

LOS ÚLTIMOS CORSARIOS ARMADOS EN SANTANDER (1797-1825)

La navegación en corso tuvo brillante tradición entre los mareantes de nuestras Cuatro Villas de la Costa de la Mar, realizando las naves de Castilla repetidas y fructíferas campañas, luchando sobre todos los mares contra los enemigos de España, y si en el siglo XIII los nautas de Santander, Castro Urdiales, Laredo y San Vicente de la Barquera lograron causar graves y repetidos quebrantos en las flotas enemigas, no decayó en posteriores centurias el valor y la pericia de los maestros y tripulaciones para apresar buques que atacaban al pabellón español entorpeciendo las navegaciones comerciales mientras violaban pactos y convenios vigentes.

Lograda la conquista de Sevilla con el decisivo esfuerzo de las naos castellanas, adquiere después mayor pujanza la marina de las Cuatro Villas de la Costa y hace sentir su poderío sobre los navegantes franceses sometidos al Rey Eduardo II de Inglaterra, quien, el 8 de enero de 1308 dirigiase a Fernando IV diciéndole «que muchos marineros piratas de las villas de Santander, Castro Urdiales, Laredo y las otras de vuestro señorío, han apresado en nuestra jurisdicción tres naos de Bayona, y porque Guillermo Arnalde de Campania les requirió la devolución, le maltrata-

ron, persiguiéndole de modo que a duras penas escapó vivo de sus manos».

No pasó mucho tiempo sin que Eduardo II reiterase sus quejas al monarca castellano, pues un navío de Bayona, yendo en ruta hacia Lisboa, había sido apresado por gentes de Castro, Santander y Laredo, dando origen las nuevas reclamaciones del Rey de Inglaterra a la firma de un convenio en 16 de julio de 1309.

Repitieronse los incidentes navales entre nuestros marinos y los franceses, no obstante el acuerdo ultimado, y el 19 de julio de 1311, Biarritz y Bayona, de una parte, y por la otra Santander, Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera, ajustaron un tratado de paz. Leyendo este documento,¹ pueden conocerse los nombres de numerosos corsarios montañeses como «Michael de Samarina, Johanen Peridz, Johanen Darriague, Johanen Diaz, Johanen Martín del Rato, Dominicum Peridz de Parlerio, Petrum Gotieridz de Sancto Anderi, Petrum Peridz Fjarán, Martinum Joanis del Fjaro, Sancium Garcie de Lerganes, Petrum Maleffrin, Johanen de Portu y otros «captiores e malfactores ispanos predictarum villarum...».

Al ocupar el trono de Inglaterra Eduardo III, formuló reclamaciones para que se reparasen los graves daños que a sus súbditos seguían causando los navíos de Castilla, no sólo en aguas francesas, sino también en las del Sur de Inglaterra, como en la Isla de Wight y Southampton, concertándose, para poner fin a las hostilidades, un nuevo tratado, que firmaron en Londres, en 1 de agosto de 1351, Eduardo III y los Diputados de las villas marítimas del Reino de Castilla para bien recíproco del comercio, durante veinte años,² aunque después hubo de hacerse otro tratado de paz en 13 de octubre de 1353, «entre los hombres de Bayona y los de la tierra marítima del Reino de Castilla», confirmado por el Rey inglés en 9 de julio de 1354.

¹ Publicado por Fernández Duro en *La marina de Castilla*, págs. 398-404, guardábase en el Archivo Municipal de Bayona de Francia.

² Don Manuel de Assas, ilustre erudito montañés, publicó este Tratado en su *Crónica de la Provincia de Santander*, págs. 83-85. Madrid, 1867, editada por Rubió y C.³

En los siglos xv al xvii siguieron practicando el corso los marinos de Cantabria, con intensidad variable según fueron las actividades agresivas de las naos armadas para atacar a España y no haremos ahora referencia, aunque el tema ofrezca marcado interés, a luchas gloriosas en las cuales hubieron de destacarse con valor extraordinario y capacidad máxima tantos paisanos nuestros conocedores de todos los secretos de la vida sobre el mar.

Cuando las flotas de guerra constituyen en los países marítimos un elemento indispensable para su porvenir y grandeza, diferenciando en la construcción naval el tipo de navíos de guerra y los del comercio, decae grandemente la práctica del corso, remedio heroico que viene a ser, en realidad, el único medio de defensa empleado por las naciones débiles para defender su comercio marítimo e informarse de los movimientos del enemigo, obligando también a éste a ejercer una vigilancia y navegación permanentes sobre las rutas del mar afectadas por la lucha de los beligerantes.

Los armadores santanderinos que habilitaron sus naves para el corso durante los últimos años del siglo xviii y en los primeros del xix, utilizando astilleros situados sobre nuestra bahía, sentían distinta preferencia por la clase de buques empleados en las navegaciones, pues mientras algunos estimaban como más adecuados los veleros rápidos, de buen tonelaje y fuerte armamento, creían otros que tendrían mejor éxito al cruzar peligrosos mares «los barquitos de cuarenta a sesenta toneladas con diez o doce remos aparejados de balajú o místico, con vela latina a imitación de los de Cádiz, que a pesar de lo muy trompos que son los de allí van y vienen bastantes, presentando su aparejo sencillo y nada costoso ventajas por cuanto arrian su gran vela y mastelero y queda invisible a cierta distancia el casco, pudiendo también meterse con el remo entre arrecifes por arriesgados que sean desde donde a la vista de los enemigos hacen su rumbo sin ser molestados, siendo por demás aumentar las fuerzas, pues bastarán dos cañones del 3 o del 4 para defenderse de las lanchas, pues cualquier

otro buque armado los tomará aunque lleven cuatro o seis cañones si no escapan por los pies...». ¹

Para cubrir los riesgos del apresamiento y resarcirse de las pérdidas que pudieran sufrir los armadores, firmaban éstos pólizas de seguros marítimos, dando como prima, durante el período a que nos referimos, del 40 al 45 por 100 por la cantidad asegurada a todo riesgo en viajes de Santander a Veracruz «pagando a los tres meses de saberse la llegada al puerto de destino y a cobrar en caso de desgracia a los ocho meses desde que se firmó la póliza».

La evolución de la arquitectura naval, al construirse navíos de mayor tonelaje y los progresos logrados en la fabricación de la artillería puesta a bordo de los mismos, afirma la superioridad absoluta de las marinas de guerra sobre las mercantes, haciéndose imposible toda lucha equilibrada entre ambas cuando surgen desavenencias y hostilidades que afectan a países bañados por el mar, y llegado el siglo XIX desaparece el corso rápidamente precipitando su extinción el uso de las máquinas de vapor en las navegaciones de los buques. A esta realidad responden las potencias marítimas principales, reuniendo sus representantes para hacer la declaración de París, el año 1856, por la cual quedó abolido el corso, no adhiriéndose nuestra Patria, como tampoco los Estados Unidos ni Méjico, a la resolución adoptada.

* * *

Corbeta De Repente.

El 17 de junio de 1797 se concedía la real patente de corso y mercancía a este buque, propiedad de los armadores santanderinos D. Francisco de Sayús, D. Antonio del Campo y otros, que le habilitaron seguidamente para soltar

¹ Véase *Copiador de cartas correspondiente a D. Juan Trueba*, tomo I, folios 97 y siguientes. Biblioteca Menéndez Pelayo, colección Pedraja.

