladas y fue propiedad de don Ramón Soya, vecino de Bayona de Galicia, que la matriculó en nuestro puerto. El 4 de octubre de 1877 en uno de sus viajes echaba el ancla en Santander al venir de Glasgow, cargada con 20.100 kilos de carbón y 132 cascós de aceite. Estaba a la carga en nuestro puerto para llevar una partida de harinas a Cienfuegos en 30 de diciembre de 1877.

CORBETA «DOÑA FLORA DE POMBO»

Fue fabricada en Arenys de Mar en 1865 para el armador santanderino don Juan Pombo. Desplazaba el buque 652 toneladas brutas y 554 netas. Entre los viajes que hizo a la isla de Cuba podemos citar el emprendido el 10 de agosto de 1876 al salir de Santander para La Habana con 5.220 barriles grandes y 530 menores de harina, completando el cargamento 377 garrafones de ginebra y 5.300 sacos de harina. Retornó al puerto de Santander desde la capital cubana, fletado con 1.500 cajas de azúcar y 70 cuarterolas de aguardiente de caña y el 30 de diciembre de 1877 esta corbeta quedaba habilitada para emprender un nuevo viaje de Santander a La Habana al mando del capitán Echevarría.

MATRÍCULA DE VELEROS SANTANDERINOS EN EL AÑO 1878

PATACHE «AMALIA»

Construído en Navia, tuvo 59 toneladas, siendo su armador don Ramón Troncoso, vecino de Avilés.

CORBETA «ANTELA»

Incluída en la matrícula santanderina desde 1870, había sido botada al agua en Sunderland el año 1859 y desplazó 488 toneladas. Pertenecía al armador santanderino don Agustín González.

BERGANTÍN-GOLETA «ANTONIO Y RAMÓN»

Figuraba en la lista de embarcaciones santanderinas desde 1873 y había caído al agua desde un astillero de Viavélez en el indicado año. Su registro fue de 74 toneladas y doña Concepción Costales era la propietaria.

PATACHE «AVELINDA»

Salió de un astillero de Lequeitio en 1874 y fue propiedad del armador don Agustín González.

CORBETA «CARMEN LUISA»

Tuvo casco de madera y hierro, siendo construída en Dublín en el año 1875; pertenecía a don Juan Cobián, vecino de Villagarcía, y desplazaba 511 toneladas.

FRAGATA «CASTILLA»

Fabricada en Blanes en 1873 para el armador santanderino don Juan Pombo, tenía 340 toneladas de registro.

CORBETA «CELORIO»

De construcción inglesa comenzó a navegar en 1870 siendo propia de los señores Gallo e Hijo y Hazas; fue de 269 toneladas de registro.

CORBETA «CONSTANCIA»

Botada al agua en 1864 en Midlesborough, dio 317 toneladas de porte al ser arqueada. Era de casco de hierro y el armador santanderino don Pablo Blanco, establecido en Manila, fue su dueño.

CORBETA «DESENGAÑO»

En 1856 y en el puerto de Glasgow dejó las gradas teniendo casco de hierro y 185 toneladas de porte. El montañés don Pedro Rivas era su dueño.

FRAGATA «DON JUAN»

Con un tonelaje neto de 812 toneladas fue del armador santanderino don Juan Pombo y había sido construída en el Real Astillero de Guarnizo el año 1871.

CORBETA «DOÑA FLORA DE POMBO»

Salió del astillero de Arenys en el año 1865 donde se fabricó para don Juan Pombo, desplazando 652 toneladas brutas y 554 netas.

FRAGATA «DÓRIGA»

Botada al agua en Liverpool en 1866 tuvo casco de hierro y un registro de 554 toneladas netas. Los santanderinos Hijos de Dóriga, fueron sus armadores.

BERGANTÍN-GOLETA «DOROTEA»

Figuraba en la lista de embarcaciones santanderinas desde el año 1857 durante el cual fue construída en San Sebastián. Desplazaba 134 toneladas netas y pertenecía a don Agustín González.

CORBETA «DOS HERMANOS»

Dejó el astillero de Ripa en 1863 y don Manuel G. del Corral era su armador. Tuvo esta corbeta 302,6 toneladas de porte.

GOLETA «SOCORRO»

Su registro fue de 200 toneladas y pertenecía al vecino de Gijón don Antonio Pola, habiendo sido construída en Bindec en el año 1868. Quedó matriculada en nuestro puerto en 1873.

BERGANTÍN-GOLETA «TERESITA»

Del armador santanderino don Marcelo Alonso, quedó incluido en la lista de embarcaciones santanderinas durante el año 1873. Tuvo un arqueado de 104 toneladas.

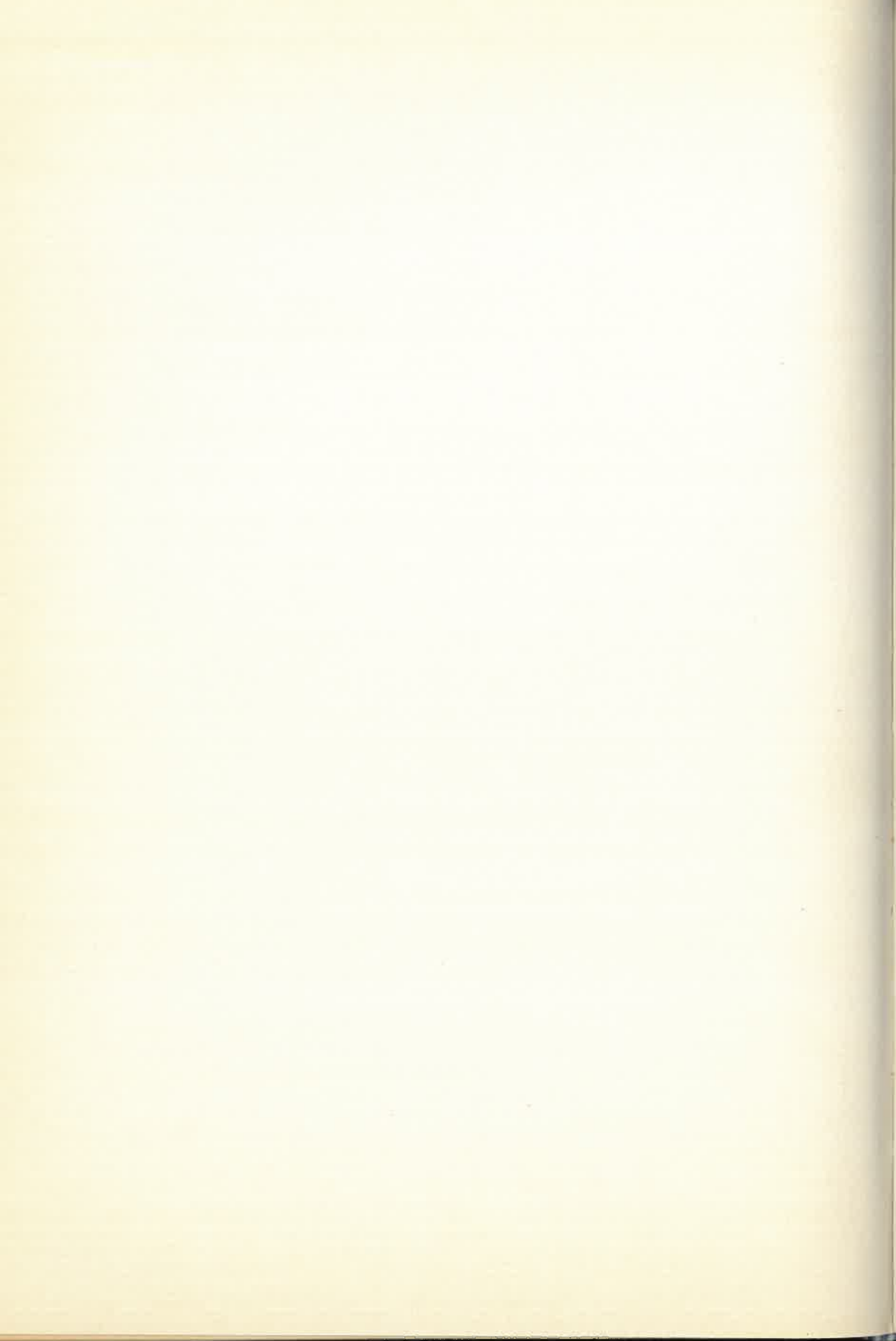
PATACHE «NUEVA TOMASITA»

Fabricado en un astillero de Lequeitio en 1874, fue su armador don José Arcena, domiciliado en San Sebastián. Desplazaba 80 toneladas.

BERGANTÍN-GOLETA «TOMASITO»

Construido en Scosmout en el año 1866, se inscribió en la relación de los buques santanderinos en 1875. Tenía tres palos, 306 toneladas de arqueado y era propiedad de don Justo Egurola, vecino de San Sebastián.

APÉNDICES



1.º Algunos temas relacionados con la marina cántabra.

LAS FERRERÍAS DE CANTABRIA

Las referencias más antiguas que hemos encontrado relacionadas con la industria de las ferrerías establecidas sobre el territorio de la actual provincia de Santander, aparecen consignadas en un privilegio de don Alfonso XI, dado en Valladolid en 4 de febrero y era de 1363 años, «en el cual se ordena que a los ferreros, desde La Haya del valle de Mena hasta Ontón y Llanes, abastecedores de nuestras ferrerías, que trabajan en las Asturias de Santilana, no se les cobre tributo alguno, salvo su cincuin sueldo de todo quintal de fierro y, no habiendo tenido costumbre de pechar moneda, quedan exentos del pago de toda moneda forera e de todos pechos»; añadiendo el privilegio: «Otrosí tenemos por bien, que no consientan los Merinos a ningunos caballeros nin escuderos de las comarcas que tomen ni roben los bajeles que traen la vena de nuestras ferrerías.»

El citado privilegio fue confirmado por el rey don Enrique III, en 15 de septiembre de 1409, que dió nuevas ventajas a los ferreros montañeses, «cuando fueron a pedir merced mostrando privilegios de los reyes».

Contenía, entre otras favorables disposiciones el privilegio para los ferreros de nuestra tierra, las que hacían a la facultad de tener éstos jurisdicción propia, prohibiendo «que no se les embargue el haber sus Alcaldes e sus Merinos e sus Escribanos», relevándoles de comparecer ante otros «Alcalde nin Merinos de la comarca, por ningun pleito que han de pasar en ningun Alcalde, salvo el de su Fuero, ni impongan lenguas en su jurisdicción, salvo Nos y la Nuestra Corte».

Diversas confirmaciones, hechas por los monarcas españoles hasta Fernando VI, mereció el privilegio de don Alfonso XI y que inclúyese

en una ejecutoria a favor de don Juan Fernández de Isla, el 18 de septiembre de 1756, documento de cincuenta y cuatro folios que guarda el Centro de Estudios Montañes en Santander.

La producción de las ferrerías montañesas de Cantabria fue destinada en parte a surtir desde tiempo inmemorial los mercados extranjeros, arribando a los puertos ingleses como Plymouth diversas remesas de los hierros labrados en ellas y surtiendo también con reiterados envíos a distintas localidades marítimas de Asturias, de Galicia, de San Sebastián y de Bilbao, sin contar las expediciones destinadas al puerto de Cádiz y a los de nuestras colonias de América.

En el año 1800 las veinticinco ferrerías y los cinco martinetes de nuestra provincia producían anualmente 26.000 quintales hierro macho, siendo cada quintal de un peso equivalente a 155 libras de Castilla, y diferenciándose del quintal simple de Bilbao en que éste solo tenía 100 libras. Por último, en 1874 las ferrerías santanderinas más importantes eran las de Ramales, con una producción de 2.400 quintales de hierro dulce y las de La Pendarina y Horna con un rendimiento respectivo de 1.046 y 766 quintales al año.

Todavía en el año 1840 la provincia de Santander contaba con treinta y cuatro ferrerías que tabajaban en plena actividad y varios martinetes o ferrerías menores que producían distintos útiles de trabajo.

La ferrería de Santiurde de Reinosa elaboraba en 1840 «hierros de planta», cuadradillo, carretel, banderilla y petronilla», produciendo también «acero refinado para sables, cuadrado ordinario, cuadrado entrefino, cuadrado entrefino Milán, espadilla y curvado» (véase las ferrerías en la provincia de Santander de Fernando Barreda, Madrid 1948, Revista *Las Creencias*, año XIII, núm. 2).

FÁBRICAS DE ARTILLERÍA EN LIÉRGANES Y LA CAVADA

Las fábricas de cañones de hierro colado y proyectiles, establecidas en Liérganes y en La Cavada, merecedoras de un estudio especial por la gran importancia que lograron adquirir, comenzaron a funcionar después de haber solicitado el 14 de diciembre de 1621 Juan Curcio, vecino de Lieja, que le diese el Rey privilegio durante 15 años para fundir artillería de hierro colado y otras cosas «de hierro en estos reinos, porque habiendo tratado de esto descubrió una mina de hierro en el lugar de Liérganes y Junta de Cudeyo». De la pretensión de Juan Curcio pidió informe el Rey a los procuradores de Vizcaya y no accedió entonces a lo solicitado por Curcio, basándose en haber sido contrario a éste el informe emitido. Posteriormente logró Juan Curcio que los grandes servicios que había prestado en Flandes, «proveyendo de pólvora, balas y municiones a los ejércitos españoles,

haciendo además condiciones de todos géneros y calibres, conociendo los ingenios de hender fierros en piezas menudas, labrar clavazones, tirar, adelgazar y cortar hilo de fierro, cobre, plata y oro, vaciar escudos de armas (1), morillos y todo género de herramientas y servicios de fierro colado a que tenía mucha practica de su arte» le fueran reconocidos y se estimase conveniente la introducción de una industria, para la cual traía también, además del utilaje necesario, oficiales y maestros competentes.

Al morir Juan Curcio en 1629, se hizo cargo de las fábricas de Liérganes y de La Cavada don Jorge La Bande, natural de Luxemburgo, el cual construyó dos hornos más en La Cavada, falleciendo en 1643, después de haber estado casado con doña María Brito, que, al contraer nuevas nupcias con don Juan de Olivares, hizo posible que pasaran a la familia del Marqués de Villacastell en 1738 las mencionadas fábricas.

Instalose en 1754 un nuevo horno en la fundición de La Cavada, funcionando ya entonces cinco de fusión y dos de reverbero, destinados estos últimos a refundir cañones y hierro para hacer balas, trabajando además las máquinas de barrenar y torneear cañones, centrar, fogear, cortar cabezas falsas, etc.

Como prueba de la actividad de la fábrica de Liérganes podemos decir que, desde primero de noviembre de 1628 hasta igual día del año de 1630, había producido 200 piezas de artillería y 40.000 balas.

En 1734 las citadas fábricas hicieron un contrato por término de 15 años para cobrar el «quintal de cañones a ochenta y dos reales de vellón, quedando el de balería a cuatro reales y medio de plata hasta el año 1638, precios que fueron mejorados por don Diego de Noja y Castillo en un nuevo ASIENTO APROBADO POR REAL CEDULA de 24 de septiembre de 1650, obligándose el proveedora proporcionar el quintal de artillería a 35 reales.»

Desde 1670 se hicieron nuevos suministros por un período de doce años, que fue prorrogado hasta el año 1700.

Las piezas de artillería fundidas en Liérganes y La Cavada eran de los calibres 36, 24, 18, 12, 8, y 4, expresando estos números el peso en libras del proyectil. Ambas fábricas probaban sus cañones en la vertiente del monte Cabarga y en la parte que lindaba con las aguas de la bahía santanderina, sobre la cual habíase construído un adecuado muelle para cargar las piezas salidas de ambas fábricas, colocadas muchas veces en los bajeles que para el servicio de la armada española se construían en el Real Astillero de Guarnizo, como hiciérase con el REAL FELIPE en el año 1732 en el que pusiéronse 114 cañones y con el navío SANTO DOMINGO, botado al agua en 1769 desde las gradas del citado astillero, armándose con 70 cañones.

(1) Algunos de estos, que fueron fundidos en la Cavada, pueden verse todavía adornando cocinas de las casas de la Montaña de Cantabria en distintos valles de la misma.