Además del citado *Copiador* hemos utilizado para este trabajo los antiguos protocolos de la Escribanía de Marina de Santander y diversos documentos procedentes del archivo de nuestro ascendiente el armador santanderino D. Francisco de la Vega, miembro de la Junta del Real Consulado y Regidor Primero de la ciudad en 1835.

la vela en demanda del puerto de Veracruz. Iba artillada la corbeta «con dos cañones de a 24 y otros dos de a 18, llevando además 12 pedreros, siete esmeriles, diez fusiles, cincuenta chuzos, doce hachas de abordar, más la pólvora y balas correspondientes, fijando en seis meses la duración de la campaña que se proponía realizar».

Fué apresada la corbeta por la fragata inglesa *Dower*, de 46 cañones.

* * *

Dómine Lucas.

Construído en Santander para el armador D. Joaquín de Escalante, vecino y del comercio de esta ciudad, fué armado en corso el año 1797, por D. Antonio de Santa Cruz y Gil, D. Hermenegildo de Hidalgo y D. Manuel Pérez, los cuales nombraron capitán de este velero a don Manuel Collado, «dándole al mismo tiempo una cuarta parte de interés».

Durante su campaña y al ir a reconocer a un buque portugués, fué apresado por los ingleses.

* * *

Bergantín Cazalla.

Don Francisco Durango y Ortiz, comerciante santanderino, era el armador del bergantín, mandado por el capitán D. Pedro Argabaleta.

Yendo, en el año 1799, armado en corso y mercancía el bergantín *Cazalla*, «desde el puerto de Santander con registro para los dominios de América, tuvo la fausta suerte de apresar en alta mar un navío inglés con carga de varios efectos, que fué conducido a este mismo puerto para su beneficio y consiguiente distribución entre los apresadores y demás legítimos interesados».

* * *

Bergantín *La Flecha* (a) *San Pedro González Telmo*.

Armado en corso y mercancía por su dueño el comerciante D. Pedro González, partió de nuestro puerto para el de Veracruz a principio del año de 1800 y «provisto de la real patente al intento, apresó en alta mar a la fragata inglesa nombrada *Orión*, su capitán Juan Farmer, la cual acompañó D. Francisco Blanco Casariego, que lo era de aquél a la bahía de Vigo, en la cual, después de las declaraciones y demás diligencias practicadas con arreglo a ordenanza, se declaró buena presa dicho buque con cuanto traía a bordo en 9 de enero de 1800».

El bergantín *La Flecha* costó cien mil reales, fué construido en el Real Astillero de Guarnizo por D. Francisco Blanco Casariego, botándose al agua el 11 de junio de 1799 y desplazaba ochenta toneladas.

* * *

Bergantín *Batidos*.

Incluido en la matrícula de buques santanderinos pertenecía a D. Francisco de Sayús, siendo su capitán D. Manuel Antonio Echevarría, vecino de Guarnizo, y armado en corso y mercancía apresó a la fragata inglesa *Especulación*, de 196 toneladas, conduciéndola «por vientos contrarios en la noche del 15 de diciembre de 1799 al puerto de Vivero», desde donde vino a Santander para ser vendida en pública subasta el 11 de marzo de 1800.

* * *

Fragata *San Ignacio de Loyola*, (a) *Veloz Vascongada*.

Propiedad de D. Francisco Antonio de Barandiarán y de D. Domingo de Galardi, vecinos de San Sebastián, estaba fondeada el 15 de enero de 1800 en el puerto de Santander, prestando fianza D. Francisco Antonio del Campo

«para habilitarla completamente y obtener la real patente de corso y mercancía».

Para la navegación que iba a emprender esta fragata desde la bahía santanderina al puerto de Veracruz, solicitóse de D. José Valdés, Brigadier de la Real Armada y comandante de las reales fábricas de artillería de La Cava-da, que fueran entregados mediante fianza, «dos obuses del calibre de 18, cuarenta balas del mismo y trescientas veinte del de a libra, por el término de seis meses».

* * *

Bergantín *La Esperanza*.¹

Mandábale el capitán y maestro D. Francisco de Azaola y habiendo dado la necesaria fianza por doscientos mil reales de vellón D. Francisco de Durango, el 1.º de febrero de 1800, quedó el buque en disposición de partir desde Santander a Veracruz armado en corso y mercancía.

* * *

Bergantín *Fénix*.

Don José de Aberasturi, «español oriundo, capitán y primer piloto y dueño del bergantín *El Fénix*, de 60 toneladas», matriculaba en Santander, el 22 de enero de 1801, el referido velero, y días después D. José de Legarra, comerciante santanderino, prestaba fianza de real patente de corso y mercancía dando 160.000 reales de vellón por el valor del barco y 60.000 más por el corso, comenzando la derrota desde nuestro puerto al de La Guayra.

* * *

Bergantín *Gachupín*.

De 140 toneladas, pertenecía a los armadores santanderinos D. Domingo y D. Mauricio de Aguirre y el 21 de febrero de 1800 estaba fondeado en nuestra bahía «próxi-

¹ Véase Apéndice I.

mo a hacer viaje en corso y mercancía cargado de diversos frutos y objetos bajo registro al puerto de Veracruz, necesitando para su completa habilitación ciento cincuenta libras de pólvora», que hubo de solicitar del comandante de Artillería de la Plaza, D. Jerónimo de León, prestando la correspondiente fianza.

El capitán D. Manuel de Saráchaga mandaba el *Gachupín*, yendo de segundo piloto D. Juan Aguirre, y de piloto y cabo de presa D. Domingo de la Peña.

* * *

Fragata *Dos Hermanos*.

Don Manuel Antonio de Echevarría, vecino del Real Astillero de Guarnizo, compró en pública subasta, celebrada en Santander el 28 de febrero de 1800, la fragata inglesa *Especulación*, de porte de 126 toneladas, apresada por el corsario santanderino *Batidor* y pagando por ella la cantidad de 113.500 reales vellón.

Al ser matriculada en nuestro puerto la citada fragata, recibió el nombre de *Dos Hermanos*, habilitándola seguidamente «para navegar así por los mares de Europa como por la carrera de América», y por Decreto de 21 de marzo de 1801, le fueron entregados a Echevarría, procedentes de la fábrica de artillería de La Cavada, «cuatro obuses del calibre de a 18 y cuarenta balas del mismo, y veinte de a 4, y quinientas balas de a libra para metralla, de acuerdo a la ordenanza de corso y reales órdenes de 28 de marzo y 22 de octubre de 1799».

* * *

Bergantín *Volante*.¹

El Conde de Campogiro era propietario del expresado bajel, para el cual se solicitó, el 17 de marzo de 1800, la necesaria real patente de corso y mercancía, dándose de

¹ Véase Apéndice II.

fianza 200.000 reales por el valor del buque «y otros sesenta mil más por lo tocante al buen uso del corso». El bergantín *Volante*, mandado por D. Juan del Hoyo, apresó al bergantín inglés *Minerva*, capitán Ridell, llevándole al puerto de Ribadesella.

* * *

Bergantín *Nuestra Señora del Coro*.

Don Francisco Antonio del Campo prestó fianza de 100.000 reales vellón en 7 de marzo de 1800 para la concesión de real patente de corso y mercancía de este buque, capitaneado por D. Vicente M.^a Fernández, de la propiedad del vecino de San Sebastián don Antonio de Barandiarán y matriculado en nuestro puerto. El 7 de septiembre de 1800, después de terminar felizmente su crucero dicho barco «se restituyó en la Comandancia de Marina de Santander la real patente de corso y mercancía y demás documentos de navegación».