Para la defensa de las naves del comercio santanderino, que viéronse obligadas a corsear cuando España rechazaba injustificadas agresiones, causadas por los enemigos seculares de nuestra Patria, facilitaron reiteradamente los adecuados armamentos las fábricas de Liérganes y La Cavada.

Sobre la calidad de los cañones fundidos en las citadas fábricas, conocemos la muy valiosa opinión del insigne don José del Campillo, que, en un documento elevado al Rey en 26 de junio de 1748, decía que «las fábricas de fierro de La Cavada y Liérganes en la Montaña eran celebradas en toda Europa». Esta afirmación la vemos ratificada también por un autorizado tratadista extranjero, el cual al elogiar las piezas de grueso calibre, hechas en las citadas fábricas, dice que eran «de un hierro que hacía prever los cañones de acero».

Como vestigio de los cañones salidos de la fábrica de La Cavada fuera de nuestra Patria, puede verse todavía en el camino del Spanish Fort, de Nueva Orleans, un cañón que, llevando marcado el nombre de la fábrica montañesa, indica además el año en que fue fundido.

EL LINAJE DE LOS PUEBLA

El apellido de Puebla fue uno de los más calificados en Santander. Los Puebla poseían su casa en la villa, con torre coronada de almenas de piedra de mampostería, según sabemos por el expediente incoado para el ingreso en la Orden de Calatrava del Capitán don Pedro de la Puebla y Rubín de Celis, nacido en Bielva en 1647. Los miembros de este ilustre linaje tenían «su entierro en la capilla al lado de la epístola y junto al altar mayor de la abadía santanderina».

Pertenecía a la familia de Puebla la ermita de La Magdalena, muy próxima al convento de los Padres Franciscanos en la villa santanderina, y «ocupaba una superficie de veintidós pies en cuadro y dentro de ella se encontraban tres sepulcros de piedra que demostraban gran antigüedad, y lindaba al N.O. con la muralla del vendaval y N. con huerta y convento de San Francisco y al S. calle Real».

En unas actuaciones judiciales (2) se recogieron referencias sobre la erección de esta ermita, diciéndose que en el inventario de las escrituras

(2) «La justicia, regidores y capitulares de la ciudad de Santander e individuos de su junta de propios con don Francisco Ramón de la Puebla y Velasco Ceballos, Maestrante de la Real de Sevilla y vecino del Lugar de Carandía en el valle de Piélagos, sobre la propiedad y pertenencia de varios terrenos sitos en el casco de dicha ciudad y su término. Año 1805». Se guardaban estas actuaciones, en las que intervino el escribano Picón, en los documentos precedentes de Sautuola hasta el año 1936 en la Biblioteca Municipal de Santander.

y papeles del archivo del Convento de San Francisco, formado en el año 1772 en «un libro cosido fechado y empergaminado», folio 1.º, se insertaba un testimonio cuyo tenor era el siguiente: «Antiquísima es la fundación de este Convento como evidencia el testimonio irrefragable de nuestro venerable Gonzaga, y las noticias que con la posible vigilancia y cuidado adquirió el Rvdo. P. Fray Melchor Amigo para escribir la crónica de esta Provincia de Cantabria, que aún no ha visto la luz de la prensa, demuestran fué fundado este Convento por nuestro seráfico Patriarca por los años 1212, en que el Santo llegó a esta nobilísima antigua y siempre leal ciudad, villa hasta estos últimos años, madre fecundísima de muy nobles linajes, uno de los mas célebres puertos de la Península de España y digna de los más distinguidos elogios. Luego que nuestro Fundador llegó a esta ciudad, el Ilustrísimo Caballero don Diego Gutiérrez de Escalante, ascendiente del antiguo y esclarecido linaje de los Escalantes, y fertilísimo tronco de muchas nobles y floridas ramas de nuestra España, le dió para su habitación la Ermita de Santa María Magdalena, pocos pasos distante de la ciudad y sólo ocho o diez del sitio en que poco tiempo después se fundó este convento...».

Se asegura también en el testimonio a que antes hicimos referencia «que el Rey don Alfonso IX, contemporáneo de nuestro Santo Patrón San Francisco despachó en la ciudad de Burgos una Real Cédula que mandaba a los Interventores de las fábricas de las galeras de S. M. en esta ciudad diesen a Fray Francisco de Asís la teja de sus tarazanas para la fábrica del Convento que intentaba fundar; esta Cédula desapareció en el tiempo de la peste general de España o la llevaron los claustrales.»

La ermita de La Magdalena se conservó hasta el año 1735, «en que, por condescendencia de sus nobles dueños los señores don Juan Bautista Puebla Arce y Bonifaz y doña Josefa de la Vega y Ceballos Neto, su esposa, fue demolida,» otorgándose al efecto una escritura ante Francisco Ignacio de Rubayo, escribano santanderino, el día 13 de agosto del citado año.

Los sepulcros que guardaba la ermita de La Magdalena indicaban, según las inscripciones correspondientes, pertenecer a miembros del linaje Gutiérrez de Escalante, ascendientes de los Pueblas, siendo los años de los enterramientos correspondientes a las eras de 1299, 1340 y 1314.

Según el ilustre genealogista cántabro, don Leopoldo de Barreda, Marqués de Casamena, la casa de Puebla en Santander fue la troncal de las armas de este apellido en Pámanes y Carandía, y reconoce, como la de Escalante, por fundador al conde don Gutiérre Ruiz, de la casa de Lara. Tomó esta casa el apellido de Puebla en tiempo de Toribio Ruiz Gutiérrez de la Puebla, de quien habla la Crónica de don Juan II el año 1441. La de Pámanes recayó en la de Hermosa. Armas: escudo gules y un león rampante de oro. El mayor pone además una torre (Escagedo Salmón).

Residían en Flandes durante el siglo xvi algunos miembros del linaje santanderino de Puebla, dedicados a importantes negocios mercantiles y relacionados en gran parte con el comercio de las lanas de Castilla que se exportaban por nuestro puerto. Uno de ellos fue «la Honorable persona del señor Francisco de la Puebla, hijo del señor Fernando, español, natural de la villa de Santander, que falleció el 22 de Enero de 1577, y de la señora María, hija del Señor Ferry de Marvoorde, su mujer, que falleció el 26 de Febrero de 1572». Según indica la inscripción en una lauda sepulcral existente en la iglesia de Santiago en Brujas (3).

Hasta el año de 1936, en que fue destruída la iglesia de San Francisco, se guardaba en un pequeño altar, correspondiente a la parte de la sacristía de dicha iglesia, la imagen de Santa María Magdalena, que se había venerado en la Ermita de los Pueblas, y a ella alude Jovellanos en el *Diario*, al hablarnos de su visita a Santander.

(3) Véase F. Barreda. «Dos cartas de un mercader santanderino residente en Flandes el siglo xvi», publicado por nosotros en la «Revista de Santander», año de 1934. El trabajo de referencia fue ilustrado con una reproducción fotográfica de la citada lauda. Recientemente véase Dr. Karl Arndt en el «Bulletin», Musées Royaux des Beaux-Arts de Belgique, (año 1966/3), aludiendo a nuestro citado trabajo.

2.º Datos complementarios.

PROTESTAS CONTRA CORSARIOS YANKIS

El 4 de octubre de 1777 comparecía ante el escribano de marina de Santander don Francisco de Peredo Somonte, el capitán Nicolás Kelly, que, valiéndose del interprete don Santiago Blanco, hizo una protesta contra un corsario yanki, diciendo haber salido de Dublin el 18 de setiembre del indicado año con su navío SAN JUAN EVANGELISTA o LOS HERMANOS DE DUBLIN, pertrechado y armado con cuatro cañones y dos pedreros, con carga de lastre, lienzo, paños, etc. para Oporto, y que, estando el día 23 frente a Finisterre con una gran calma, le cogió al siguiente día una cerrazón grande y viento por el sur, poniendo proa al esteseuroeste. Mejoró después el tiempo y avistó una balandra por el suroeste y viraron abordo para tierra, haciendo toda la fuerza de vela. Dicha balandra les dió caza hacia las dos de la tarde del citado día 24 y, habiéndoles alcanzado, les tiró un cañonazo, por lo que se pusieron en capa, poniendo la bandera portuguesa, haciéndoles echar el bote al agua y, llevando toda la tripulación inglesa a su bordo, se quedaron para registrar el navío, quedando solamente dos hombres de la tripulación. El corsario se llamaba REVENGE DE PHILADELPHIA, siendo su capitán Gustavo Konsingen y «aquella noche le hicimos por la vía del norte hasta llegar a la Isla de Cisarga y a legua y media de tierra, cuando les hizo echar otra vez el bote al agua, mandó el navío con toda su carga, según decían, para Nantes, en cuyo corsario estaban el 27 del mismo, que embarcaron cinco hombres de la tripulación del que declara, a bordo de un bergantín francés, que iba para dicho Nantes y que no le quisieron dejar ir hasta el 18 del mismo mes, que le embarcaron con el piloto y un pasajero a bordo de un bergantín español, que

venía de La Habana con destino a Santander», cuyo capitán don Alejandro de Villabaso lo era del bergantín NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA.

El capitán Daniel Gray, que mandaba la balandra inglesa PEGGY, manifestó en Santander el 8 de octubre de 1777, ante el escribano de marina, haber partido de San Juan de Terranova para Bilbao el 10 de setiembre del expresado año con una carga de bacalao, «bajo el convoy de la fragata del Rey nombrada SQUERAL, su capitán Harsse, con otros navíos mercantes y todos destinados para las costas de España y Portugal, continuando bajo dicho convoy y bajo sus órdenes hasta el día 30 de setiembre de 1777, que hizo su bandera de despedida, haciendo su balandra mucha agua, para procurar el primer puerto. El 3 de octubre avistó al Cabo Ortegal e intentó entrar en La Coruña, lo que no pudo conseguir a causa del mucho viento tan fuerte y contrario y reconociendo esto prosiguió la navegación a Bilbao, siempre con crecidas aguas, hasta el 7 de octubre de 1777, que a las siete de la mañana, poco más o menos, teniendo el Cabo Mayor de este puerto al S.S.E. distancia de tres a cuatro millas, se percibió una azcona corsaria americana por la banda de tierra como a una media milla y, habiéndonos apercebido tiró un cañonazo e hizo bandera provincial, no obstante persiguiendo su derrota y, un cuarto de hora después, le tiro otro cañonazo y largó sus dos gavias y todas las velas menudas y, viendo que andaba dos veces más que el referido, haciendo por su navío, hizo su bandera y se puso a la capa y, pasando dicho corsario por la popa, le preguntó dónde venía y la carga que traía». Al capitán Gray le embarcaron en una lancha pequeña de esta ciudad para que le sacasen a tierra, así como a la tripulación, llevándose el navío a San Juan de Luz.

Al siguiente día de formular su protesta el capitán Gray, pidió que se hiciera en la escribanía de marina de Santander una información para justificar cuanto había alegado, compareciendo al efecto cinco testigos, siendo el primero de ellos el patrón de barco de sardina de Santander Joaquín de la Vega, el cual dijo «que, habiendo salido a pescar, vió, al salir el sol, una ascona que había salido de este puerto el día antes y lo era americana, armada en guerra...»

José Gómez, vecino de Monte, hizo constar «que vió desde su casa que mira al mar, el martes 7 de octubre de 1777, oyó cañonazos como a las dos de la tarde, como dos embarcaciones, que arriaba velas una de ellas...»

Análogas manifestaciones hicieron Manuel Santos, pescador, marino matriculado en Santander, que salió a pescar sardinas al amanecer del indicado día, que vió también a la ascona armada en guerra que había partido de nuestro puerto, aseverando estas declaraciones Gregorio San Pedro y Antonio de la Sierra, marineros ambos de Santander.

NAVÍOS YANQUIS

Samuel Ruset Tribed, capitan de la fragata ARGOS, de nación americana, hace una protesta de mar en Santander el 6 de octubre de 1782, manifestando haber salido de Nantes cargado con sal, aguardiente y otros objetos, para Boston, el 1 de octubre del referido año, y que, habiéndole sorprendido un fuerte temporal en latitud 45° 21' Norte y longitud 2° 30' Sueste del meridiano de Londres, capeó el temporal durante cuatro horas, descubriéndolo por último que la fragata hacía bastante agua, no obstante dar continuamente a las bombas, por lo que se vió obligado a arribar a nuestro puerto.

Juan Tittle, capitan de la fragata americana CATO, formula protesta de mar en Santander el 6 de octubre de 1782, haciendo constar que salió con su buque de Nantes para Merblenhead, Nueva Inglaterra, el 1 de octubre del año citado y con cargamento de sal, aguardiente y otros efectos, y que el 2 de los expresados mes y año, a causa del viento Oeste y estando cerca de tierra, «se vió precisado a hacer fuerzas de velas para evitar que dicha fragata diese a la costa en latitud 44° 30' Norte y en longitud 2° 53' al Oeste y que haciendo la fragata tanta agua, que nunca pudieron largar tres bombas de la mano, por motivo de que el agua les superaba muchísimo, y al mismo tiempo habían perdido mucha sal que se derretía», por lo que determinó, para salvar la embarcación, entrar de arribada en Santander.

VENTA SIMULADA DE BERGANTÍN

Don José Fausto de Vildósola, del comercio local, vende por carta-orden de don Fermín Aizcorbe, vecino de San Sebastián, el bergantín SAN ANTONIO de 180 toneladas a don José Peretti, Quomdam Felipo y don Bernardo Doden, vecinos y naturales de la República de Génova, mediante la cantidad de 60.500 reales de vellón, el 21 de octubre de 1782. Seguidamente los compradores antes citados, y en su nombre el capitan Felipo, hace constar que la venta se ha realizado, consignándolo en escritura aparte, para evitar a dicho bergantín de los corsarios enemigos, pero que dicho navío es propio y privativo de don Fermín de Aizcorbe, declarando nula y de ningun valor la venta.

FIANZA PARA PASAR A INDIAS

El armador y comerciante santanderino don Antonio del Campo comparecía el 18 de agosto de 1784 ante el escribano de marina don Francisco

de Peredo Somonte, pare decir que «don Francisco Antonio de Ceruta Elxalde, natural de la villa de Elorrio, hijo legítimo de don Francisco y de doña Josefa, se hallaba en la ciudad próximo a hacer viaje desde ella al puerto de Montevideo en el Virreinato de Buenos Aires y en el paquete español nombrado LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN, su capitán y maestre don Manuel de Mendez, a la venta de varios generos de mercaderias que lleva a su consignación y de cuenta y riesgo, por lo que, conforme a las reales determinaciones, tenía que afianzar el citado don Francisco Antonio hasta la suma de 500 ducados de vellón y, enterado el otorgante de lo referido, manifiesta que otorga y afianza y asegura hasta la expresada cantidad de 500 ducados de vellón, que el mencionado don Francisco Antonio de Ceruta se restituya a España luego que despache los referidos géneros y, en su defecto, dentro del término de tres años, por lo cual se constituye principal deudor, hace suya propia la deuda ajena y quiere y consiente ser compelido con todo rigor legal en virtud de esta escritura...»

BALANDRA CORSARIA INGLESA EN EL PUERTO DE SANTANDER

El Alcalde Mayor de Santander don Antonio Caballero Balloños comunicaba haber arribado al puerto y entregandose en fuerza de sus averías la balandra inglesa corsaria nombrada PRINCIPE ALFREDO, de 20 cañones de los calibres nueve y seis, con 87 hombres, comprendidos siete portugueses, su capitán Tomas Walliu, intentando dicho alcalde mayor retener dichos prisioneros y señaladamente tres de los principales en 23 de noviembre de 1787, produciéndose distintas incidencias con las autoridades superiores a causa de los repetidos prisioneros, diciéndose «que, uno o dos días después del desembarco, se envió recado a la balandra para que remitiesen al capitán Tomas Walliu algunos barriles de lengua de bacalao y otras cosas a que no hubo lugar, por estar inventariado y haberse respondido esto y que no tenían derecho a cosa alguna de sus prevenciones del buque y que en cuanto a su equipaje ya se les había dejado con toda franqueza. Los prisioneros ingleses, que venían a bordo de la corsaria inglesa, habían formado la tripulación de un bergantín de esta nación, apresado por los ingleses que habían hecho también las presas de un paquebore francés y de otro bergantín americano.