* * *

Bergantín *Los Dos Amigos*.

De 45 toneladas de arqueo, iba capitaneado por D. Francisco del Canal, solicitando D. Pedro Larrea, vecino y del comercio santanderino, la real patente de corso y mercancía, previa la fianza prestada en 15 de marzo de 1800, para iniciar la travesía desde nuestro puerto al de Veracruz el citado bergantín.

* * *

Bergantín *Ligero*.

El armador de este buque fué D. Antonio de Tastet, vecino y del comercio de San Sebastián, llevando de capitán y maestre el bergantín a D. Domingo de Oñate.

En 17 de marzo de 1800, D. José de Legarra, comerciante santanderino, solicitó la real patente de corso y mercancía, depositando una fianza de 150.000 reales por

este barco, que levó ancla en Santander con rumbo a Veracruz.

* * *

Fragata *Cantabria*.

Construída en Bayona de Francia, la adquirió el Conde de Campogiro, comerciante y armador santanderino, pagando por ella cuarenta mil libras tornesas, matriculándola seguidamente en Santander el 31 de enero de 1800. El armamento de la *Cantabria* era «de dieciocho cañones, obuses de a 18», y obtenida la real patente de corso y mercancía con la fianza otorgada en nuestra ciudad el 19 de abril de 1800 por D. Juan Antonio de la Cuesta, levó ancla dirigiéndose al puerto de la Cruz, cargada de diferentes frutos y efectos de registro, siendo capitán del buque el teniente de fragata graduado D. Juan Muñoz.

«Al hacer recalada sobre Trinidad de la Habana apresó una fragata inglesa nombrada *Hughes*, que tripulada con individuos de la misma corbeta y a las órdenes de su cabo de presa, D. José de Ibarguangoitia, entró en el puerto de Cabello donde se vendió con su cargamento.»

Fué apresada esta fragata por los ingleses, según se hizo constar el 29 de noviembre de 1800 ante el comandante de Marina de Santander.

* * *

Bergantín *Aránzazu*, (a) *El Joven Veracruzano*.

Fué su capitán D. Ramón Larrimbe, y estando matriculado dicho buque en Santander tenía de arqueo 70 toneladas.

Pertenecía al armador D. Javier José de Irisarri y el 16 de enero de 1801 quedó provisto de la real patente de corso y mercancía para salir de Santander a Veracruz.

* * *

Corbeta *Atrevida*.

El capitán D. José Albistu, «español nativo, vecino de la anteiglesia de Deusto, fué su armador» y fondeada en la bahía santanderina obtuvo, el 26 de mayo de 1800, la

real patente de corso y mercancía necesaria para ir hasta el puerto de Veracruz, afianzando D. José de Legarra, del comercio de nuestra ciudad, la cantidad de 650.000 reales vellón, valor de dicho buque.

En el año 1801 fué adquirida esta corbeta por D. José Manuel Revuelta, montañés establecido en Veracruz, quien designó para el cargo de capitán a D. Juan Luis Moroteán, experto marino, que hubo de realizar con dicha corbeta varios viajes entre Santander y Veracruz, llegando la *Atrevida* a nuestro puerto en uno de sus viajes, el 19 de mayo de 1801, «con cuarenta y un días de navegación, cargada de azúcar y unos veinticinco zurrónes de grana, sabiendo por el capitán que Veracruz se hallaba bloqueado por dos navíos y tres fragatas».

Volvió a partir de Santander la *Atrevida* al final de junio de 1801, poniendo la proa hacia Veracruz y armada en corso y mercancía, siendo dicho buque «de mucha vela¹ y sus fuerzas 16 cañones de a ocho y de ochenta a cien hombres de tripulación».

Hasta mayo de 1801 había hecho dos campañas «cruzando el seno mejicano» y en uno de sus viajes sufrió la *Atrevida* grave accidente, pues se inflamaron varios barriles de pólvora que llevaba a bordo, causando nueve víctimas entre la tripulación.

El 12 de noviembre de 1802 fué apresada la corbeta «por una fragata de guerra inglesa, después de un fuerte combate y llevándola a Jamaica».

* * *

Bergantín *San Fernando*, (a) *Venturoso*.

Contruído en Bayona de Francia, pertenecía a la Real Compañía de Filipinas, teniendo 100 toneladas de arqueó e iba al mando del capitán D. Pío de Murrieta con un armamento «de seis cañones», y en 10 de junio de 1800, después

¹ En 1801 tardó «ciento dos días, trayendo un cargamento de cacao de Caracas desde La Guayra a Santander».

de matriculado en Santander, solicitó D. Juan Antonio de la Cuesta la real patente de corso y mercancía al señor Juez de arribadas de Indias, de esta provincia, para el viaje que desde nuestro puerto al de Veracruz iba a realizar el bergantín, ofreciendo como fianza «128.000 reales vellón por el valor del buque y 60.000 reales más por lo respecto al corso».

En 20 de octubre de 1800 fué apresado el *San Fernando* por el navío inglés *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 arrojarlos al mar inmediatamente que se rindió y arrió la bandera».

* * *

Corbeta *Proserpina*.

Fué botada al agua en Saint Malo, en octubre de 1798, «ferrada de cobre con ochenta y cinco pies franceses de quilla y ciento dos de eslora; siendo su manga de veintiocho y el puntal de doce y medio». El primitivo nombre de esta corbeta era el de *Alianza de Saint Malo* y, al ser adquirida en nuestra ciudad por D. Francisco de Durango, en 14 de junio de 1800, que hubo de pagar por ella 484.260 reales vellón, mediante subasta celebrada en la Casa del Real Consulado,¹ se dió al expresado buque, para incluirle en la matrícula de Santander, el nombre de *Proserpina*. El armamento de esta corbeta estaba constituido «por 18 cañones de a seis».

El 3 de mayo de 1801 prestó fianza el armador santanderino D. Antonio de la Cuesta, para obtener la Real Patente de corso y mercancía, quedando habilitada dicha corbeta, que emprendió la navegación de Santander a Veracruz al mando de D. Antonio de Trabadua, el cual hizo una importante presa durante el viaje, conduciéndola hasta el puerto de La Guayra.

* * *

¹ Véase Apéndice III.

Lancha Concha.

El 16 de junio de 1800 su capitán, D. Nicolás M.^a de Aldama, solicitaba del brigadier de la Real Armada y comandante militar de Marina de Santander, «la real patente de corso para hacerle contra los enemigos de la Corona, a cuyo efecto se halla dicha lancha tripulada con 32 hombres y armada con un cañón de a cuatro, dos pedreros, catorce fusiles, seis pistolas, diecisiete sables y otras armas con la pólvora, balas y víveres correspondientes, ofreciendo prestar la debida fianza».

* * *

Lancha Buena Fe.

Su dueño y capitán, D. Manuel del Collado, pidió, en 29 de agosto de 1800, la Real Patente de corso ante el comandante de Marina de Santander, «por el término de un año siempre que no ocurra naufragio o apresamiento», prestando fianza de 60.000 reales de vellón.

«Un cañón de a cuatro, dos pedreros, fusiles, pistolas y sables con la pólvora y balas necesarias» era el armamento de la lancha, cuyo propietario y maestro devolvió la Real Patente de corso en Santander el 6 de diciembre de 1801, después de haber realizado interesantes singladuras.

* * *

Bergantín Nuestra Señora del Carmen, (a) Primorosa.

Le construyó en el Real Astillero de Guarnizo D. Juan Ángel Real de Azúa, por cuenta y orden de D. Pedro José de Miquelpericena, comerciante santanderino, desplazando 185 toneladas y fué capitaneado por D. José Vicente de Cinza. En 26 de noviembre de 1800, D. Francisco de Sayús prestó fianza al señor comandante de las Reales fábricas de artillería de La Cavada ¹ por el importe del armamento proporcionado a este bergantín y que consistía en «dos obuses

¹ Véase Apéndice IV.

del calibre de 18, veinticuatro balas rasas del mismo y doscientas cuarenta del de a libra». Obtenida la Real Patente de corso y mercancía para emprender viaje a Veracruz, zarpó el bergantín de Santander llegando felizmente al citado puerto mejicano, pero al regresar de uno de sus viajes fué apresado por la fragata *Apolo*, en 1802.

* * *

Bergantín *Acteón*.

Tenía 149 toneladas de arqueó y fondeado en el puerto de Santander el 27 de diciembre de 1800, preparábase para poner rumbo a Veracruz, armado en corso y mercancía, y al solicitar la oportuna Real Patente D. Francisco de Durango Ortiz, armador santanderino, afianzó «hasta ciento sesenta mil reales vellón, valor duplicado del buque, y sesenta mil más respecto al corso».

Mandaba el *Acteón* D. Ignacio de Abaytúa y por una información judicial, hecha ante el comandante de Marina en nuestra ciudad, hizo constar D. Francisco de Durango, en 20 de enero de 1802, «haber sido apresado el bergantín *Acteón* en 10 de marzo próximo pasado sobre la isla de Aber, en las de Barlovento, por la fragata inglesa *Diana*, de porte de 48 cañones, comandante Beresford».

* * *

Fragata *Astigarraga*, (a) *Número Cinco*.

Pertenecía a D. José Ramón Milá de la Roca, de Montevideo, siendo capitán del buque D. Alejo González. Anteriormente había pertenecido la fragata a D. Felipe Mouber y a D. José de Osandabaras, de Buenos Aires, y llamábase *Faustina*.

El 18 de septiembre de 1801, D. Pedro José de Miquelperecena, consignatario de la fragata en Santander, solicitó «habilitar dicho buque en corso y mercancía con destino a los mares del sur, pidiendo al comandante de la Real fábrica de artillería de La Cavada que se le facilita-

sen de ella catorce cañones del calibre de a 6, trescientas balas del mismo y dos mil quinientas de a media libra».

* * *

Bergantín San Pedro.

En 13 de febrero de 1798 se había adjudicado en pública subasta, después de «anunciada por el pregonero en la plaza y calles públicas y sitios acostumbrados», de Santander, el bergantín *Simón y María*, de Yarmouth, presa inglesa hecha por el corsario de la República francesa titulado *El Adonis de Nantes*, pagando el armador D. Pedro Labat la cantidad de 96.100 reales vellón, y al incluirle en la matrícula del puerto santanderino dicho señor, dióle, en 30 de octubre de 1801, el nombre de *San Pedro*, con el cual hizo diversos viajes armado en corso y mercancía.

* * *

Goleta Graciosa.

Fué su propietario D. Francisco de Durango, mandándola el capitán D. José Antonio Real de Asúa, y armada en corso y mercancía después de obtener la necesaria Real Patente, quedó dispuesta para emprender viaje desde nuestro puerto a La Guayra, el 3 de enero de 1805, tripulándola diez marineros, cinco grumetes y un paje, además de la oficialidad. Contramaestre, carpintero, guardián, etc.

* * *

Los Santos Mártires, (a) La Empresa.

Capitaneado por D. Nicolás M.^a de Aldecoa, pertenecía al comerciante santanderino D. Francisco de Durango, el cual, en 3 de enero de 1805, solicitó la Real Patente «para salir al corso contra los enemigos de la Corona española y por espacio de tres meses a partir del 15 de abril de 1805», yendo de segundo piloto D. Antonio Falcón y tripulándola veintiún marineros.

Fragata *Fidelidad*.

El comerciante santanderino D. Francisco de Sayús era el armador de esta fragata, de 260 toneladas, que mandada por el capitán D. José Vicente de Zinza, fué habilitada, el 12 de febrero de 1805, para hacer el corso contra la nación británica durante noventa días.¹ Tripulada *La Fidelidad* por 164 hombres, llevaba «veinte cañones del calibre de a 6 y 4, cincuenta fusiles, cien sables, cien pistolas, seis esmeriles y otras armas ofensivas», solicitando Sayús, de los Reales Almacenes de Santander, «doce barriles con doce quintales castellanos de pólvora; cuarenta y dos cuerdas mechas con doscientas libras; quinientas balas de fierro de calibre de a 4; tres mil seiscientas del de a cuarterón; cincuenta fusiles con otras tantas bayonetas y sus vainas y dos mil cartuchos de fusil con bala», de todo de lo cual prestó la correspondiente fianza.

Habiendo sido apresada la fragata *Fidelidad* el 10 de mayo de 1805 por otra de guerra inglesa, quedó sin efecto la Real Patente de corso que le había sido concedida.

* * *

Vengador, antes *La Represalia*.

El 20 de marzo de 1805 vendía D. Martín Teillary, residente en Santander y «apoderado del ciudadano Daniel Lacombe, comerciante de Burdeos, este navío al comerciante y armador santanderino D. Pedro Labat, quien pagó cuarenta y un mil francos o ciento sesenta y cuatro mil reales de vellón».

Seis días después de adquirir Labat el barco, «hizo juramento y fianza, en unión de D. José Antonio de la Cuesta, para la matrícula de la susodicha goleta, nombrada nuevamente *El Vengador*, cuyo desplazamiento era de 110 toneladas».

Mandado *El Vengador* por D. Antonio de Arana, tri-

¹ Véase Apéndice V.

pulábanle setenta y dos hombres y «armado con catorce cañones del calibre de a tres reforzado, veinticuatro fusiles, veinticuatro pistolas y veintiséis sables, suplicó don Pedro Labat al excelentísimo señor D. Antonio M.^a de Estrada, Brigadier de la Real Armada y comandante de Marina de Santander, que se proveyese a dicho capitán de la correspondiente Real Patente de corso y mercancía», concedida en 28 de marzo de 1805.

La campaña que intentaba realizar el *Vengador* era de tres meses de duración y el armador dió al capitán Arana, «por vía de préstamo o avance, cuatro mil ochocientos reales de vellón, además de doce partes y dos por ciento sobre el producto total de las presas», percibiendo el segundo capitán, Pedro Morallo, cuatro mil ochocientos reales vellón y las mismas partes de presa; al teniente Ramón de Jáuregui, dos mil ochocientos reales vellón y ocho partes de presa; al segundo teniente, dos mil ochocientos y seis partes de presa; al primero y segundo cabos de presa, dos mil a cada uno y tres partes en la presa; al cirujano Juan de Corres, tres mil doscientos reales y tres partes de presa, y doscientos reales y media parte de presa a cada uno de los cuatro pajes.

El Vengador, que había realizado una brillante campaña, sosteniendo también un fuerte combate con un navío de guerra inglés, al que causó graves daños sobre las aguas cercanas al puerto santanderino,¹ fué, finalmente, apresado por la fragata de guerra británica *Virginia*, mandada por el capitán Eduardo Bruce, el 9 de abril de 1806.