CONNIVENCIA CON EL ENEMIGO

El Ministro Azanza comunicaba a don Esteban de Esmenota una Real Orden, dada en Aranjuez el 16 de mayo de 1796, en la cual manifestábale

que el Rey había sabido «que al anochecer del día cuatro del corriente una chalupa española ha hecho dos viajes desde el puerto de Santander a dos navíos ingleses que cruzaban al Este y al Oeste y que luego se vió tirar un cohete desde la orilla del mar a que correspondieron los navíos ingleses con dos cañonazos. Como este hecho debe dar recelo que hay alguna inteligencia secreta con los ingleses contra los franceses, quiere S. M. que V. S. lo averigue reservadamente y le avise para la determinación que convenga.»

FRAGATA «TRASMERANA»

Don José de la Pezuela, vecino y comerciante de Santander, fue el propietario de ella en el año 1805, habiendo sido construída en un astillero de Bayona de Francia. Por unas incidencias judiciales sostenidas entre don José de la Pezuela y don José Samaniego y Cos, apoderado de su hermano don Ramón, conocemos interesantes datos que hacen referencia a la invasión francesa en nuestra provincia de Santander, manifestando don José de la Pezuela «que el 6 de mayo de 1809 como a las cuatro de la tarde se le hizo saber una providencia, en la cual se mandaba se le volviesen los autos, pero fue el caso que en el momento en que se me entregaban en noviembre del año próximo pasado, se empezó a poner en movimiento todo el vecindario de esta ciudad de Santander con el motivo de los heridos y dispersos que empezaron a llegar a ella del ejército de Galicia al mando del señor general Blake; con este acaecimiento y susiguiente la dispersión total de este ejército, abandonando Reinosa y batalla de Burgos, se aumentó el susto, el terror y la aflicción en todos los que nos hallábamos aquí y nadie trató de otra cosa que de poner en salvo su persona e intereses, y el exponente hizo dos viajes con este objeto, uno al Astillero a llevar a la fragata TRASMERANA varios papeles, ropas y ajuar de la casa, y otro a Tijero, a donde igualmente condujo parte de su equipaje y efectos, pero a la vuelta se encontró con la noticia de que los ejércitos franceses estaban penetrando por El Escudo y Reinosa y toda la gente emigraba con la mayor aceleración. En este apuro y conflicto se valieron del exponente dos empleados en la Junta de Gobierno de esta Provincia en aquella época para que en la misma lancha les condujese a Pedreña, lo que se verificó en consideración al apuro en que se hallaba y con preferencia a los efectos que dejaba en casa, creído en que aun tendría lugar a la vuelta de ponerlo en salvo, pero cuando regresó ya corría un Sur fuerte que por momentos se incorporó de tal modo, que no permitió navegar en la ría ningún barco menor sin gran peligro de naufragar, y se vio precisado a desistir de su idea y pensó salir el 16 de noviembre por la noche de la ciudad a incorporarse con su familia que se hallaba en Trasmiera, cuando se encontró con un pregón o bando, en que se mandaba convocar al resto del vecin-

dario que aun existían en aquel instante en el pueblo de la casa de la ciudad, a donde concurrió el exponente, y, estando tratando en ella con los demás ciudadanos sobre los medios que había para librar al pueblo de la ruina que les amenazaba, acaeció la explosión de la pólvora, tan notoria en todo el país, y dispersó al momento a todos los concurrentes y el exponente se fue inmediatamente a la casa que ocupaba en las de Pedrueca, y la encontró con todas las puertas y ventanas arrancadas, y tiradas al suelo, como asimismo los tabiques y guardillas, y que bajaban de ella varias gentes que no conoció ni hizo aprecio mediante el aturdimiento y susto con que se hallaba, y subió a su habitación, donde después de haberse tranquilizado, con el fin de ver si, aunque fuera elevándolas o del modo posible, podía asegurarlas, para librar la existencia que tenía de ropas, trastos, efectos y papeles, cuando en medio de este trabajo y afán se encontró con dos porteros de la ciudad, que iban en su busca en nombre del pueblo, para que saliese a la villa de Castro para encontrar al ejército francés e implorar al general en jefe de él la compasión y misericordia hacia la ciudad de Santander y sus habitantes, y, aunque se excusó a ello e hizo presente el estado en que estaba su habitación y lo expuesto que dejaba lo poco que quedaba en ella, y que se hallaba de chaqueta e indecentemente vestido para ir a representar la ciudad de Santander en este encargo, no bastó ninguna reflexión para que el pueblo le eximiese de esta comisión, que, como expuesta, de poca utilidad y nada grata, tenía pocos pretendientes, y se vió en la precisión de salir aquella misma tarde por el bien del país, dejando abandonada su casa hasta el 17 del citado noviembre, que volvió a la ciudad con el ejército francés que ocupó el pueblo aquella misma noche».

«Todo lo expuesto es real y verdaderamente cierto y está creído el exponente en que a V.SS. les consta, sino el todo la mayor parte, y en caso necesario ofrece la información de cuanto relatado lleva; y en consecuencia de todo resulta que echa de menos, entre varios efectos y papeles que le faltan, los autos de que se trata, pues, aunque ha practicado muchas diligencias en su busca, no ha podido hallarlas, quedándole solo la esperanza de que puedan aparecer entre algunas cosas que tiene fuera de aquí, por convenir en las actuales circunstancias del día por los fines que no puede explicar, y ser imposible pasar a desengañarse personalmente, por el destierro en que se halla de oficial de la secretaría de esta Junta de Provincia, y por lo tanto ruega a V.S. que se sirva mandar no se le pare perjuicio alguno al exponente hasta mejor época, pues es justicia que pido con costa y juro lo necesario. Santander y mayo 8 de 1809. Firmado: José de la Pezuela».

Nuevamente contesta Pezuela en las incidencias de su pleito, diciendo, después de recibir una providencia en la que se le ordenaba exponer en el término de 24 horas los motivos que tenga para no entregar los autos

«que no ha podido salir de Santander, unas veces por prohibírselo los jefes franceses, otras por el sitio puesto a la ciudad por los españoles, y finalmente por las cuadrillas de dispersos de que se halla inundado el país, particularmente la Merindad de Trasmiera, en donde andan robando todas las casas de aquellos que han tenido algun empleo o comisión de la Junta de Ciudad y Provincia, como ha sucedido en dos ocasiones con la de mi hermano José María en el lugar de Entrambasaguas, uno de los de la Junta de Cudeyo, el cual lugar le pasean diariamente, como es público y notorio, y es precisamente donde tengo los efectos que expresé en mi anterior escrito, y de consiguiente donde deben de estar los autos». Después de esta contestación y en el folio 46 vuelto, aparece un nuevo escrito de Pezuela, diciendo «que, en vista de no haber podido encontrar persona de confianza para ir a buscar los autos, se resolvió a ir personalmente en su barca, pero al embarcarse se encontró en el muelle a varias personas del indicado pueblo e inmediaciones, que le intimidaron con las noticias que le dieron de los robos hechos por los dispersos en el lugar de Anaz, en la casa de don Francisco de la Torre y el escribano Navedo, cuyos individuos fueron maltratados a golpes y balazos, y solo la fuga pudo librarlos la vida; igualmente me dijo que el 11 por la tarde llegaron al lugar de Entrambasaguas y quitaron los caballos al señor cura sirviente de aquel pueblo, don Bernardo de la Gándara y al administrador de tabacos don Bernardo Llanderal, con cuyo acontecimiento determinó volverse y, habiéndose presentado a don Ruperto Antonio Gil de esta vecindad de Santander, le dió el encargo que admitió de pedir se le conceda el término competente para que el citado Gil pueda coger y remitir dichos autos, a VV.SS.»

El 3 de octubre de 1809 el Real Tribunal del Consulado dictó una resolución, disponiendo que Pezuela abonase las cantidades que le habían sido reclamadas en el pleito promovido contra él y que ascendían a 172 mil ochocientos reales vellón.

CORSARIO YANQUI

Don Manuel de Oliveira, capitán del bergantín ESCONA, portugués, nombrado GRAN LORD, arribó a nuestro puerto el 12 de marzo de 1814, haciendo constar en su protesta el capitán que salió Coork llevando aguar-diente y otros efectos para Pasajes, navegando sin novedad hasta el día 10 a las dos de la tarde, que, estando en la latitud 44° y 24' y longitud 50° y 24' Oeste de Londres, fue «encontrado y abordado por una fragata americana, que, entrando su gente a bordo de la misma, abrieron las escotillas y sacaron sobre cubierta más de cien sacos de avena, echando el grano a la bodega sobre la demás carga, para reconocer, según decían, de si en

los sacos había algunos papeles, que no encontraron, con lo cual se marcharon dejándolos libres.» Cambiando el tiempo con mar gorda y viento NE. se vieron obligados a poner popa a Santander, tomando un piloto práctico para entrar en el puerto».

CORSARIOS SANTANDERINOS

El armador santanderino don Antonio Labat, pidió en 25 de octubre de 1823 la concesión de la patente de corso y mercancía, para su bergantín TIMOLEÓN, capitaneado por don Lorenzo de Telleache en un viaje de Santander a La Habana.

Los armadores santanderinos Dóriga Hermanos y Agüero expusieron en solicitud firmada en 14 de agosto de 1823 al Comandante de Marina de la ciudad y provincia de Santander, «que habiendo verificado la entrega a V. S. en nombre de S.A. Serenísima la Regencia del Reino, del bergantín AMABLE JOAQUINA con todo lo necesario para navegar en corso y mercancía, cual le teníamos preparado para el comercio con América, y, hallándose ya en estado de hacerse a la mar, necesitamos que V. S. se sirva mandar extender un documento fehaciente, en que se cumplieren los documentos que indicamos». Entre ellos se incluía la tasación del inventario completo del buque y el informe del maestro constructor don Pedro de las Cagigas que tasó el bergantín en 277.000 reales vellón y a los efectos de poder hacer la oportuna reclamación a la Real Hacienda.

Los artículos del Condestable en el bergantín AMABLE JOAQUINA eran los siguientes; Seis carronadas del 18, seis cureñas de idem, dos cañones de a nueve, seis cureñas de a nueve, 128 balas de a 18, cuatro cucharas y atracadores, cuatro sacatacos hilanados, seis pies de cabra con peso de 72 libras, 21 idem de a 20, 45 palanquetas, seis botafuegos, seis guardacartuchos, diez fusiles con sus bayonetas, once chuzos inastillados, 137 libras de pólvora para cartuchos, doce libras y media de cobre y clavos, seis libras de cobre viejo, un cajón con 24 libras de pólvora mixta, 29 libras y media de balas de fusil, ocho libras de plomo usado, diez de hojalata usada.

Los artículos referentes al piloto eran dos compases de bitácora en mortero de bronce, uno de madera, dos ampolletas de media hora, cuatro minuterios, un lantión de bitácora, dos correderas con sus carreteles, tres bocinas, tres faroles de talco, un escandallo de 25 libras, y dos de siete cada uno.

VIAJE SIN PASAPORTE

De orden del Excmo. Sr. Capitan General de Cuba se formó sumaria contra don José de la Quintana capitan de la fragata UNIÓN, por haber

llevado al puerto de La Habana desde Santander al religioso lego del Convento de Nuestro Padre San Francisco de la ciudad de Lima, como pasajero en dicha fragata sin pasaporte, por lo cual «fue preso allí y por lo que el referido capitán vino bajo partida de registro y con testimonio de la causa allí formada», no siendo reducido a prisión en nuestro puerto y quedando en libertad por haber otorgado el 6 de febrero de 1825 fianza de estar a derecho el armador santanderino don José María López Dóriga y a favor del repetido Quintana. En 27 de mayo de 1825 quedaba cancelada dicha escritura y sin ningún valor por haber sido impuesta al capitán Quintana una multa de 20 mil reales de vellón que pagó el señor López Dóriga.

CORSARIOS ENEMIGOS

No sólo causaron daños considerables al comercio marítimo santanderino durante los primeros años del siglo XIX los corsarios ingleses y los de otras naciones europeas, sino que además los navíos armados en las antiguas colonias españolas de América dificultaban las expediciones desde el puerto santanderino hasta otros del litoral de España, causando positivos quebrantos a cuantos intervenían en el comercio marítimo.

En el año 1825 el capitán don Pedro de Luzárraga hacía su protesta de mar el día 18 de mayo ante la Escribanía de Marina, en Santander, manifestando «que había salido el 3 de abril de Sevilla para Sanlúcar y, desde esta última ciudad, el 7 con vino, aceite, jabón y otros efectos para Villagarcía, Carril, Coruña y Santander, por cuenta de don Jesús Cuntacher y otros individuos del comercio de Sevilla, cuyo viaje le emprendió con viento norte, no nordeste, favorable y siguiendo con el mismo el día 9 a las ocho de la mañana sobre la altura de la Punta de la ciudad cerca de la bahía de Lagos avistaron una goleta con casco raso todo negro, popa abierta y el timón por la parte de afuera pintado de encarnado y por sus maniobras desconfiaron serían insurgentes, por lo cual hicieron rumbo con su quechemarín para tierra con ánimo de meterse debajo de la batería de dicha costa portuguesa a fuerza de remo y remolques de la lancha de su barco; pero, hallándose ya casi debajo de la citada batería, vieron venir de la parte de tierra una lancha equipada de gente con remos y armas y les abordó por la proa y entonces se lanzaron los enemigos, haciendo luego derivarlos o echarlos para fuera y los condujeron a todos a bordo de la referida goleta, donde estuvieron prisioneros hasta el día 10 después de haber saqueado toda la ropa, papeles y demás efectos del compareciente y tripulación, y pasando por aquellas aguas un bergantín portugués lo llamaron a bordo y habiendo concurrido los echaron todos en dicho barco, que los dejó en la costa de Portugal y en una playa cerca de la ciudad de Lagos».

El bergantín goleta SAN JOSÉ arribaba a Santander el 24 de setiembre de 1825, al mando de su capitán don Manuel Cortina. Había partido de Oporto el 2 del mismo mes y llevaba un cargamento de 357 cueros al pelo, para Vigo, y 96 quintales de palo Brasil con destino a Santander.

En su protesta de mar don Manuel Cortina expuso cómo «por causa del mal tiempo, arribó a Muros el día 11, donde hubieron de permanecer hasta el 15, en cuya fecha salió para Vigo navegando sin novedad; a las cuatro de la tarde del siguiente día 16 se llamó el viento al oeste, por lo que viró en vuelta al sur con todo el aparejo largo y así navegaba, cuando siendo como las seis de la misma mañana avistó un barco que iba en vuelta de tierra, el que al mismo tiempo largó todo el aparejo y sospechó el compareciente que era corsario y le iba dando caza, lo que acabó de conocer cuando a poco rato le tiró un cañonazo con bala; que viendo esto el compareciente largó todo el velamen de su buque por ver si podía coger la isla de Once y refugiarse en ella, pero le fue inútil por el superior andar del corsario, el que le tiró otro cañonazo cuya bala pasó por la proa. Que viendo que no podía escapar del corsario, pues estaba bajo sus baterías, procedió, de acuerdo con su tripulación, y atravesó cargando la redonda y el juanete. Que luego, echando un bote los del corsario en el que fueron armados a bordo del buque del compareciente, le preguntaron qué carga conducía, a lo que contestó que lastre, que en esto bajaron a la bodega a registrar y, viendo los cueros, subió un oficial arriba y dijo en inglés al capitán del corsario que había una partida de cueros y de allí a un rato echaron otra falúa y fueron con ella a bordo del navío del compareciente, abriendo todas las escotillas y principiando a sacar los cueros, y, aunque el compareciente protestaba, le respondían que protestase al Rey de España y siendo esto la una y media de la tarde, después que ya habían sacado los doscientos cincuenta y siete cueros que había, dijeron que iban a dar fuego al barco. Entonces el compareciente se postró de rodillas ante el capitán del corsario y le suplicó por Dios le dejase libre su barco, pues de lo contrario le dejaba a puertas, y que por fin se lo concedió diciendo al compareciente que necesitaba víveres, a lo que contestó que todos los que había estaban a su disposición; que en esto mandó se le sacara bizcocho, vino, aguardiente, una pipa de agua y dos piezas de jarcia y dijo al compareciente que el barco y resto de carga se lo regalaba; que serían como las cuatro y media o las cinco de la tarde cuando se despidieron, encargando al compareciente que no marease todo el aparejo hasta que se fuera de la vista y que nada dijera de él; y que luego que se separó de dicho corsario (que estaba armado con diez cañones y con sesenta hombres de todas castas), como ya nada tenía que hacer en Vigo, pues los cueros que allí conducía se los había llevado el corsario, hizo rumbo a este puerto de Santander para donde conducía el palo que le había dejado, entrando a las ocho de la mañana del día 21...»