* * *

Goleta *Fortuna*.

Matriculada en Santander, tenía el mando de ella don José Antonio de Lecusais, siendo de 48 toneladas, tripulándola 16 hombres y consistiendo su armamento «en cuatro cañones de a 6, diecisiete fusiles y diecisiete sables, con las correspondientes municiones».

¹ Véase Apéndice VI.

La fianza de Real Patente de corso y mercancía necesaria a este buque fué prestada por D. Pedro de Acha, mercader santanderino, el 14 de junio de 1805, ascendiendo a la cantidad «de treinta mil reales vellón, mitad del valor de dicha goleta».

Don Pedro Antonio de Arecochea, «servía la plaza de segundo piloto y D. Juan Antonio de Soto la de tercer piloto y cabo de presa», al salir este velero de nuestro puerto para Cumaná, dándose a los oficiales y tripulación, además de los sueldos respectivos, «siempre que regresen felizmente a Santander, diez fanegas de cacao de gratificación al expresado capitán; cuatro al segundo piloto; dos al tercero y al contraestre; una y cuarta parte de otra al condestable, cocinero y marineros; una a los grumetes y al paje tres cuartas partes de una fanega».

* * *

Goleta San José y Ánimas.

El 14 de junio de 1805, D. Agustín de Azpurúa, vecino y comerciante de Santander, daba la necesaria fianza de Real Patente de corso y mercancía con registro para la habilitación de dicha goleta, cuyo arqueó era de 80 toneladas y propiedad de D. Luis de Zuzuarregui, establecido en Nueva Guayana. Capitaneaba este velero para la travesía de Santander a Nueva Guayana, D. Bartolomé de Azpurúa, que cobraba cien pesos sencillos mensuales, yendo de segundo piloto D. Ramón Villasante, y de tercero José García. Uno de los grumetes de la tripulación, no cobraba sueldo alguno, por hacerse constar en la contrata «ser esclavo del dueño de la goleta».

* * *

Corbeta Veloz Bilbaína.

Fueron sus dueños D. Nicolás de Saráchaga y C.^a, del comercio de Bilbao, mandándola el capitán y primer pilo-

to D. Antonio de Bengoechea Abrisqueta y desplazaba 180 toneladas, dando D. Nicolás Antonio de Aldama, comerciante santanderino, la fianza de Real Patente de corso y mercancía, con registro el 25 de octubre de 1805 para la travesía desde nuestro puerto al de Veracruz y La Guayra.

Por la contrata de sueldos, ultimada en Santander el 30 de octubre de 1805, se convino en dar, independientemente del sueldo, las siguientes gratificaciones si retornaba la corbeta a Santander, «habiendo entonces de percibir quince mil reales vellón el capitán; siete mil quinientos el segundo piloto; dos mil al tercero e igual cantidad al carpintero». Iba en este viaje a bordo de la corbeta y como sangrador, D. José Olivén, que cobraba catorce pesos de sueldo al mes.

Después de realizar diversas travesías, fué entregada la Real Patente de corso y mercancía de la corbeta *Veloz Bilbaina*, el día 9 de agosto de 1806, en la Comandancia de Marina de Santander.

* * *

Bergantín *Tres Amigos*.

Para habilitar dicho bergantín, que tenía 110 toneladas y disponíase a salir desde nuestro puerto al de Veracruz al mando de D. Juan Antonio de Lecusaris y Ajeo, dió don Pedro Acha fianza de Real Patente de corso y mercancía en Santander el 30 de octubre de 1805.

Don Juan Mariano Galamendi iba de segundo piloto para dicho viaje, y de tercero y cabo de presa, D. Domingo de Elorduy, prestando los servicios de contramaestre Joaquín Fandino.

* * *

Cachemarín *Los Dos Amigos*.

Pertenecía al armador santanderino D. Carlos de la Sierra, siendo su capitán D. Juan Pablo de Aguirre, segun-

do piloto D. Juan Bautista de Aguirre, primer cabo de presa D. Vicente Oronumendia y segundo D. Antonio Barroas e intérprete D. Canuto Felipe, yendo además a bordo el contramaestre Manuel Bóveda, veinticuatro marineros, diez grumetes y cinco pajes.

Provisto de la Real Patente de corso y mercancía salió el cachemarin del puerto de Santander el 6 de febrero de 1806.

* * *

Lugre *Barbarroja*.

Matriculado en Santander en 2 de enero de 1805, «de cincuenta toneladas poco más o menos», pertenecía a don Francisco de Sayús,¹ solicitándose, en 22 de enero de 1806, para dicho buque, la Real Patente de corso y mercancía «al objeto de combatir a la nación británica, nuestra enemiga», y habilitado con 32 plazas, cuatro carronadas, del calibre del 12; seis cañones del de a 4 y cuatro del de a 8, 25 fusiles, 30 pistolas e igual número de sables y otras armas ofensivas, se dispuso a hacer una campaña de tres meses. Afianzó D. Francisco Sayús, en favor de la Real Hacienda, además, «el importe de 25 fusiles, con sus bayonetas; ochenta balas del calibre de a 8, tres quintales de pólvora, ochocientos cartuchos de fusil, 29 libras de cuerda mecha y tres barriles para empacar la pólvora»; mandaba el *Barbarroja*, como capitán y primer piloto, D. Francisco Blanco, yendo de segundo D. Tomás de la Cuesta y de cabos de presa D. Bartolomé Menchaca y D. Francisco Torreché.

* * *

Bergantín *Bolero*.

Don Pedro Labat compró en Santander, el 26 de mayo de 1806, «el bergantín corsario nombrado *Bolero*, de porte de 120 toneladas, con todos sus aparejos, artillería y demás pertrechos de navegación, pagando cincuenta mil quinien-

¹ No solamente armó D. Francisco de Sayús corsarios en nuestro puerto, pues lo hizo también en otros, como en San Sebastián.

tos treinta y cuatro reales de vellón a D. Santiago de Eloorriaga, vecino de San Sebastián».

* * *

Bergantín *Atrevido*.

Matriculado en Santander, pertenecía a D. Pedro Labat y el 16 de noviembre de 1806 D. Juan Antonio de la Cuesta dió en nuestra ciudad la fianza para la Real Patente de corso y mercancía de este navío, cuyo capitán fué D. Agustín de Filiparse, saliendo a continuación para hacer el corso «contra la nación británica, nuestra enemiga».

En una de sus derrotas apresó al bergantín inglés *Juan y Carlos*, llevándole a un puerto de Galicia.

Iba tripulado el bergantín «con ciento tres plazas, llevando como armamento ocho cañones del calibre de a 6; cuatro del de a 4; cuatro obuses del de a 12, y cincuenta fusiles con las demás armas y municiones».

* * *

Fragata *Flor de Mayo*.

El 3 de noviembre de 1808 D. Santiago de Polidura, apoderado del comerciante santanderino D. Francisco Antonio del Campo, Conde de Campogiro, manifestó, en una solicitud, que «estando en el puerto de Santander la fragata nombrada *Flor de Mayo*, de porte de 227 toneladas, perteneciente a su representado, su capitán y primer piloto y maestro, D. Toribio de Cifuentes, próxima a emprender viaje con Registro al de Veracruz, armada con ocho cañones del calibre de a 6 y dos obuses del de a 12, ha suplicado el compareciente al Excmo. Sr. Obispo Regente de esta provincia¹ provea a dicho capitán de la correspondiente Real Patente de corso y mercancía con señalamiento de

¹ El inolvidable Obispo de Santander, don Rafael Tomás Menéndez de Luarca, «portento de caridad, padre de los pobres y bienhechor grande de la tierra montañesa», según Menéndez Pelayo.

vela cuadra, prestando la debida fianza», a cuya solicitud accedió seguidamente dicho señor Obispo.

* * *

Bergantín Victoria.

De la matrícula de Santander, tenía 200 toneladas de arqueo, siendo su armador D. Francisco Sayús, capitaneándolo D. Pedro Antonio de Arecochea, para el que solicitó, en 10 de diciembre de 1812, Real Patente de corso y mercancía D. José de Legarra, dando una fianza de 60.000 reales de vellón.

El indicado bergantín soltó la vela desde la bahía santanderina para ir en demanda del puerto de Cádiz.

* * *

Bergantín San Miguel, (a) Volador.

El 23 de diciembre de 1812 prestó fianza D. Marcial de Altuna, comerciante santanderino, para la Real Patente de corso y mercancía que necesitaba dicho bergantín al emprender un viaje desde Santander a La Guayra, yendo capitaneado por D. Domingo Dovaran.

Este bergantín, «forrado en cobre, bien tripulado y de buena marcha», tenía 400 toneladas de arqueo.

* * *

Fragata Santander, (a) Santos Mártires.

Aguirre Hermanos, del comercio de nuestra ciudad, fueron los armadores de esta fragata, incluída también en la matrícula local y desplazando 220 toneladas. Mandábala don Juan Bautista de Rentería, el cual en posesión de la Real Patente de corso y mercancía, el 25 de septiembre de 1816 se hizo a la mar desde Santander a Veracruz.

* * *

Fragata *Hércules*.

De 380 toneladas, pertenecía al montañés D. Francisco M.^a de la Cuesta, siendo su capitán D. José Loys, y armada en corso y mercancía, previa fianza que dió D. Antonio de la Cuesta por 400.000 reales de vellón, quedaba habilitada para hacer la travesía desde el puerto santanderino al de La Habana, en septiembre de 1816.

Iba de segundo piloto, en esta fragata, D. Domingo Elorduy, y de cirujano, D. Enrique García.

* * *

Corbeta *Flora*.

Construída en Bayona de Francia, llamábase al caer al agua *Nuestra Señora de los Dolores* (a) *La Bayonesa*, «teniendo tres palos, dos puentes, ciento seis pies y dos pulgadas de cabeza a cabeza y cuatrocientas treinta y cuatro toneladas».

El 9 de abril de 1817, armado en corso y mercancía, fué habilitada para hacer la travesía desde Santander a la costa de África y puertos de América.

* * *

Bergantín *Jacinta*.

Matriculado en Bilbao y de ciento treinta y ocho toneladas, dejaba el puerto santanderino, armado en corso y mercancía, para ir a La Habana, el 8 de octubre de 1817, haciendo escala en la costa de África. La Real patente, necesaria para este viaje, se canceló en Santander en 10 de diciembre de 1819.

* * *

Fragata *Nuestra Señora de la Piedad*.

Tenía 300 toneladas, estando matriculada en Bilbao, y el 14 de abril de 1820 hallábase fondeada en la bahía santanderina «dispuesta a emprender viaje en corso y mer-

cancía con destino a la costa de África al Sur de la equinocial y de allí a La Habana u otro puerto de S. M.». La real patente necesaria para este viaje quedó cancelada el 6 de junio de 1821.

* * *

Bergantín Nuevo Pájaro.

De 140 toneladas y anclado en la bahía santanderina preparábase el 14 de abril de 1820 a navegar en corso y mercancía con destino a la costa de África, siendo cancelada la real patente exigida para el indicado viaje en la Comandancia de Marina de Santander el día 6 de junio de 1821.

* * *

Bergantín goleta Guadalupe.

De 69 toneladas de arqueo, iba mandado por D. Martín de Musanrrieta y provisto de la real patente de corso y mercancía salió de Santander, armado «con dos cañones de fierro de a cuatro», el 16 de marzo de 1825 para Málaga.

* * *

Corbeta Unión.

Capitaneada por D. José Quintana zarpó de la bahía santanderina, poniendo proa a La Habana, y armada en corso y mercancía, el 24 de marzo de 1825.

APÉNDICE I

FIANZA DE REAL PATENTE de corso y mercancía otorgada por D. Francisco de Durango para la habilitación del bergantín español nombrado La Esperanza.

«En la ciudad de Santander, a 1.º de febrero de 1800, compareció D. Francisco de Durango Ortúzar, vecino y

del comercio de ella a quien doy fe de conocer y dijo: Que el bergantín español nombrado *La Esperanza*, surto en este puerto, su capitán y maestre D. Francisco de Azaola, perteneciente a los señores Azaola e Hijos y Roncal, del comercio de Bilbao, todos españoles nativos, se halla próximo a hacer viaje en corso y mercancía al puerto de Veracruz, y a fin de que se le facilite la correspondiente Real Patente por el señor Ministro Principal de Marina de esta provincia, se ha propuesto por fiador al otorgante, que ha sido admitido, y en su consecuencia, como más haya lugar en derecho otorga y afianza que asegura hasta el valor duplicado de 120.000 reales vellón que es el actual de dicho bergantín. Que el referido capitán u otro cualquiera que le sustituya por algún accidente, cumplirá fiel y exactamente las obligaciones de este cargo, sin abusar de las facultades que por dicha Real Patente recibe, en especial; que no pasará a mares prohibidos; que no hostilizará a hajeles y vasallos de potencia amiga; que no practicará el contrabando; que no recibirá documento semejante de otra nación; que no cometerá baratería, ni otro fraude mercantil; que volverá la embarcación sin falta alguna a este puerto, si no ocurriese naufragio o apresamiento; que obedecerá las órdenes particulares y de ordenanza que lleve prevenidas en la lista o rol de viaje y que al regreso del presente, por cuyo tiempo se le concede la presente Real Patente de corso y mercancía, restituirá ésta original al citado señor Ministro, sin necesidad de recuerdo ni apremio o justificación de haberse perdido de alguno de los modos referidos a todo lo cual se obliga con su persona y bienes, muebles y raíces, derechos y acciones habidos y por haber...

APÉNDICE II

CONTRATA DE SUELDOS otorgada por el capitán y tripulación del bergantín Volante.