Viniendo de Cádiz a Santander el bergantín JUANA VICTORIA, mandado por Antonio de Saráchaga, hizo en el puerto de la Coruña una protesta de mar, en 3 de febrero de 1825, ratificada en Santander, diciendo «que salió de Tarragona con vino, aceite, aguardiente y jabón, destinados al puerto de Santander, el 29 de mayo y el 3 de junio y, a causa del viento contrario y con el objeto de adquirir noticias, arribó a Cartagena, de donde salió el 6 para entrar de arribada en Málaga el 11 de junio, por haber sabido que había convoy. Efectivamente, «el 27 del mismo mes salió un convoy con la fragata de guerra nombrada PERLA y el 11 de julio, por los vientos contrarios, tuvo que volver a arribar; que el día 3 con la citada fragata salieron y en el 6 arribaron a Algeciras, donde estuvieron hasta el 13, que salieron en convoy con la mencionada fragata PERLA y el bergantín GANZON, ambos de guerra, siguiendo sin novedad hasta el cabo San Vicente, donde se mantuvo a la capa el día 11 por los vientos recios del norte, y que al siguiente día 12 hizo señal el Comandante para virar en viento del O. N. E y siguió el convoy quedando fondeadas varias embarcaciones menores. A las cuatro hizo señal el comandante de seguir el viento por babor, lo que ejecutaron inmediatamente, y a las seis volvió a hacer señales de seguir el viento por estribor, lo que hicieron; al anochecer se hallaba a distancia del comandante como dos millas, a cuyo tiempo empezó el viento a refrescar y mucha mar gruesa, aferrando la mayor, redonda y el foque, siguiendo la noche en dicha bordada amaneció con el viento recio y avistó por barlovento los barcos del convoy como a distancia de tres o cuatro leguas en vuelta del E. y al mismo tiempo siguió por babor con viento N.NO. y le largó el comandante la bandera azul, que era la señal de parar a la voz del comandante a fin de aguardarse, a lo que no hizo caso. A las once perdió de vista todo el convoy y fue maniobrando para seguir su viaje hasta el 21, que a las tres y media de la tarde, hallándose en la latitud de 39° y 11', avistó un bergantín que se dirigió al del que dice; a las cinco reconoció que era corsario y a las seis se puso en facha a la proa de su buque y al mismo tiempo echó el bote al agua, desplegando la bandera, haciendo prisionera a toda la tripulación que llevó a su bordo, saqueándole y llevando cuanto tenían sin dejarles más que el encapillado, desposeyendo al que dice de la real patente mercante de Europa, contraseña y demás documentos que tenía, sin dejarle siquiera uno; que el barco apresado le destinó el capitán del corsario con cinco marineros de su equipage y dos de aquel con destino a Puerto Cabello; que el día 22 fue trasladado con el resto de su tripulación al quechemarín nombrado EL DESEO, su capitán don Agustín de Arrarte, que hizo prisionero en el mismo día, a quien le robaron una porción de cosas de su buque y aún tiraron parte de la carga de sal que conducía, por ver si le hallaban debajo alguna del comercio; que posteriormente también hicieron prisionero otro quechemarín nombrado SAN AGUSTÍN, que remitieron al mismo

Puerto Cabello, y su tripulación, a excepción de dos marineros, fue igualmente trasbordada al de don Agustín de Arrarte, en el que llegaron a la bahía del puerto de La Coruña a las seis de la mañana del día 26 y entraron en cuarentena hasta hoy. Que el bergantín corsario se le nombraba ÁGUILA y su capitán Ydiliar Duhdson, tripulado con treinta hombres y armado con varios cañones».

ESTADÍSTICAS DEL MOVIMIENTO PORTUARIO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

En el año 1851 se importaron por el puerto de Santander 967.796 arrobas de mercancías, correspondiendo al azúcar 372.661, al cacao de Caracas 109.876, y al bacalao 142.830. Las harinas exportadas para distintos puertos de la península ascendieron a 2.998.389 arrobas, enviándose a Barcelona 1.855.726, saliendo de trigo 34.902 arrobas. Para La Habana se enviaron 1.311.765 arrobas; para Santiago de Cuba 199.688; para Puerto Rico 104.348; a Trinidad de Cuba se exportaron 25.560; a La Guayra 1.600 y a Matanzas 44.128.

La aduana santanderina recaudó en 1857, 20.989.675 reales con 26 cts.

Entraron en el puerto de Santander durante el año 1855, 254 buques de vapor y, dos años después, ascendió esta cifra a la de 444.

El número de buques entrados en 1856 sumó 1.485 con 103.605 toneladas, saliendo 1.482.

El movimiento comercial en el puerto de Santander en 1856 y 1857, sin incluir las mercaderías de tránsito, fue muy considerable y las harinas exportadas durante el primero de los años antes indicados sumó 1.143.917 quintales, además de 19.584 fanegas de trigo y otras cantidades menores de maíz.

La aduana de Santander produjo en 1857, 30.442.556 reales con 44 cts.

Entraron en el puerto santanderino, en 1857, procedentes de la península, de América y de diversos puertos europeos del extranjero, 802 buques de vela, con un total de 57.654 toneladas y salieron de nuestra bahía para los puertos antes indicados 847 veleros, cuyo tonelaje ascendió a 59.234. El mayor porcentaje de entrada le dieron los bergantines, que ascendieron a 123 y salieron en número de 121.

El comercio de cabotaje desarrollado en nuestro puerto en 1858 le hicieron 1.174 buques con más de 40.000 toneladas, y el comercio exterior se realizó entrando 586 barcos, que trajeron 46.500 toneladas de carga, saliendo 532 transportando 63.000. Hacían escala en el citado año, además de un considerable número de veleros, 15 buques de vapor, que hacían viajes regulares a los puertos de la península, a los de las colo-

nias españolas y a los del extranjero, estimándose el movimiento mercantil de Santander en 279.505.030, de los cuales correspondían 119.341.015 a la importación extranjera y americana, y 74.555.040 a la exportación, percibiendo la Aduana de nuestra ciudad en el año 1859 más de 32 millones de reales por los derechos percibidos.

En el mes de julio de 1860 publicaba la *Revista Peninsular y Ultramarina* un artículo acerca del movimiento del puerto santanderino, diciendo «que Santander en el Océano y Barcelona en el Mediterráneo ejercían respectivamente la primacía mercantil en España». Y a continuación daba los datos estadísticos arriba reseñados.

La provincia de Santander puede proporcionar—decía también la citada revista—con sus fábricas 30.000 arrobas diarias de harinas. Este movimiento marítimo debe aumentar considerablemente en el puerto de Santander al realizarse las obras del ensanche de Maliaño, donde se proyectan construir los diques necesarios para la recomposición y abrigo de buques de todas las dimensiones.

El movimiento marítimo de nuestro puerto, integrado por numerosos buques pertenecientes en gran parte a la matrícula local, exigía la existencia de un importante núcleo de capitanes y pilotos, que en el año 1860 integraban una sociedad de seguros mutuos denominada «EL ÁNCORA», y en cuyos estatutos se concedían beneficios a sus miembros, mediando diversas causas, y así, al darse la incapacidad absoluta de alguno de los asociados, podían percibir éstos la correspondiente pensión, pero era necesario para otorgarla abrir juicio contradictorio con un término de 30 días, durante los cuales podían formularse las reclamaciones sobre la concesión o no de lo solicitado por los interesados.

EXPORTACIÓN DE HARINAS DESDE EL PUERTO DE SANTANDER EN 1868

En el primer semestre del año de referencia se exportaron por nuestro puerto 1.343.131 arrobas de harinas, cifra que, por ser notoriamente inferior a la alcanzada en anteriores años, hizo lamentarse a la prensa local, diciéndose en uno de los periódicos de Santander «que no podemos menos de sentir amargamente tal decrecimiento visible del tráfico, por lo que afecta al porvenir de nuestra localidad y nos sobran motivos por desgracia para lamentarnos».

En los años de 1861 a 1866 la exportación de harinas a América, a distintos puertos españoles y a varios del extranjero, había alcanzado un promedio de 6.956.418 arrobas al año, equivaliendo la exportación a América a 25.000 barriles mensuales.

Relacionado con la crisis de la exportación de harinas y trigos reali-

zada por el puerto santanderino en 1868, trataba *La Crónica Mercantil de Valladolid* de tal hecho, diciendo «Santander ¿qué haces? ¿qué te pasa? ¿por qué languideces? ¿por qué también sollozas? Tu puerto se cierra, tus buques se estacionan y tras de la desaparición del blanco polvo... Bulle tu farola con escaso fulgor, no por eso miras apoyado al faro de tu porvenir. Espera un poco, haz una corta tregua y obra en sentido de él para acelerarle y pronto le vereis tan brillante como el pasado. Te falta la harina. Ya sabes que falta el harinera cuando no sobra en la panera. ¡Cómo ha de haber en el harnero si está agotado el granero! Ve ahí lo que es Campos para el comercio, para la industria de esta antigua reina de Castilla de que también fuiste una preciosa porción. ¿Consentirás en su aniquilamiento y no lo tenderás tu mano, que sea la mano de su resurrección? Ya ves que tu vida y su vida son solidarias, sientes que lo que siente». Terminando tales lamentaciones para proponer una ayuda financiera de la plaza santanderina para la agricultura de Campos mediante un auxilio de nueve millones de duros, «no sobre la tierra o su hipoteca, que esto sería difícil y pesado por lo gravoso, sino sobre firmas como a tí más te guste, y sobre firmas a escoger de estos pueblos enteros...»

La importación de cereales por el puerto de Santander en septiembre de 1868 sumó 5.954.304 kilos de trigo, 4.958 sacos de harina y 1.609.777 de cebada.

El 14 de octubre de 1869 salieron de Santander seis veleros para Santiago de Cuba y siete para La Habana, llevando 14.584 barriles y 1.751 sacos de harina.

3.º Presentación de documentos.

RELACION DE LAS EMBARCACIONES QUE ENTRARON EN EL PUERTO DE SANTANDER DURANTE EL MES DE SEPTIEMBRE DE 1778

(Legajo 41, núm. 11. Archivo de Laredo)

«Día 7.—Una pinaza de Santoña que vino de Bilbao con géneros; su patrón Pablo Palau.

Un patache llamado SANTA BÁRBARA, que salió de Bilbao con géneros. Su patrón Francisco Luis, quien dijo haberle ido abordo una balandra bostonesa a un bergantín y a una galeota, que les había echado gente dentro.

Día 9.—La galeota holandesa que salió de Bilbao en lastre nombrada LEHERSTELOE; su capitán Ard Asiano.

Día 11.—Una galeota holandesa llamada LA DOROTEA, que salió de Breste en lastre; su capitán Doytre Cinxt, éste dijo haberle llevado una fragata inglesa a Plymouth.

Día 9.—Un bergantín nombrado LA CONCEPCIÓN, salió de Bilbao en lastre; su capitán don Manuel de la Sota.

Día 11.—Un bergantín llamado LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN, que salió de La Habana con 850 cajas de azúcar y 200 cueros. Se encontró con dos balandras bostonesas.

Día 12.—Un patache llamado SAN ANTONIO. Salio del Ferrol en lastre. Su patrón Juan Antonio Saráchaga, quien vió sobre Cabo de Ortegal 18 navíos, que no pudo distinguir de qué nación eran.

Día 13.—Un patache nombrado NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN. Salió de Cádiz para este puerto con aceite y el de Bilbao. Su capitán don Juan

Bautista Legarra, quien dijo haber oído sobre Vigo muchos cañonazos; por la niebla no había visto nada.

Día 14.—Una pinaza de Ribadeo con cebollas. Su patrón Angel Lanca.

Día 14.—El patache NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO salió de Gijón con carbón para La Cavada, su patrón Juan Antonio Artiaga.

Día 14.—La galeota holandesa nombrada LA CATALINA ELISABETH. Salió de Hamburgo para Bilbao y para ésta; su patron Konne Ijoker.

Día 15.—El bergantín llamado LA SOLEDAD Y ÁNIMAS. Salió de Cádiz con 170 arrobas de aceite y 100 botijas; su capitán Esteban Gallardo y dijo haberle dado caza sobre Cabo Adgon una fragata, al parecer de moros, de quien se pudo librar por haber cambiado de rumbo y la oscurada de la noche.

Día 18.—Una barca francesa armada en guerra, que salió de Burdeos; su patrón Martín Rarrulle, con 15 de tripulación.

Día 18.—Una ascona inglesa corsaria; su capitán Juan Allen, con 10 cañones y 29 hombres de tripulación, según informaron, pues no fue el barco del resguardo.

Día 19.—Un patache que salió de Portugaleta con vena y mercancía para éste. Su patrón Juan Rodríguez.

Día 19.—Un patache llamado SAN JUAN, salió de Gijón con carbón; su patrón Ramón de Sortuza.

Día 20.—El bergantín holandés llamado EL JÓVEN LEUPE; su capitán Derek Roellque; salió de Bilbao en lastre.

Día 27.—El patache SAN JOAQUÍN Y SANTA ANA, que salió de Bilbao con fardería y demás y fierro para el Ferrol.

Día 28.—La fragata NUESTRA SEÑORA DEL SOCORRO, que salió de Bristol con fardería para registrar para Indias; su capitán don Toribio Martínez, se encontró con dos balandras inglesas.

Día 29.—El bergantín francés, armado en corso y mercancía, nombrado EL DILIGENTE; su capitán Martín Rodríguez, salió de Barcelona y va para Nueva Inglaterra, con 18 de tripulación.

Día 30.—Una barca francesa armada en corso. Salió de Bayona; su patrón Martín de Chiparra, con 20 de tripulación».

ESCRITURA DE FLETAMENTO

«En la ciudad de Santander a siete dias del mes de marzo de mil setecientos ochenta, ante mí el escribano y testigos, parecieron don Blas Martínez, vecino y del comercio de ella, como apoderado de don Tomás Villegas, vecino de la villa de Reinoso, don José de Lemus Vidalón, de nación portugués, vecino del puerto de Figueras y capitán de la corbeta nombrada LA SAGRADA FAMILIA, de porte de 100 toneladas poco más o menos, que se

halla surta y anclada en este puerto, con intervención de don Francisco Javier Martínez, de esta misma vecindad y comercio, y dijeron haberse convenido y conformado en otorgar escritura de fletamento, para conducir dicho capitán en su embarcación, desde este puerto al de Lisboa en Portugal, una cargazón de trigo y alubias, bajo las condiciones siguientes:

1.º Que el referido capitán ha de dar su corbeta bien carenada y acondicionada para recibir dichos efectos, los cuales ha de conducir y entregar en el referido Lisboa a don Francisco A. L. Russi.

2.º Que para cargar y descargar, así en este puerto como en el de Lisboa, se le ha de conceder y señalar catorce días laborables y, en los demás que se demore la descarga, se ha de satisfacer por cada uno 200 reales de vellón.

3.º Que por cada fanega de trigo y alubia se le ha de pagar al expresado capitán, por razón de flete y conducción, seis reales de vellón, y además un quince por ciento de averías y sombrero.

4.º Que llevándole Dios a buen salvamento para entregar la citada carga en dicho puerto de Lisboa al referido don Francisco A. L. Russi, de nación genovés y de aquel comercio, se le ha de satisfacer al mencionado capitán la mitad de los derechos que deba su navío por esta razón en aquel puerto.