«En la ciudad de Santander, a 17 de marzo de 1800... parecieron D. Juan del Hoyo, capitán y primer piloto del

bergantín nombrado *El Volante*, perteneciente al señor Conde de Campogiro, vecino y del comercio de este puerto, donde se halla surto: D. Cristóbal del Valle, segundo piloto; D. Nicolás Gómez, otro segundo piloto y primer cabo de presa; D. Lorenzo Fernández de Allende, también segundo piloto y segundo cabo de presa; D. Tomás de Aldama, agregado a piloto y tercer cabo de presa; D. José de Garay, agregado a piloto; D. Domingo Montequiesa, pilotín y contramaestre; D. Nicolás Basuelo, cirujano; Joaquín Conejero, guardián; Manuel de Landa, carpintero y calafate; Mauricio de Muriedas, primer cocinero; Santiago de la Vega, segundo ídem; Nicolás Jugo, Condestable y marinero; Manuel de Aguayo, Domingo Basurto, Marcos Mateo, José Carrera, Pelegrín Valle, Manuel del Solar, Juan Ferrer, José de Soto, Antonio Ramo, Carlos Hevete, Antonio Flexo, Manuel Díaz, Mateo Legas, marineros; Isidro Urioste, Andrés del Casal, Francisco de la Campa, José Ormoza, Cristóbal Revilla, Juan Gutiérrez, Juan Marsella, Francisco Gutiérrez, Juan Allende, Calixto de Mezo, Félix Berriaga, José Urbano, Vidal Rasiga, Pedro Chaves, grumetes; Crispín de Mondetiba, Julián de San Emeterio, Ángel Muñoz y José de Gorrita, pajes; que así manifestaron llamarse, naturales y vecinos de este Reino y Señoríos, a excepción de D. Domingo Montequiesa, que es de Roma; Carlos Hevete, de Filadelfia, y Mateo Legas, de Trieste; dijeron que dicho bergantín se halla próximo a emprender viaje al puerto de Veracruz armado en corso y mercancía y todos conformes en servir en él las mencionadas plazas bajo las condiciones siguientes:

»1.^a Que el citado capitán les ha de pagar sus sueldos a saber: al segundo piloto, cincuenta pesos sencillos mensuales; veinticinco a los otros dos segundos y cabos de presa; diez al agregado y tercer cabo de presa; trece al agregado a pilotos; diez y ocho al cirujano, digo, al pilotín y contramaestre; veinte al cirujano; quince, al primer cocinero; once, a el segundo; catorce, al Condestable; trece, a cada uno de los trece marineros; ocho, al primer grumete; doce, al segundo; cada diez al tercero, cuarto, quinto y

sexto; cinco, al séptimo y octavo; ocho, a cada uno de los tres siguientes; diez, al duodécimo y décimotercio; ocho, al siguiente; cuatro, al primer paje; cinco, a cada uno de los dos siguientes, y tres, a el último.

»2.^a Que los mencionados sueldos, que empiezan a correr desde hoy día de la fecha, se les han de satisfacer luego que se verifique el regreso, o vuelta de su viaje a este puerto, por cuyo tiempo se ajustan, con rebaja de dos mesadas que llevan adelantadas según costumbre, y de lo que les anticipe dicho capitán en el América para aprovecharse en lo necesario, sin que en ningún tiempo, ni con motivo alguno tengan derecho a pretender otra cosa, pues aunque el barco haga alguna escala, travesía o entrada en otro distinto puerto del de su destino por orden del mismo capitán, continuarán dichos sueldos en moneda sencilla.

»3.^a Que si acaeciese quedase el barco en América sin volver a España, los ha de abonar dicho capitán los sueldos que tengan vencidos hasta el día de la despedida, y transportarlos de su cuenta a este puerto.

»4.^a Que siempre que se dé por cumplido el Registro en cualquiera otro puerto de España que no sea este de Santander, y no quisiere alguno, u algunos de la tripulación seguir a él, u otro que se le proporcione a dicho bergantín, nada más les ha de satisfacer dicho capitán, que lo que tengan devengado.

»5.^a Que si alguno de dichos individuos les resultase alguna enfermedad, u otra indisposición dimanada de trabajos extraordinarios, o combate en dicho bergantín, se les ha de pagar todo lo que gastasen en el hospital, y abonar todos los sueldos hasta el día en que el barco se haga a la vela del puerto donde ocurriese.

»6.^a Que si dicho bergantín en su actual viaje para Veracruz, sus travesías y retorno, hiciese alguna presa, pertenecerá la tercera parte de su líquido valor al capitán y demás individuos mencionados, entre quienes se adjudicará a saber: doce partes al capitán; ocho al segundo; seis a los dos segundos pilotos y primero y segundo cabo de presa; una al agregado a pilotos; tres y media al pilotín y

contra maestre; una y media al cirujano; dos y media al guardián; lo mismo al carpintero y calafate; una y media al primer cocinero; una al segundo; otra al condestable y marinero; otra a cada uno de los trece marineros; media a cada grumete y cuatro a cada paje.

»7.^a Que así los cabos de presa como todos los individuos de la tripulación deberán obedecer sin réplica al capitán para tripular y mandar cualquier presa que se haga, pena al que lo rehuse de perder la parte que le va asignada.

»8.^a Que en caso que la presa o presas que se hagan no puedan ser conducidas a este puerto, y entrase en otro distinto, haya de poder el dueño y armador de dicho bergantín, disponer de ellas a su arbitrio y voluntad, ya para venderlas en él, o ya para conducir las enteramente a su cargo en buques menores a este puerto de Santander, u otro donde crea poder tener mayor seguridad y utilidad, tomando las precauciones y disposiciones que le pareciere, sin que sea responsable de cualquier desgracia que ocurra, porque le relevan y habilitan para todo, mediante la satisfacción que tienen e interés que reporta dicho armador en el mayor beneficio de dichas presas, como igualmente para venderlas judicial y extrajudicialmente, evitando costas y gastos.

»9.^a Que al cabo de presa y tripulación que destine el capitán a la presa se les abonarán sus sueldos y mantenimiento correspondiente, como si siguiesen a bordo del bergantín hasta que haga un viaje redondo y se despache a los demás o se efectúe esto por naufragio o apresamiento; pues en estos dos casos fenece el contrato desde el día en que suceda, cuyos gastos extraordinarios que dimanen de los reemplazos que por esta razón haya que hacer se deberán abonar del total producto de las presas y si no fueran legítimas y en ello culpables el capitán y tripulación, serán éstos responsables de todos los daños y perjuicios que se siguieren con la proporción expuesta en la sexta condición.

»10.^a Cualquier individuo de dicho bergantín que se desertase, sea a la ida o a la vuelta, perderá la parte expre-

sa que le corresponda en las que se hubieran hecho, y además serán responsables con sus bienes a reintegrar al armador el costo que le tengan los reemplazos que por su falta haga el capitán, y cuantos perjuicios puedan originarse, sujetándose a que éste o dicho armador procedan contra ellos y sus bienes en justicia con el mayor rigor.

»11.^a Que el armador concede al capitán el permiso de que pueda embarcar cada marinero que cumpla con su obligación y sea pacífico en el puerto de Veracruz, cuatro arrobas de azúcar blanca de su cuenta y riesgo, libre de flete; dos a los grumetes y al respecto a los demás oficiales con arreglo a las instrucciones que particularmente lleva; pero esta gracia no será concedida a aquel que fomenta disputas a bordo o dé motivo que no sean regulares.