Por cuyas calidades y condiciones otorgan esta escritura de obligación, contrata y fletamento, y cada uno, por lo que toca, le obligan la mencionada corbeta y sus aparejos, sus personas y bienes y las de quienes representan muebles raíces, derechos y acciones habidos y por haber; dan y confieren amplio poder a los señores jueces y justicias de S. M. que de este asunto puedan y deban conocer, para que se lo hagan observar y cumplir, como si fuera por sentencia definitiva de juez competente, contra los referidos dada y promovida, consentida y no apelada, pasada ante autoridad de cosa juzgada, que por tal la reciben renunciando todas las leyes, fueros y privilegios a su favor y la que prohíbe la general renunciación de ella; en cuyo testimonio así lo otorgan por firme ante mí el infrascrito escribano real de S. M. y de marina de esta referida ciudad de Santander, siendo testigos Manuel de Quirós, Juan Gómez Peredo, y don José de Barreda, vecinos y naturales de ella y los otorgantes a quienes yo, dicho escribano, doy fe conozco, lo firmaron y firman, de que certifico».

ESCRITURA DE FLETAMENTO

«En nueve de mayo de mil setecientos ochenta, otorgaron escritura de fletamento en Santander y ante el escribano real de marina don Antonio Somonte, el capitán Federico Guerretz Wisfor, de nación holandesa, que

mandaba la galeota nombrada el JOVEN JACOBUS, vecino de Amsterdam, de una parte, y de la otra el comerciante santanderino don Antonio del Callejo, para convenir en el fletamento de dicha galeota desde Santander a Cádiz con carga de trigo y allí rendir viaje en el término de veinte días corrientes.

El navío holandés nombrado JOVEN JACOBUS, que había zarpado de Santander con 4.650 toneladas de trigo de álaga, consignadas a don Domingo de Ibarra en Cádiz, fué apresado por un corsario inglés y después represado por un navío de guerra francés, y, para gestionar la devolución de la citada mercancía, don Antonio del Callejo, propietario del cargamento, otorgó poder en 16 de junio de 1780 a favor de los señores Olavarrieta, Elesalde y Compañía, vecinos de la villa y corte de Madrid.»

PROTESTAS DE MAR

«En la ciudad de Santander a 19 de junio de 1780, ante mí el Escribano de Marina y testigos, pareció don José Camiundo, de nación genovés, capitán de la fragata nombrada NUESTRA SEÑORA DE LA MISERICORDIA, y dice que, estando sana de quilla y costado y aparejada de todo lo necesario, cargó en este puerto trigo para conducir al del Ferrol, y el día 17 de su mañana, estando anclado en la ría de este puerto frente a la catedral de esta dicha ciudad y surgidero que se nombra y para estar más pronta a la salida, se bajó al que se nombra de San Martín, donde habiendo dado fondos se quedó todo el día, y en la tarde de éste vino a estar con el práctico que le había conducido hasta dicho sitio, para que otro día 18, si salía el convoy de S. M. (que se hallaba en este puerto), le fuese a sacar fuera de la barra para hacer su navegación, a lo que le respondió que no podía venir por hallarse ocupado en las embarcaciones de S. M. que iban a salir y que por lo mismo buscarse otro piloto, en cuya vista pasó a estar con licencia del capitán de este puerto don Nicolás Cantabuena, a quien le expuso buscarse gente para sacar dicha fragata para la barra, y en la primera noche le faltó el cable de la parte del norte, por causa de alguna peña o piedra con que se había rozado, y por la mañana domingo del día 18 vino dicho Cantabuena en un barquito y en su compañía un hombre y un muchacho, exponiendo que no encontraba gente porque se hallaba toda ocupada en sacar del puerto el convoy de S. M., a lo que respondió que aunque hubiera gente no podrían salir, porque era necesario buscar el ancla del cable que se había roto y que se quedase para ayudarle a sacarla, y que le pagaría su trabajo, y, estando en la faena de recoger dicha ancla, pasó el barco que le habían puesto en dicho surgidero de San Martín y por el dicho Cantabuena, y le dijo que, si el tiempo estaba bueno, con la marea de la tarde quería salir dicho capitán, a lo que respondió el citado piloto

que estaba muy bien; y que por el tiempo no le permitió hasta las cinco de la tarde del día 18, dando posteriormente sobre un banco de arena y haciendo agua la citada fragata...»

El 8 de noviembre de 1780 formuló su protesta de mar en Santander Rorick R. Remier, dinamarqués y capitán del navío ANA REBECA, manifestando haber salido de Bergen (Noruega) para Bilbao el primero de octubre del citado año, sufriendo fuertes temporales y rompiendo los golpes de mar el palo mayor, entrando las aguas en la cámara, y saltando de popa a proa y de babor a estribor, faltando después el bauprés que quedó colgado de un costado y, «temiendo que desfondara alguna tabla del navío, se vieron precisados a cortar con hachas todos sus cabos, que le acompañaban juntamente su estay aferrado, su gabia y se quedaron aguantando la borrasca con su mayor y trinquete con todos sus rizos, haciendo la vía al noroeste, y un gran golpe de mar le llevó su yola y les hizo muchos pedazos el bote».

«CONDICIONES BAJO LAS CUALES, NOSOTROS DON NICOLAS Y DON RAMON DE VIAL, PADRE E HIJO, NOS OBLIGAMOS A DESPACHAR DESDE ESTE PUERTO DE SANTANDER, EL DIA PRIMERO DE CADA MES, DURANTE CINCO AÑOS CONSECUTIVOS, UN BARCO CORREO QUE LLEVE LOS PLIEGOS DE S. M. AL PUERTO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, QUE S. M. SE DIGNE ELEGIR.

1.^a—Será obligacion nuestra poner suficiente numero de embarcaciones de porte de cien a ciento veinte toneladas, bien provistas de todo lo necesario y a despachar una el dia primero de cada mes, con los pliegos de S. M. correspondientes al publico.

2.^a—Será de nuestro cargo tripular estas embarcaciones con capitanes y marineros de toda satisfaccion, y de nuestra cuenta la satisfaccion y pago de sus sueldos y comidas.

3.^a—Seran de nuestra cuenta y riesgo todos los daños y perjuicios que las embarcaciones reciban, al hacerles las reparaciones necesarias, y el reponer cualquiera de ellas que se pierdan.

4.^a—Por cuanto es muy conveniente para los aumentos de la Marina, emplear a los muchachos que se inclinen a esta pretension, sera de nuestra obligacion hacer que los capitanes lleven cada viaje un novicio y un muchacho que solo haya hecho un viaje.

5.^a—Harán estas embarcaciones sus viajes de ida y vuelta directamente, sin hacer arribada alguna por ningún pretexto, a menos que lo sea indispensable para salvar sus vidas.

6.^a—No podrán, los capitanes de estas embarcaciones, ni a la ida ni a la vuelta, tomar más carga que la necesaria para lastrarlas suficientemente.

7.^a—Llegado que hayan estas embarcaciones al puerto de América que se les señale, se detendrán en él treinta días, contados desde el de su llegada, para recibir los pliegos para su regreso.

8.^a—Por si sucede que, en el intermedio de los días señalados para la salida de estos correos, sea necesario despachar algún aviso extraordinario, deberán siempre tener preparado y pronto un navío, de manera que se pueda hacer a la vela dentro de las veinticuatro horas, después de recibida la orden, sin que por esto se interrumpa la salida de los correos en los días señalados.

9.^a—Para la entrega de los pliegos, acá y allá, observaremos y haremos observar a los capitanes las órdenes que se nos den.

10.^a—Si no se considerase necesario el despachar un correo cada mes, se hará lo que S. M. mande.

11.^a—Por cada viaje redondo que haga cada embarcación de ida, estada y vuelta, se nos han de pagar por cuenta de Su Majestad cuarenta y cinco mil reales de vellón al regreso de cada navío.

12.^a—Si sucede que alguno de estos navíos se pierde, será de cuenta nuestra, como queda pactado en la condición tercera, pero en este caso se considerará devengada a nuestro favor y adquirida la expresada cantidad de cuarenta y cinco mil reales de vellón, desde el instante en que el navío emprendió su viaje de ida, y se nos pagarán sin descuento alguno.

13.^a—Serán para S. M., y a beneficio de su Real Erario, todos los fletes que ganaban a la ida y a la vuelta estas embarcaciones; y sólo para nosotros lo que paguen los pasajeros.

14.^a—Nos sometemos a lo que la Real Piedad de S. M. quiera conceder en punto a las gracias, privilegios y excenciones que hayan de gozar estos buques y sus tripulantes.

15.^a—Durará esta nueva obligación cinco años consecutivos y empezarán a contar cuatro meses desde que se nos haya dado la orden para el establecimiento.

16.^a—Si durante estos cinco años se interrumpe la paz que actualmente reina entre S. M. y demás potencias de Europa, quedará también interrumpida esta nuestra obligación, pero, si fuere del agrado de S. M., proseguiremos en el despacho de los correos por cuenta de la Real Hacienda.

Santander, marzo 26 de 1787

Nicolas de Vial e Hijos» (firmado) (4).

(4) Archivo Histórico Nacional. Estado. Legajo 3889, núms. 4-11.

FIANZA DE REAL PATENTE DE CORSO Y MERCANCÍA

«Los señores Vial e hijos, vecinos y comerciantes establecidos en Santander, comparecían ante el escribano de marina don Santos Cabanzo el 11 de agosto de 1794, como consignatario de la fragata NUESTRA SEÑORA DE LA ANTIGUA, alias EL PÁJARO, de porte de 450 toneladas, su capitán don Francisco Antonio de Orbegozo, surta en el puerto y cargada de diferentes frutos y efectos para conducir a los de Maldonado y Montevideo, armada en corso para hacer contra los enemigos de España, con 18 cañones de diez y de a seis y otras armas de fuego y blancas, competente número de tripulación y demás necesario al efecto, diciendo que por el comisario de marina, ministro principal de ella y juez de arribada en esta provincia se le concedió permiso y real patente para el citado objeto y cumpliendo lo prescrito en las ordenanzas de la última guerra, mandadas observar para la presente con la Francia, otorgan y afianzan y aseguran que el nominado capitán y cualquier otro que le sucediese observará cuanto en las referidas ordenanzas haya prevenido, sin cometer hostilidad ni ocasionar daño a los vasallos españoles ni a los de otros príncipes o estados que no tengan guerra en esta corona y procediendo en lo demás con arreglo a las expresadas ordenanzas y reales órdenes de que se le han tendido, todo lo cual aseguran los otorgantes hasta la cantidad de 60 mil reales de vellón con las personas y bienes muebles, raices, derechos y acciones habidos y por haber, dando amplio poder a las justicias de S. M. competente, a las que se someten para las que se les ha observado en sentencia definitiva... por tal lo reciben renunciando todos las leyes, fueros y previsiones de que disponen y la que prohíbe su general renuncia; así lo otorgan y firman ante mí el escribano de que doy fe, siendo testigos, don Juan Gómez de Peredo, don Manuel de la Sierra y don Antonio de Peredo vecinos de esta ciudad».

PROTESTA DE MAR

El capitán don Antonio de Zugasti del bergantín NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA hizo la correspondiente protesta de mar en Santander el 5 de abril de 1803, diciendo «que después de haber tomado en el puerto de La Habana a bordo de su barco azúcar, campeche y velas con destino a éste de Santander y, estando el viento sueste favorable, se hizo a la mar la mañana del 26 de enero a la hora de las ocho; en el siguiente día 27 les cayó una gran turbonada con viento fuerte por el Nor-Noroeste, de suerte que se vió obligado a tomar una andanada de rizos de cada gavia, manteniéndose sobre bordo, en cuya ocasión entraban a menudo golpes de mar de estri-

bor a babor. El día 7 de febrero la mar era muy altiva y los balances del barco grandes; entraban las olas a su bordo y las bombas descubrieron agua que achicaban a menudo. El 11 del mismo, a la una de la tarde se experimentaron fuertes ráfagas del viento norte, y entonces tomamos dos andanadas de rizos a cada gavia, quedando con la mayor, trinquete y velache, ésta sobre dos andanas de rizos y la trinquetilla sin poder regir más vela; la mar era muy grande por la parte del norte, en tanto grado que los balances del bergantín eran soberbios y cruzaban las mares de babor a estribor; temidos de sus golpes les obligó a dar la popa para que no sacasen algún individuo de a bordo. El día 12 se vieron precisados a aferrar el velacho, quedando con las dos mayores y la trinquetilla sin poder regir más vela, y clamando misericordia sumergidos entre soberbias olas del mar por el Este. Con este aparejo se mantuvieron hasta el día 14, que marcaron el velacho sobre una andana de rizos, y la gavia sobre dos. El 16 largaron todas las andanas de rizos a las gavias y el 19 se vieron obligados a tomar otra andana de rizos a los mismos; y en todo el mes de febrero se sobrevinieron soberbios temporales y borrascas de vientos contrarios y mar altiva, que quedó el bergantín enteramente estropeado con tanto trabajo. El 18, de tres a las cuatro y media de la tarde, les obligó el viento sudoeste a tomar una andana de rizos a toda gavia y a la mayor; en aquel tiempo entró un golpe de mar por la aleta de popa, y tan soberbio; que les dejó cernidos, de suerte que estando cerrado el sobre cielo con todo entró bastante agua en el rancho de la gente, y siempre el pozo del bergantín sumergido en las aguas de los soberbios golpes de mar, que sin cesar entraban por todas partes. El día 19 a las cinco de la tarde les obligó la fuerza de la borrasca del tiempo sudoeste a aferrar la gavia, a las nueve el velacho y de allí poco el trinquete, quedando solo con la mayor rizada y a la capa, no pudiendo regir más vela y clamando a Dios misericordia, temidos de que los grandes golpes de la mar que entraban sacasen a fuera a algún individuo de la tripulación. El día 20 se mantuvo a la capa con el citado aparejo y la mar soberbia, de modo que los balances del bergantín eran grandes y los golpes de mar que entraban menearon los revates del escotillón inmediato al sobre cielo y, como entraba por allí agua al rancho de la gente, se discurrió cómo se podría remediar y se hizo con una arrastradera nueva en cinco o seis dobles encima de la capa o encerado que tenía el citado escotillón, para poder remediar la avería que por allí se hacía a la carga. A las cinco, habiendo rolado el viento al Norte, marcaron el trinquete. El día 21 roló el viento al O.N.E.; a las doce marcaron las dos gavias sobre una andana de rizos y el 25 a las dos de la mañana el viento S.S.E. les hizo pedazos el velacho; la mar era grande y soberbia y cruzaba de estribor a babor en tanto grado que todos los individuos clamaban a Dios misericordia; a las seis se obligó a aferrar la gavia; a las siete había abonanzado un poco; a las ocho arriaron el pico de

la mayor y tomaron por redondo, quedándose de la vuelta del tercer cuadrante. A las nueve y media la fuerte rafaga de viento por el S. S. E. les obligó a aferrar la gavia, quedando solo con las dos mayores, pollanca y entrefoque, sin poder regir más vela, pidiendo a Dios misericordia, porque, cada balance que tiraba el bergantín en peligro de los soberbios golpes de mar y sumergido en las aguas, temían que se quebrantase y porque el continuo trabajo de achicar el agua de las bombas se hacía insoportable. El 28, habiendo abonanzado un poco el viento, largaron la gavia sobre una andana de rizos, pollancón y contrafoque, manteniéndose con este aparejo hasta el día 30 que marcaron las dos gavias. Estos tiempos y borrascas de mar han hecho faltar una cadena de los bigotes de lovenque mayor de babor y la cadena del barandal del velacho de estribor. Hoy cinco del corriente acaban de dar fondo en esta bahía a las doce del día poco más o menos, con setenta días de navegación. En consecuencia hallándose dentro del tiempo señalado para estos casos, dijo el que otorga que protesta contra el mar, viento y demás elementos una dos, tres veces y cuántas en derecho sea necesario...»

NAVIOS DE PABELLON EXTRANJERO ENTRADOS EN SANTANDER EN 1805

«Goleta prusiana DEURAW, trajo un cargamento de trigo el 22 de enero.

Goleta americana LADY, capitaneada por Guillermo Pauselan 22) de febrero).

Fragata dinamarquesa ANDREAS, capitaneada por Jeusen (9 de junio).

Bergantín dinamarqués ADELA, el mando de Scholet (12 de mayo).

Bergantín prusiano MORNIMY HARD, capitaneado por Huteich Ricker (13 mayo).

Quechemarín dinamarqués GODE HENSIGT, procedente de Bergen, al mando de Carel Dahe (8 de febrero).

Bergantín BREMES SUAN, capitán Farmen, procedente de Darruik (10 de enero).

Goleta americana SALLY, al mando de Miguel Worondon (8 de julio).

Bergantín dinamarqués DIAUGIND, capitán Juan Matias Moller (18 de julio).

Fragata americana POMPEYO, al mando de Willians Poure (29 de junio).

Galeaza IRIS de Bremen, capitán Enrique Welgun, procedente de Nantes (3 de marzo).

Fragata dinamarquesa CONSTANCIA, capitán Senfen, procedente de Guernesey (9 de marzo).

Bergantín americano INCREASE, procedente de Charleston. Capitan Guillermo Wierger (13 de febrero).

Bergantín americano UNION, capitán Ricardo Smith, procedente de Alejandría con harinas (19 de marzo).

Galeota Holdemburguesa MACHECAGRUP, capitán Ger (26 de enero).

Bergantín americano MENTOR, capitán Ricardo Pederik (4 de febrero).

Goleta americana JUNO, procedente de Boston. Capitán David Joll (1° de octubre).

Goleta americana HARE, capitán Juan Hoopen, procedente de Marbleheadt (23 de enero).

Bergantín ONLYSON, procedente de Boston. Capitán Davis (10 de septiembre).

Goleta americana EXPERIMENTO (5).

Quechemarín hamburgués TERESIA, capitán Klaux Rister (6 de febrero).

Fragata prusiana EDUARDO, capitán Martin Krause, procedente de la Rochelle (27 de septiembre).

Fragata hamburguesa MARIA ISABEL, capitán Juan Bout (28 de diciembre).

Bergantín prusiano AMISTAD, procedente de Burdeos, al mando del capitán Anres Valmet (8 de enero).

Goleta hamburguesa JOVEN NICOLÁS, capitán Martin Hafena (5 de enero).

Bergantín AMERICANO, capitán Truman Barcle, procedente de Boston (8 de enero).

Fragata americana MARÍA, capitán Oliver Over (1 de junio).

Bergantín americano LETU, procedente de Boston. Capitán Gerardo Garoney (11 de mayo).

Galeaza dinamarquesa DOS HERMANAS, procedente de Boston, con 37 días de navegación. Capitán David Cold (16 de junio).

Goleta americana MILÉS ESSTANDICH, capitán Plein, procedente de Boston (24 de marzo).

Fragata americana BALTICON, capitán Jorge Blendet (12 de julio).

En enero del año 1806 entraron en el puerto santanderino con bandera extranjera una fragata prusiana, tres balandras y tres quechemarines de

(5) «Antes de admitir a sus tripulantes a práctica, se les hizo despojarse de sus vestiduras, lavar en vinagre y agua tibia, colocando sus vestidos en los ranchos de la cámara y proa, extendidos allí con todas sus ropas y poniéndose los vestidos que de tierra llevaba la Diputación de Sanidad, instruyendo a todos de las penas en que incurran caso de traer contrabando u otro efecto aceptible de contagio, siempre que no lo manifestasen, como de facto declaran que nada traían por lo que el facultativo puso la fumigación en la cámara abriendo y cerrando las escotillas...»

la misma nacionalidad, cuatro goletas norteamericanas. En el mes de febrero arribaron tres bergantines norteamericanos, tres fragatas y cuatro goletas de la misma nacionalidad, cinco quechemarines prusianos, trece goletas de la misma nación, ocho bergantines dinamarqueses, nueve corbetas y una fragata francesa.

Galeaza de Bremen WAGSHOMLIT, capitán Muller, procedente de Nantes (16 de octubre).

Bergantín prusiano ELISABET, procedente de Ennden, capitán Cornelius Folkert (22 de octubre).

Fragata sueca ALEXANDER, capitán Hans Sobering (22 de octubre).

Fragata portuguesa ISABEL, capitán Sebastián José y Maria (1 de diciembre).

Bergantín americano ANA ISALY, capitán Jacobo Saly, procedente de Filadelfia, con maíz (24 de enero).

Galeota prusiana DEURAW con cargamento de trigo (2 de febrero)».

COMBATE ENTRE EL «VENGADOR» Y UNA GOLETA DE GUERRA INGLESA.

«Relación exacta que nos, Antonio de Arana, capitán y demás oficiales de la goleta corsaria EL VENGADOR, armada de catorce cañones de a tres reforzado, veinticuatro fusiles, veinticuatro pistolas y las armas blancas necesarias por don Pedro Labat, vecino y del comercio de esta ciudad, hacemos al señor Comandante Militar de Marina del Tercio Naval de ella, del combate que durante dos horas y media hemos sostenido en 12 del corriente contra la goleta inglesa que desde muchos días antes cruzaba delante de este puerto, armada de catorce obuses de a 16 libras inglesas, según resultó de las balas enemigas que tenemos a bordo.

A las tres y media de la tarde nos hicimos a la vela desde el castillo de San Martín, dejando en tierra el bote para conducir al capitán según sus órdenes. A las cinco, que ya estábamos fuera del puerto, llegó a bordo el capitán, despachó al práctico y nos pusimos a la vela con viento por la parte del E. N. S. al NO. A las cinco y media avistamos al N. una goleta visitando un barco que distaba como tres leguas de nosotros, la cual habiéndonos visto, dirigió su rumbo hacia nosotros a toda vela.

No teniendo el capitán por conveniente el huir de este barco, pues que observó bien pronto que los demás oficiales como toda la tripulación manifestaban hallarse dispuestos a pelear con el mayor denuedo, mandóse preparar todo para el combate y se virase el barco hacia el enemigo. A las seis y media, estando esta goleta con bandera inglesa y como a tiro de fusil, nos disparó toda la andanada de estribor; viendo que su artillería

era de calibre más grueso que la nuestra, dispusimos hacer todo el esfuerzo posible para llegar al abordaje, pero no pudimos lograrlo porque estando ya a tiro de pistola haciendo un fuego continuo con la fusilería y artillería se separó el enemigo a las siete y media, sin que pudieramos darle alcance. En este tiempo, hallándose gravemente herido el capitán supernumerario don Andres Digart, oficial que por su mucha experiencia y valor era de la mayor utilidad en la acción y necesitando el corsario reparar toda la maniobra y las balas de proa, mandó el capitán cesar el fuego y se tratase de reponer la maniobra. Esto se verificó con la mayor presteza por el deseo que todos manifestaban de seguir al enemigo, de renovar el fuego y de llegar al abordaje que todos solicitaban a porfía; pero, a pesar de todos nuestros esfuerzos, no lo pudimos conseguir porque el enemigo siempre nos tuvo ganado el barlovento, y su principal cuidado era de evitarlo. A las ocho volvimos a acercarnos reciprocamente y de nuevo se rompió el fuego, que duró hasta las nueve y media. En esta hora el enemigo, menos maltratado sin duda en sus velas que nosotros, se apartó segunda vez, huyendo de seguir combate, pero como el capitán vió que todos continuaban con la decisión, animados con la fuga del enemigo, mandó reponer la maniobra para perseguirle, pero no pudo verificarse porque no había viento y el barco hacía agua. Entonces hizo el capitán reconocer el buque y se halló que tenía cinco balazos a flor de agua, los estays y los obenques cortados, un hombre muerto y diez heridos, por lo que resolvimos volver al puerto, que lo verificamos a remo, habiendo fondeado a su entrada a las cuatro de la mañana.

Según hemos notado las balas y metralla del enemigo que ha quedado en nuestra goleta de estar todas marcadas con el sello del Gobierno inglés, inferimos que la enemiga era de la Marina Real y tanto por la serenidad de la tripulación y buena dirección de fuego como por los continuos gritos y lamentos que de tiempo en tiempo oíamos en ella, inferimos que el número de heridos que tuvieron ha sido muy considerable y que el barco padeció mucho daño en su casco y aparejo.

Toda nuestra tripulación se ha portado con el mayor valor y serenidad imaginable, sumamente sumisa y obediente a la voz de su capitán, cada uno seguir el ejemplo de sus oficiales, mirando al enemigo con el mayor desprecio, y tratando sólo de rendirle y hacerle el mayor daño posible, particularmente el precitado capitán supernumerario don Andrés Digart, estando ya gravemente herido y puesto en su cámara para ser curado, no cesaba de encargar a sus compañeros de armas que por ningún motivo rindiesen la bandera española al enemigo.

Santander, 12 de abril de 1805». (Col. Barreda).

ARMAMENTO EN CORSO

«Por don Francisco de Sayús de Santander, de la fragata nombrada FIDELIDAD, forrada en cobre, construida de intento en Filadelfia para mucho andar; sus dimensiones son de 70 pies de quilla limpia, 84 dichos de eslora o largura absoluta, 23 de manga y 13 de puntal. Su armamento consiste en veinte cañones, los dieciseis del calibre de a cuatro reforzado y cuatro obuses de a dieciocho, todos de hierro, con las correspondientes armas menores de fusilería y otras propias al intento de corso; su tripulación se compondrá de 150 hombres escogidos, al mando del capitán don Jose Vicente de Cinza, para un crucero de 90 días.

CONDICIONES DE ARMAMENTO

- 1.^a El buque con todos sus pertenecidos se pasará en las cuentas por el legítimo coste que tenga hasta el día de la salida al mar, sin aumentar ni disminuir nada de este valor, a que se añadirán los avances, rancho y demas gastos de armamento.
- 2.^a Se admitirán acciones por las cantidades de reales 20.000, 15.000, 10.000, proporcionales entre sí, sin perjuicio de la fracción que resulte en el total de la cuenta de armamento, que hará otra acción aparte, y dichas cantidades se pagaran a don Francisco Sayús, en moneda metálica y no Vales.
- 3.^a El armador escogerá por sí, con asistencia del capitán, la tripulación y dispondrá la contrata en los términos que le pareciere más conveniente, atendiendo a la mayor economía posible, y concederá gratificaciones en proporción de los servicios a los Cabos de Presa, en caso de lograrse.
- 4.^a El mismo armador nombrará consignatarios, y además hara por sí, o persona de su confianza, las diligencias necesarias de Presas en los Tribunales competentes y podrá venderlas como más cuenta tuviere en provecho común, y sólo cuando ocurriese trasbordo de sus efectos, o que fuere preciso trasladar las presas de un puerto a otro en busca de mercado, bastará se consulte con los tres mayores accionistas que resulten en Santander, y lo mismo también cuando se presentase ocasión de hacer venta extrajudicialmente. Fuera de eso tendrá el más amplio poder para hacer en beneficio del armamento todo lo que sea conducente y exijan las circunstancias, declarándole al propio tiempo conservador y encargado especial de las presas, sus productos y consecuencias.
- 5.^a El armador cargará el 2 por 100 de comisión sobre la cuenta de armamento y sus resultas y sobre el total valor de las presas; además

- sufrirá el armamento las comisiones que los consignatarios devenguen en las presas que no vengan en derecho a este puerto.
- 6.^a Si la fragata hiciese alguna arribada, se prorratarán los gastos, y cada accionista habrá de pagar al armador la cantidad que le tocare, a falta de fondos del armamento.
 - 7.^a Las cuentas que formara el armador, así del coste del armamento como de las presas y las de arribadas, se someteran al examen de los tres mayores interesados que resulten en Santander, y, aprobadas por ellos, se entenderá serlo también por todos, sin necesidad de nueva revisión.
 - 8.^a Si concluido el primer crucero conviniese rearmar la fragata para hacer nueva campaña, tendrán facultad de determinarlo los cinco interesados mayores que sean de este puerto, juntamente con el armador, y su decisión pasará por decisión general que a todos obligue. Pero en caso de no convenir renovar el armamento, se tasará y venderá la fragata en remate público, y cada accionista percibirá la parte que le corresponda de esta venta a prorrata de su interés, con deducción de los gastos y la comisión del armador, que será dos por ciento. Santander y enero 1.^o de 1805» (Col. Barreda).

CORSARIOS INGLESES CON BANDERA ESPAÑOLA

La estratagema de enarbolar bandera española los buques ingleses fue practicada, distintas veces, por los marinos de la Gran Bretaña al luchar contra nuestra patria y así apresaron en la entrada del puerto santanderino, el 1 de enero de 1805, a la fragata mercante NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES, según sabemos por el siguiente documento de protesta hecho ante don Santos de Cabanzo, y que copiado dice: «En la ciudad de Santander a 30 de mayo de 1805... pareció don Francisco de Ibarguengotia, capitán y primer piloto de la fragata española nombrada NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES y, bajo juramento que voluntariamente hizo por Dios Nuestro Señor y una señal de la Cruz, dijo : Que teniendo dicho buque sano y estanco de quilla y costados, tripulado, provisto y habilitado en todo lo necesario para navegar, recibió a su bordo en el puerto de Veracruz un cargamento de azúcar, cacao, palo de Campeche, zarza y 180.000 pesos de plata con registro y destino a este de Santander, con cuyo objeto se hizo a la vela de aquel día 12 de noviembre del año próximo pasado de 1804 con tiempo favorable, a beneficio de lo cual siguió su navegación hasta el día 26 del mismo que, hallándose dentro del canal de Bahama, se halló con cuatro fragatas de guerra inglesas, una de las cuales se destacó a reconocerle y, aproximándose a él, luego que avistó la bandera española desistió el reconocimiento y se largó a reunirse con las demás, que, siguiendo su viaje el declarante con variedad de tiempo, desarboló el mastelero de

gavia, el que al cabo de dos días repuso con otro nuevo y, haciendo su navegación directamente, se halló el día 9 de diciembre por la mañana al costado de una fragata de guerra inglesa, que largó su bandera, y, correspondiéndole con la española el compareciente, siguió su viaje la inglesa sin hacer tentativa alguna, con cuyos antecedentes hacía su navegación el que declara, sin presunción de que pudiera haber novedad alguna en los asuntos políticos con aquella nación, y, en confirmación, habiendo seguido su ruta, experimentó tiempos muy recios y un gran temporal que padeció los días 16, 17 y 18 de dicho mes de diciembre; se halló en el 19 por la mañana sobre la isla de Fayal en las Azores, y, aunque se mantuvo a su vista así al N. como al S. de ellas por espacio de cuatro días, con vientos calurosos, no avistó embarcación alguna y, pasando por entre la Tercera y San Miguel, prosiguió la navegación a reconocer la costa de España, lo que verificó el día 1.º de enero de este presente año, después de haber pasado unos tiempos muy variables, recios y calurosos; y, aunque reconoció el Cabo Ortegal y estuvo casi todo aquel día a la vista de él, no descubrió barco chico ni grande de guerra por ninguna parte, habiendo anochecido a distancia de 5 leguas sobre Vivero, y, corriendo toda la noche con poco viento, en el concepto de amanecer aun al O. del cabo de Peñas, se halló por la mañana del 2 de dicho Enero sobre este puerto de Santander, efecto precisamente de la mucha fuerza de las corrientes; y, habiendo reconocido el puerto, se puso en su demanda, pero una fragata de guerra, que se hallaba a sotavento con la bandera española larga y se dirigía a este mismo puerto, la interceptó y privó su entrada, haciéndole atravesar; y pasando un oficial en su bote a bordo de la DOLORES, se halló con la novedad de ser inglesa la fragata de guerra, y dió orden al declarante de que pasase a bordo con todo los papeles, lo que verificó y en su vista le intimó el comandante que tenía órdenes de su Almirante para retener todos los buques españoles que condujeran dinero y pestechos de guerra y que era preciso pasar al puerto, de Plymouth, en Inglaterra, para lo cual, sacando de a bordo toda la tripulación española, puso en su lugar marinería inglesa con algunos soldados y dos oficiales, y le condujeron al dicho puerto de Plymouth, donde llegó el día 6 de dicho mes de Enero; e inmediatamente hizo pasar la tripulación española a bordo de la DOLORES, pero sin permiso de saltar a tierra, habiendo subsistido allí hasta el día 18 que obtuvo el permiso por haberse declarado la guerra en Londres contra España, habiendo hecho el 8 del propio mes ya la correspondiente protesta ante un Notario público y residido en Inglaterra como prisionero cuatro meses, al cabo de los cuales obtuvo el pasaporte para restituirse, bajo palabra de honor, a este puerto, al que llegó ayer 29 del corriente, en cuya consecuencia se presenta en mi oficina, dentro de las 24 horas legales, a ratificar y revalidar, como ratifica y revalida, la protesta que otorgó en el puerto de Plymouth el 8 de Enero último...».

PROTESTA DE MAR

El 18 de mayo de 1813 don Antonio de Chavarría, capitán del quechemarín español nombrado SAN JOSÉ, formulaba notarialmente ante el escribano de marina Cabanzo, en Santander, una protesta de mar, diciendo «que había salido con dicho buque cargado de sardina, cacao, arroz, bacalao, azúcar, etc. de La Coruña para Santander el 26 de abril próximo pasado con tiempo favorable OSO. y mar bonancible; a las seis de la madrugada del 27 el NE. le hizo arribar a Concha de Ribero, permaneciendo allí hasta el 29, que cambiando al SO. volvió a dar vela a las cinco de la mañana, y habiendo navegado sin novedad hasta el día primero del corriente mes de mayo, que habiéndose encontrado sobre la altura de Lastre con la corbeta LA CARIDAD, su capitán don Juan Antonio de Elorduy, y puesto al habla, le comunicó que en esta de Santander tenían noticias positivas de que el enemigo se acercaba a ella, y para asegurarse determinó arribar al puerto de Ribadesella en compañía de otras embarcaciones que pasaban a hacer lo mismo y traían el propo destino, y en efecto y habiendo arribado a él al cabo de cuatro días, tuvo aviso de ésta que no había novedad; en fuerza de lo cual determinó salir con las demás embarcaciones el día siete y en efecto siguió su navegación en compañía de la goleta SAN ANDRÉS, que también traía carga perteneciente a la nación y a quienes vino convoyando hasta allí una goleta de guerra inglesa, la cual sin detenerse siguió su viaje al puerto de Castro Urdiales, de acuerdo con el comisionado que venía encargado de los citados pertrechos de guerra al saber lo que pasaba en aquel puerto y a ocurrir a lo que pudiera ofrecerse, y *de facto* habiendo llegado a él, halló aquel puerto bloqueado de buques de guerra y con escasez de pólvora y otros efectos, en cuya virtud dió orden al gobernador de aquella plaza para que la precitada goleta de guerra, segun dijo su comandante, buscase el cachemarin del que declara, y le llevase prontamente a remolque allí, porque urgían las municiones para defensa de ella: en vista de lo cual se hizo a la vela la citada goleta de guerra con este objeto y encontró sobre la altura de Comillas al compareciente con viento fresco por el NE., arribadas las velas con dos fajas de rizos, y se vino el comandante inglés con el expresado comisionado llamado don Manuel de Aguirre a bordo del cachemarin, quienes le intimaron que tenía que dirigirse con él a dicho puerto de Castro, a lo cual se resistió racionalmente el declarante, diciendo que su destino era para Santander, y que después de hacer allí la descarga se dirigiría a Castro, y a esto le replicaron que era preferente atención el servicio de la patria, añadiendo el comandante de la goleta de guerra inglesa que si hablabamos sobre excusarse a seguir sus órdenes la pasaría por las armas, con lo que no tuvo otro remedio que el de enmudecer en el asunto y hacer lo que mandaban.

Después el día ocho le mandó a bordo un calabrote y amarrado al palo mayor dió fuerza de vela a la goleta, de forma que la abrió el barco, de cuyas resultas descubrió mucha agua y a su consecuencia no se podía largar la bomba de la mano, y viendo que no se podía resistir tanto trabajo suplicó el declarante al citado comandante inglés que cortase de vela, porque de lo contrario se iba a pique sin remedio, a lo que accedió hecho cargo de la razón de la súplica, y en tal disposición le llevó hasta la abra y vista del mencionado puerto de Castro, en donde se mantuvo hasta que entraron los enemigos y fondeado a 25 brazas de agua. Desde este fondeadero se puso a la vela a las órdenes de los buques de guerra ingleses que se dirigían al de Bermeo, llevándole también a remolque la expresada goleta, en donde se mantuvo fondeado entre ellas a 20 brazas de agua, haciendo guardia día y noche a la bomba por el miedo de irse a pique. De aquí se dió a la vela el día 14 llevándole a remolque, y la misma agua, viéndose en la forzosa necesidad de abandonar el barco, por lo mucho que les apretaba el agua y el bergantín-goleta no quería largar el remolque por miedo a los corsarios de Santoña; pero en fin quiso Dios que a la mañana abonanzó el tiempo y entrando el viento por el noroeste vinieron en demanda de este puerto, a cuya boca le dejó el bergantín inglés, echándole a bordo 22 artilleros españoles que había embarcado en la expresada plaza de Castro para que los condujese a tierra, como en efecto lo hizo, habiendo antes fondeado en esta bahía a las dos de la mañana de hoy día de la fecha».

PRESUPUESTO DE UN BUQUE DE 85 PIES DE QUILLA, 91 DE
ESLORA, 23 DE MANGA, 12 DE PUNTAL Y 20 PULGADAS DE AS-
TILLA MUERTA, MADERA DE ROBLE

«La quilla será en todo su largo de tres piezas, además la roda de popa y proa con 10 pulgadas de grueso y 12 de alto.

El branque del mismo ancho y grueso y su largo correspondiente.

El contrabranque del grueso que le corresponde y 10 pulgadas de ancho de una pieza a escarpar, con la contrarroda; ésta tendrá el mismo grueso y ancho, con 5 pies en el ramal bajo para que quede bien incorporado en el branque y roda.

El codaste del largo que le corresponde, 10 pulgadas de grueso al pie y 13 al extremo.

El contracodaste del grueso correspondiente y 10 pulgadas de ancho en todo su largo, que llegue al bao de la cubierta.

Dos yugos con cinco cochimatas, de doce pulgadas de grueso y trece a la grua, endentados en el contracodaste, con el largo correspondiente para espigar en las aletas.

El durmido de popa de 12 pies de largo, que abraza seis al escarpe de la

quilla y roda con su grueso correspondiente; diez pulgadas de alto en la cabeza de popa y en la proa seis.

La curva coral escarpada sobre el durmido, con cinco pies en el ramal bajo y su correspondiente alto, para que llegue a tope con la última cochinata, diez pulgadas en la braga y nueve en las cabezas.

Llevará cincuenta cuadernas de nueve piezas una, con barraganete de seis pulgadas de grueso, 11 en la bragada o barenga, viniendo a rematar a cinco y media en la cubierta. Los coronamientos de éstas que no bajen de abrazar cuatro pies al tope de las ligazones.

Seis espaldones con diez pulgadas de grueso y la grúa de las cuadernas; éstos serán tres de todo su largo y los otros tres de dos piezas.

Ocho rabos de gallo; los dos que forman la linera tendrán ocho pulgadas de grueso en el pie y cuatro en el extremo, los cuatro intermedios seis pulgadas de grueso y la misma grua que los del centro, y los dos extremos el mismo grueso y grua que los del centro.

Las cuerdas de la cubierta serán de cinco piezas de popa a proa, con carpes de cuatro pies, de seis y media pulgadas de grueso y ocho de ancho.

Las contracuerdas de cuatro piezas todo su largo, tres pies de escarpe de cuatro y media pulgadas de grueso y siete de ancho.

Las cuerdas de los baos vacíos de cuatro piezas en todo su largo, cuatro pies de escarpe, cinco y media pulgadas de grueso y siete de ancho; éstas llevarán una busarda a proa de siete pulgadas de grueso, doce en la bragada a la grúa y seis en las cabezas, no bajando cada ramal de cuatro y medio pies.

Llevará otra busarda para las cuerdas de la cubierta con las mismas dimensiones que las de los baos vacíos y otro enteramente igual en el medio de éstas.

El molinete de diez pies de largo y diecisiete de circunferencia, con sus embonos de tres pulgadas de grueso.

Ocho baos para escotillas y fogonaduras de los palos, de diez pulgadas de grueso, ocho al centro a la grúa y cinco y media en los extremos.

La curvería de los baos de cinco pulgadas de grueso, seis y medio a la grúa en la bragada, cuatro a los extremos; el ramal que endenta al bao, de tres pies de largo y el que va a la cuerda del sufriente para endentar con el otro.

Llevará doce curvas para los baos, del mismo grueso y ancho que los de la cubierta; el largo del ramal que va al bao, de tres pies de largo, y el otro, todo lo más que dé, no bajando de cuatro y medio pies, con sus piezas del mismo grueso y ancho para unir las dos curvas.

Dos bulareamas a popa de doce pies de largo y siete y media pulgadas de cuadro, llevando una busarda encima, que no baje cada ramal de cuatro pies y el grueso de las bulareamas nueve pulgadas a la grúa en la bragada y seis en los extremos.

La madre del timón, del largo correspondiente con diez pulgadas de grueso al pie, once y medio en cuadro a la cabeza y doce de ancho al pie.

El guindaste de proa, del largo correspondiente para colocar la máquina del molinete, con trece pulgadas en cuadro a la cabeza y siete abajo, espigado en la sobrequilla.

Las bitas del molinete, del largo correspondiente, espigadas en las cuadernas, de ocho y media pulgadas de ancho y seis de grueso.

Las contrabitas, del largo correspondiente a seis pulgadas de grueso y diez de ancho.

Las curvas abitas de seis pulgadas de grueso, nueve en la bragada y cuatro y medio en los extremos; el ramal bajo, de cinco pies de largo y el alto el que corresponda al largo de las bitas.

Las curvas y las bitas iran colocadas sobre dos piezas de cinco pulgadas de grueso, diez de ancho y doce de largo y además endentadas dos pulgadas sobre los baos.

La pieza para asiento del bauprés espigada en el guindaste, y a tope con la busarda del trancanil, con 16 pulgadas de ancho y cinco de grueso.

Las guías del buaprés, de catorce pies de largo y ocho pulgadas en cuadro, que suban por encima de la batallola ocho pulgadas.

El sobrebranque, de diez pulgadas en cuadro, de dos piezas con escarpes de tres pies.

La madre del tajamar, de una pieza en todo su largo, nueve y media pulgadas de grueso al extremo de abajo, cinco arriba y nueve pulgadas de ancho.

Cuatro curvas bandas con cinco pulgadas de grueso, seis en la bragada y cuatro en los extremos; el ramal del costado de cuatro pies y el otro todo lo que dé, no bajando de cuatro y medios pies.

La curva capuchina, de diez pulgadas de grueso, once en la bragada y seis a los extremos; el ramal del branque, de tres pies de largo y el otro lo que dé, no bajando de cuatro y medio pies.

Llevará ocho gambetas, de cuatro y media pulgadas en cuadro y el largo que corresponda desde la curva alta a la cara alta del brazal.

Las carlingas, de doce pulgadas de grueso y el alto que corresponda a los palos.

Cuatro pies de carnero, de siete y media pulgadas en cuadro; tres puntales de cinco pulgadas en cuadro; una pieza de eslora desde la cara de proa de la escotilla mayor a la bara de popa del palo trinquete, donde van espigados los puntales; la que irá endentada pulgada y media en los baos, de cuatro y media pulgadas de grueso y seis de ancho.

Las esloras de escotilla y rancho, el largo correspondiente, siete pulgadas de ancho y cinco de grueso.

Las serviolas del largo correspondiente y ocho pulgadas en cuadro.

Los pies de amigo de cinco pulgadas de grueso y cinco a la grúa.

Dos conchas para los escobones, de cinco pies de largo, quince pulgadas de ancho y cinco de grueso».

MADERA DE PINO DEL PAÍS

Llevará siete cintas por costado, con cuatro pulgadas de grueso, sus anchos de cuatro y cinco piezas, todo el largo.

24 tracas de arriba abajo en la tablazón interior, de dos y media pulgadas de grueso en obra, con el ancho que corresponde a sus respectivos puntos, sobre la construcción del buque, de tres, cuatro y cinco piezas en todo su largo.

La tablazón de dos pulgadas de grueso, no subiendo el mayor ancho de nueve pulgadas de tres, cuatro y cinco tracas en todo su largo, dejando tres registros por costado para ventilación de las cuadernas, dos de siete pulgadas de ancho y otro cuatro, con una y cuarto pulgada de grueso.

Tres palmajares por costado, de tres y tres cuartas pulgadas de grueso y ocho de ancho, de tres, cuatro y cinco tracas al largo.

Las contracuerdas de los baos vacíos, de tres y media pulgadas de grueso, siete y medio de ancho, de cinco piezas todo su largo, en escarpe de tres pies.

La sobrequilla en tres piezas todo su largo, con escarpes de cuatro pies, con once pulgadas de grueso y catorce de alto, endentada en las cuadernas dos pulgadas, teniendo presente que los escarpes vengan a abrazar de ocho a diez pies de los de la quilla; ésta subirá a popa hasta la primera cochinada para poderla empernar en la curva coral, contracodaste y codaste y a proa que abraza tres pies del escarpe de la roda, para poderla empernar en la contraroda, roda y sobrebranque.

Los trancaniles de cuatro pies en todo su largo, con ocho pulgadas de ancho y seis de grueso, endentados en los baos y curvas con su busarda a proa, que no baje de dos pies y medio de largo cada ramal; otra pieza para la estampa de babor a estribor con sus curvas a los extremos, que no baje de dos y medio pies cada ramal.

Los contratrancaniles, de tres piezas en todo su largo, cinco pulgadas de grueso y siete de ancho, endentados dos y media pulgadas en los baos y curvas.

La tablazón de cubierta de tres, cuatro y cinco piezas en todo su largo, de ocho pulgadas de ancho y dos y media de grueso.

Las capas, de cinco piezas en largo, doce pulgadas y media ancho y tres de grueso, embutidos en el trancanil una y media pulgadas; una pieza del mismo grueso y ancho para el trancanil de la estampa.

Los cabilleros corridos de cuatro piezas en todo su largo, tres y media pulgadas de grueso y siete de ancho, endentados una pulgada en los barraganetes.

La batallola o regala, de cinco piezas en todo su largo, cuatro y media pulgadas de grueso y ocho de ancho, con escarpes de dos y media pulgadas.

Las tablas para la empavesada de una y cuarto pulgadas de grueso y cuatro y medio de ancho, machiembradas con sus registros para poder calafatear los barraganetes y dejando las portas que el armador quiera.

La tablazón de la estampa, de dos pulgadas de grueso y siete de ancho.

El falquín con sus balcones, de dos y media pulgadas en grueso, la barandilla de tres pulgadas de ancho y dos y media de grueso; las tablas de una pulgada de grueso y el ancho correspondiente.

Las brazolas de escotilla, de seis pulgadas de grueso y siete y medio de ancho.

Los brazaes del tajamar, del largo correspondiente, tres pulgadas de grueso y cinco de ancho.

Llevará veinte baos de diez pulgadas de grueso, ocho al centro a la grúa y cinco y medio a los extremos.

Tres baos vacíos del mismo grueso y ancho, bien enlazados en las cuadernas.

Los montantes, de cinco pulgadas de grueso, siete de ancho y el largo correspondiente.

Ocho baos para el tillado de la cámara de cinco pulgadas en cuadro.

Siete idem, para el rancho del mismo grueso y ancho.

Para el tillado de la cámara y rancho tablas de una pieza de dos pulgadas de grueso, seis de ancho emachambrado.

Para las mamparas de idem, tablas de siete pulgadas de ancho con una y cuarto de grueso machambradas.

Dos baos para el castillo de ocho pulgadas de grueso, seis a la grúa del centro y cinco a los extremos.

La tablazón para idem de dos pulgadas de grueso y ocho de ancho.

Serán de cuenta del constructor todos los materiales expresados, jornales de carpintería y calafatería, metiendo seis hilos de estopa en las obras vivas, ocho en las cintas y tres en la cubierta, trancaniles y tapas, carenarle hasta la línea de navegación, lanzarle al agua y dejarle estanco, todo bien rematado según las reglas de arquitectura naval y en la cantidad de 90.000 reales de vellón.

Santander, 4 de marzo de 1857

Firmado

Modesto Fernández» (6)

(6) Don Modesto Fernández fue un afamado constructor naval, que hizo en nuestro puerto y en otros astilleros del Cantábrico magníficos navíos.

La Escuela de Náutica de Santander posee una bella fragata, en modelo de gran tamaño, debido al Sr. Fernández y utilizado para la enseñanza de los alumnos.

RELACIÓN DE LOS NAVÍOS SANTANDERINOS (1758-1878)

BERGANTINES

Elisabeth. ' /	Santo Cristo del Otero. ' /
San Buenaventura. ' /	La Divina Pastora. ' /
Nuestra Señora del Pilar. ' /	Santa Cecilia. ' /
C. de Herry. ' /	La Casualidad. ' /
San Joaquín. ' /	Nuestra Señora de los Ángeles. ' /
El Príncipe de Asturias. ' /	La Economía. ' /
La Antigua. ' /	El Aquiles. ' /
San Emeterio y San Celedonio. ' /	El Triunfo de Santander. ' /
San José y Ánimas. ' /	San José. ' /
Santa Bárbara. ' /	La Sagrada Familia. ' /
La Providencia de San Juan Bautista. ' /	Nuestra Señora de los Dolores. ' /
Jusús, María y José. ' /	San Francisco. ' /
San Vicente. ' /	La Flecha. ' /
San Vicente Mártir. ' /	La Amable María Rosa. ' /
El Cervecerero de Cañadío. ' /	El Cazalla. ' /
Nuestra Señora de Begofía. ' /	La Esperanza. ' /
La Bella Eugenia. ' /	Cachupín. ' /
Nuestra Señora del Carmen. ' /	El Ligerero. ' /
El Hércules. ' /	San Fernando. ' /
El Rosario. ' /	La Vizcaya. ' /
Santa Rita. ' /	La Confianza. ' /
El Brillante San Miguel. ' /	Nuestra Señora del Carmen. ' 3°
El Guerrero Montañés. ' /	Acteón. ' /
Nuestra Señora del Carmen. ' 2°	Aránzazu. ' /
El Pájaro Amarillo. ' /	El Coronel de Malville. ' /
San Juan Bautista. ' /	Dos Amigos. ' /
San Cristóbal. ' /	Nuestra Señora del Coro. ' /
San Francisco de Paula. ' /	El Fénix. ' /
Nuestra Señora del Rosario. ' /	San Pedro. ' /
Águila. ' /	San Francisco de Paula. ' /
San Fernando. ' /	San José y la Concepción. ' /
	San Nicolás. ' /
	Buena Dicha. ' /

San Miguel.	Gil Blas.
La Esperanza.	Federico.
San Antonio.	San Eugenio.
Atrevido.	Antonio.
Santa Isabel.	Joven Nicolás.
El Dulce Nombre de María.	Trinitario.
San José y Ánimas.	María.
Fernando VII.	San Andrés Apóstol.
Trinidad.	Alerta.
Volador.	San Juan.
Ana Margarita.	Virgen del Carmen.
Medea.	Paquete de Matanzas.
María Ignacia.	Concepción.
El Pascual.	Leocadia.
Segundo Campeador.	Nuevo Carlos.
Timoleón.	Dulcinea.
Habanero.	Eolo.
Caraqueño.	Valiente Isabel.
Nuestra Señora del Carmen.	Joven Victoriano.
Juliana.	Amistad.
San Antonio.	Joven Nicolás.
Corzo.	Monte Carmelo.
Sirena.	Leocadio.
Joven Alejandro.	Adolfo.
Carlos.	Nueva Esperanza.
María Teresa.	Rocinante.
La Corsaria.	Antonia Bonifacia.
El Atrevido.	Dos Hermanos.
Amable Rosa.	Vargas.
San José.	San Emeterio.
San Antonio de Padua.	Atlanta.
San Antonio de Padua.	Colón.
Valiente Isabel y Salvador.	Joven Enrique.
Ángel de la Guarda.	Cándido.
Nuestra Señora del Soto.	San Antonio y La Magdalena.
María Antonia.	Fidel.
Clarita.	Neptuno.
Amable Gertrudis.	José Francisco.
Charles.	Minerva.
Dionisio.	Solano.
San Jacob.	Ricardo.
Timoleón.	Torremocha.
Montañés.	Mensajero.
Joven Miguel.	Liberal.
Pepita.	Camargo.
Javier Enrique.	Juliana.
María Isabel.	Concordia.
San Pedro.	Joven Felisa.
Nuestra Señora de Begoña.	El Progreso de Santander.
Rosarito.	Trasmerano.
Eusebio.	Santa Engracia.
Bella Antonia.	Joven Celia.
Cervantes.	María Cristina.

Primavera. ?
 Ayales. /
 Diana. /
 Ebro. /
 Nuestra Señora de la Piedad. /
 Triunfante. /
 Argos. /
 Fama. ×
 Nuevo Camargo. /
 Faro de Santander. /
 Costante. /
 Joven Ricardo. /
 Correo de Bilbao. /
 Frasquita. /
 San Andrés. /
 Juliana. ×
 San Antonio. /
 Corzo. ×
 Sirena. /
 Céfiro. /
 Joven Alejandro. /
 Gonzalo. /
 Anunciación. /
 Enrique y Federico. /
 Minerva. ×
 Dolores. /
 Nuestra Señora del Carmen. / 8 °
 Aurelio. /
 Inesita. /
 Felisa. /
 Mercedesitas. /
 Eustoquia. /
 ABC. /
 Joven Agustina. /
 Renedo. /
 Elvira. /
 Tridente. /
 Empresa. /
 Milagros. /
 Vida Nueva. /
 Pronto. /
 Guanarteme. /
 Eloísa. /
 Laberinto. /
 Trinidad. /
 Lorito. /
 Dos Cuñadas. /
 Águila. /
 Jesús del Monte. /
 Anunciación. /
 Dorotea. ×
 Juanita. ×
 Elina. /

Primero de Mayo.
 Crescenciana. /
 Antonio. /
 Tres Hermanas. /
 María Josefa. /
 Trafalgar. ×
 Teresa. /
~~Dorotea.~~
 Victoria. ×
 Fluvia. /
 Ernesto y Clara. /
 Samaritana. /
 Elena. /
 Elvira. /
 Clara. /
 Emilia. ×
 Joven Gabriel. /
 Florencia. /
 Riancho. /
 Africano. /
 Adela. ×
 Martín. /
 Tita. /
 Joven Valentín. /
 Panamá. /
 Terpsícore. /
 Liaño. /
 Antonio. /
 Portugalete. /
 Antonio y Ramón. ×
 Santiurde. /
 Escalada. /
 Petronila. /
 Juliana. ×
 Villada. /
 Salvador. /
 Colombia. /
 Teresita. /
 Pepita Vicenta. ×
~~Teresita.~~
 Tomasito. ×

FRAGATAS

Príncipe Carlos de Amberes.
 Diligente.
 La Esperanza.
 La Humildad.
 Princesa de Asturias.
 Número 111.
 San José y los Santos Mártires.
 La Vizcaina.

La Bella Primavera.
 La Purísima Concepción.
 Amable Rosa.
 La Natividad de Nuestra Señora.
 La Fortaleza.
 San José.
 La Trasmerana.
 Nuestra Señora del Camino.
 El Rey Carlos.
 Nuestra Señora de Begoña.
 María.
 Nuestra Señora del Carmen.
 San Antonio de Padua.
 El Cid.
 San Antonio.
 Las Dos Isabelas.
 La Posta de Buenos Aires.
 La Bonita.
 La Suerte.
 La Cantabria.
 Dido.
 Los Dos Hermanos.
 Astigarraga.
 El Santander.
 Teresa.
 La Diligencia.
 Luisa.
 Hércules.
 Fidelidad.
 Cleopatra.
 Anfitrión.
 La Amable Doncella.
 Aníbal.
 Flor de Mayo.
 Nuestra Señora de las Nieves.
 La Firmeza.
 La Especulación.
 Ana Luisa.
 Minerva.
 Victoria.
 Tres Hermanas.
 La Unión.
 Preciosa.
 Nuestra Señora de la Piedad.
 Victoria.
 Rossini.
 Nuestra Señora de la Paz y Buen
 Viaje.
 Fama Habanera.
 Joven Adelaida.
 Provisional.
 Teresita.
 María Clotilde.

María de la Paz.
 Primera de Santander.
 Soberana.
 Amable Carmita.
 Antenor.
 Casilda.
 Hermosa Trasmiera.
 Angelita.
 Castilla.
 Buenaventura.
 Carolina.
 Dóriga.
 Don Juan.
 Paquete Habanero Número 3.
 Paquete Gaditano Número 4.
 Pombo.

CORBETAS

De Repente.
 Paz.
 Flora.
 La Unión. ?
 Modesta.
 Nueva Luisa.
 Preciosa.
 Santos.
 Jorge Juan.
 Amanda.
 Ignacita.
 Hermosa Bailén.
 Doña Sol.
 Nicolasa.
 Perfecta.
 Esperanza.
 Santander.
 Vicenta.
 Oriente.
 Francisca.
 Isabelita.
 Soledad.
 Corina. ?
 Nueva Engracia.
 Ninfa de Santander.
 Josefina.
 Rosario.
 Cervantes.
 Ahí.
 Pepita y Vicenta.
 «O».
 Pilar.
 José María.

Fe.
 Dos Hermanos.
 Constancia.
 Panamá.
 Paquete de Cantabria.
 Casualidad.
 Y. F. V.
 Luisa.
 Primera Susana.
 Celorio.
 Desengaño.
 Paquita.
 Petronila.
 Doña Flora de Pombo.
 «F. V.» ? B.B.
 Isabel.

QUECHEMARINES

San Juan Bautista.
 Nuestra Señora de Aránzazu.
 El Vencejo.
 Los Santos Mártires.
 Nuestra Señora de la Concepción.
 La Teresa.
 Los Dos Amigos.
 La Ambición.
 San Nicolás y Ánimas.
 La Unión.
 La Esperanza.
 El Gavilán.
 San Juan y San José.
 San Antonio y Ánimas.
 Nuestra Señora de los Dolores.
 Santa Ana.
 San Juan y San José.
 Maura.
 Tritón.
 Cristina.
 Eduardo.
 La Esperanza.
 San Benito.
 Victoria.
 Diligencia.
 San Juan.
 San Francisco de Paula.
 Joven Joaquín.
 El Nuevo Gallego.
 San José.
 Activo.
 Correo de Santander.

San León.
 Joven Claudia.
 San Juan Bautista y Ánimas.
 Gumersindo.
 Río Asón.
 Nuestra Señora del Socorro.
 Francisco Javier.
 Pepita.
 La Esperanza.
 Joven Antonio.
 Dos Amigos.
 Ángel.
 Correo de Santoña.
 Eusebio.
 El Ángel.
 San José.
 Villa de Llanes.
 Correo de Villaviciosa.
 Delfín.
 Cántabro.
 Pilar.
 Carmen.
 Eduardo.
 El Celestina.
 Dolores.
 Joven Matilde.

GOLETAS

La Buena Vista.
 La Paloma.
 Aurora.
 Graciosa.
 San Joaquín.
 Fortuna.
 Nuestra Señora de la Esperanza.
 San Esteban Protomártir.
 Dos Amigos.
 Venganza.
 Jesús, María y José.
 Aurora.
 Palafox.
 La Mulata.
 Nicolasa.
 Nuestra Señora de los Dolores.
 Numancia.
 María Teresa.
 Antonia Bonifacia.
 Santa Ana.
 María Dolores.
 Santa Engracia.

Fragante Rosa. /

Mosca. /

Laureana. /

La Paloma. /

Joven Emilia. /

Amalia. /

Luisa. /

Fama de Cantabria. /

Montañesa. /

Dolores. /

Santa Filomena, Esperanza y Rafael. /

«P. y P.» /

Victoria. /

Agapita. /

Tú y Yo. /

Lebaniega. /

Concha. /

Socorro. /

PAQUEBOTES

Nuestra Señora del Camino. /

El Socorro de las Ánimas. /

Santo Tomás. /

El Monte Carmelo. /

San Francisco de Paula. /

El Ángel. /

Nuestra Señora de los Ángeles. /

Nuestra Señora de los Dolores. /

Nuestra Señora del Carmen. /

La Purísima Concepción. /

Santa Teresa. /

El Constante. /

Elena. x

Española. x

LUGRES

Unión. /

Barbarroja. /

El Vencejo. /

Unión. /

Dos Hermanos. /

PATACHES

Venturoso. /

Tomasita Nueva. /

Segunda María. /

Margarita. /

Amelia. /

Selia. /

Don José. /

Luisa. /

Avelinda. /

Margarita. /

Nueva Tomasita. /

Amalia. /

Abelinda. /

Primera de Llanes. /

LANCHAS

Nuestra Señora del Carmen. /

San Antonio. /

Nuestra Señora del Puerto. /

Buenaventura. /

La Estrella. /

San José y La Reina. /

Brillante. /

La Bien Aparecida. /

Las Tres Marías. /

Í N D I C E

	<u>Pág.</u>
FUENTES DOCUMENTALES UTILIZADAS PARA ESTE TRABAJO.	5

CAPÍTULO I

RESUMEN DE LA HISTORIA DEL PUERTO SANTANDERINO HASTA EL SIGLO XVII

Época romana.....	9
Edad media.	13
El siglo XVI.	25

CAPÍTULO II

REFERENCIAS HISTÓRICAS RELATIVAS AL SIGLO XVII

Astilleros y Armamentos.	41
El comercio en el puerto de Santander.....	49
Algunas figuras de la vida marítima santanderina	53
Relaciones con otros países europeos.....	55
Diversos aspectos de la vida marítima en Santander.	61

CAPÍTULO III

ACTIVIDADES NAVALES DURANTE EL SIGLO XVIII

Construcciones navales.	67
El comercio de cereales.	72
Corsarios y Naufragios	75

	<u>Pág.</u>
La ciudad y su puerto.....	83
Exportación de lanas.....	95
El comercio con América.	97

CAPÍTULO IV

VIDA MARÍTIMA EN EL SIGLO XIX

Antes de la guerra de la Independencia.....	113
La guerra contra Napoleón.	120
El puerto santanderino durante el reinado de Fernando VII.	132
La época de Isabel II.....	144
Los últimos veleros.	147

CAPÍTULO V

NAVÍOS DE ARMADORES SANTANDERINOS

(1758 - 1878)

Matrícula de veleros santanderinos en el año 1878	151 303
--	----------------------------------

A P É N D I C E S

1.º Algunos temas relacionados con la marina cántabra.....	309
Las herrerías de Cantabria.....	309
Fábricas de artillería en Liérganes y la Cavada.....	310
El linaje de los Puebla.....	312
2.º Datos complementarios	315
Protestas contra corsarios yankis.....	315
Navíos yanquis.....	317
Venta simulada de bergantín	317
Fianza para pasar a Indias	317
Balandra corsaria inglesa en el puerto de Santander.....	318
Connivencia con el enemigo	318
Fragata «Trasmerana».....	319
Corsario yanqui	321
Corsarios santanderinos.....	322
Viaje sin pasaporte.....	322
Corsarios enemigos.....	323
Estadísticas del movimiento portuario a mediados del siglo XIX	326
Exportación de harinas desde el puerto de Santander en 1868	327
3.º Presentación de documentos	329
Relación de las embarcaciones que entraron en el puerto de Santander durante el mes de septiembre de 1778.....	329
Escritura de fletamento	330
Escritura de fletamento	331

	<u>Págs.</u>
Protestas de mar.....	332
«Condiciones bajo las cuales, nosotros don Nicolás y don Ramón de Vial, padre e hijo, nos obligamos a despachar desde este puerto de Santander, el día primero de cada mes, durante cinco años consecutivos, un barco correo que lleve los pliegos de S. M. al puerto de los Estados Unidos de América, que S. M. se digne elegir.....	333
Fianza de Real Patente de corso y mercancía	335
Protesta de mar	335
Navíos de pabellón extranjero entrados en Santander en 1805	337
Combate ente el «VENGADOR» y una goleta de guerra inglesa.....	339
Armamento en corso	341
Condiciones de armamento.....	341
Corsarios ingleses con bandera española	342
Protesta de mar	344
Presupuesto de un buque de 85 pies de quilla, 91 de eslora, 23 de manga, 12 de puntal y 20 pulgadas de astuilla muerta, madera, de roble.....	345
Madera de pino del país	348
Relación de los navíos santanderinos (1758-1878)	351



Esta obra La Marina Cántabra, compuesta
de tres volúmenes, se terminó de imprimir
en los talleres Aldus Velarde, S. A., de
Santander, el 3 de Julio de 1968 con
motivo de la II Semana Naval