»Bajo de cuyas condiciones en que todos están conformes el capitán se obliga a cumplir las de su cargo durante el presente viaje y navegación al referido puerto de Veracruz y su retorno a éste u otro donde se diere por cumplido su Registro y los referidos oficiales e individuos de la tripulación a servir las mencionadas plazas desempeñando cada uno la obligación de su oficio puntualmente, sin hacer fuga ni desertión, pena de que si tal aconteciere y se viere dicho capitán precisado a reemplazar al que o a los que faltaren o desertaren, deberán éstos satisfacer los sueldos de los que pusiere en su lugar así para los trabajos como para la navegación y todos los daños y perjuicios que se siguieren a la expedición, devolviendo todo lo que hubieren recibido, además de perder los sueldos que tengan devenidos hasta entonces bajo las penas de desertión y demás prescriptas por reales ordenanzas a que se sujetan y obligan a su observancia cada uno por lo que le toca en sus personas y bienes presentes y futuros, y para que a ello se les apremie de dar poder cumplido a los Justicias reales de Marina competentes a cuya jurisdicción se someten, y al efecto lo reciben por Justicia, digo sentencia, definitiva, pasada en autoridad de cosa juzgada y consentida sobre todo lo cual renuncian las leyes, fueros, derechos y privilegios de su favor con la que prohíbe la general renun-

ciación de todos y lo firman los que saben con dos de los testigos instrumentales, a ruego de los que dijeron no saber, habiéndolo sido de este otorgamiento D. Escolástico de Ugarte, D. Santiago de Polidura, D. José Eusebio Lafónt, vecinos y residentes en esta ciudad; habiéndose dado por satisfecho del conocimiento de los otorgantes el mencionado capitán D. Juan del Hoyo, de que doy fe.»

APÉNDICE III

CORSARIOS del Real Consulado de Santander

En 1793 y el día 11 de marzo, el Consulado armó con doce cañones, cuatro pedreros y otras armas de fuego, el bergantín *Aguila*, mandado por el montañés D. Juan del Collado. Al día siguiente de salir de Santander dió caza a tres quechemarines franceses que habían apresado a dos buques españoles que venían en lastre desde El Ferrol.

El 3 de julio de 1793, el Real Consulado armó a su costa un nuevo corsario, al que puso el nombre de *San Fernando* y que iba armado de dieciocho cañones de a 6, procedentes de la fábrica de La Cavada, además de otras armas de distintas clases. En su primer viaje escoltó seis embarcaciones que iban a El Ferrol y a La Coruña, y en 14 de febrero de 1795 se acordó venderlo para desguazar.

APÉNDICE IV

FÁBRICAS DE ARTILLERÍA en Liérganes y La Cavada

Las fábricas de cañones de hierro colado y proyectiles establecidas en Liérganes y en La Cavada, hicieron posible, además de la defensa de las costas españolas y de nuestras colonias de América y de Oceanía, artillar numerosos navíos de guerra y veleros mercantes en Santander, completando el excelente material fundido en ellas la admirable

construcción naval realizada utilizando las gradas del Real Astillero de Guarnizo, principalmente durante el siglo XVIII, cuando cayeron al agua de nuestra bahía bajeles que tuvieron después tan gloriosa historia como el *Real Felipe*, armado con 144 cañones.

Extranjeros y españoles elogiaron merecidamente los cañones procedentes de las citadas fábricas, cuya capacidad de producción fué considerable ya en los primeros años de su establecimiento, pues desde 1.º de noviembre de 1628 hasta igual día de 1630, fundiéronse doscientos cañones y cuarenta mil balas de diversos calibres, y al mejorar las instalaciones con nuevos hornos y talleres, pudieron producir, en el período de 1725 a 1750, más de diez mil cañones de grueso calibre en su mayoría, enviados muchos de ellos a los dominios españoles.

En 1709 fueron embarcados en la ría de Tijero, de la bahía santanderina, dos mil bombas destinadas a Pasajes y veinte mil balas de artillería para Cádiz, procedentes todas de las repetidas fábricas.

Las fundiciones de Liérganes y La Cavada, arruinadas ya en 1831, se tasaron en seis millones de reales y todavía sobre los muelles del puerto de Santander podían verse durante el año 1841, abandonados, numerosos cañones de grueso calibre, cuyo transporte desde La Cavada había costado más de ochenta mil reales.

Como vestigio en América de la artillería de La Cavada, estaba colocado, a manera de sencillo monumento, un cañón sobre el camino del Spanish Fort de Nueva Orleans y que llevando marcado el nombre de la fábrica montañesa indicaba también el año en que fué fundido.

APÉNDICE V

ARMAMENTO EN CORSO

POR DON FRANCISCO DE SAYÚS, DE SANTANDER, de la Fragata nombrada *Fidelidad*, forrada en cobre, construída 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 armanento consiste en 20 cañones, los 16 del calibre de a 4 reforzados, y 4 obuses de a 18, 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 D. José 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 demás 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 pagarán a D. 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 hará 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 vengán en derecho a este puerto.
- 6.^a Si la fragata hiciese alguna arribada, se prorratarán los gastos, y cada accionista habrá de pagar a el armador la cantidad que le tocara, a falta de fondos del armamento.
- 7.^a Las cuentas que formará el armador, así del coste del armamento como de las presas y las de arribadas, se someterán 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.)

APÉNDICE VI

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 pudiéramos darle alcance. En este tiempo, hallándose gravemente herido el capitán supernumerario don Andrés 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 pudimos conseguir porque el enemigo siempre nos tuvo ganado el barlovento, y su principal cuidado era de evitarlo. A las ocho volvimos a acercarnos recíprocamente 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 deseaban continuarle hasta 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 mucha 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 imaginables, sumamente sumisa y obe-

diente a la voz de su capitán; cada uno seguía 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 encargarse a sus compañeros de armas que por ningún motivo rindiese la bandera española al enemigo.

Santander, 12 de abril de 1805. (Col. Barreda.)

FERNANDO BARREDA.

APÉNDICE VII

RELACIÓN de buques matriculados en Santander el año 1800

Propiedad	Buques	Nombres	Tonells.
SANTANDER			
Conde de Campo-Giro ...	Fragata	<i>Cantabria</i>	225
Ídem.....	Bergantín.....	<i>Volante</i>	120
Ídem.....	Ídem.....	<i>Comercio de Al-</i> <i>jandría</i>	250
Ídem.....	Fragata en grada...		...
D. Martín Martiarena...	Bergantín.....	<i>El Comercio</i>	100
D. Nicolás de Ageo	Bergantín.....	<i>Esperanza</i>	100
D. Francisco Durango...	Fragata	<i>Suerte</i>	190
El mismo	Bergantín.....	<i>Buena dicha</i>	180
El mismo	Bergantín.....	<i>Cazalla</i>	70
Aguirre Hermanos	Fragata	<i>El Santander</i>	260
Los mismos.....	Bergantín.....	<i>Isabel</i>	240
Los mismos.....	Bergantín corsario ..	<i>El Capuchín</i>	100
D. Manuel de Altuna ...	Bergantín.....	<i>Volador</i>	120
D. Manuel Antonio Eche-	Fragata.....	<i>Los dos hermanos</i> ..	180
varría	Bergantín.....	<i>Cerveceo</i>	120
El mismo	Goleta	<i>La Paloma</i>	60
D. Lucas José de Barredo.			
D. Pedro José Miguelp-	Bergantín.....	<i>Buena fe</i>	170
razena	Bergantín.....	<i>Primavera</i>	80
El mismo	Fragata	<i>Nuestra Señora de</i> <i>la Gloria</i>	500
D. José Arangoiz			
El mismo	Fragata	<i>Impensada</i>	400
D. José Antonio de Sives..	Bergantín.....	<i>El pájaro marino</i> ..	200

Propiedad	Buques	Nombres	Tonells
D. Juan Gutiérrez Bárcena	Fragata	<i>María Josefa</i>	480
D. Pedro Larrea	Bergantín	<i>Hércules</i>	190
D. Ramón Xavier de Vial	Bergantín	<i>Confianza</i>	150
El mismo	Goleta	<i>Esperanza</i>	60
D. Pedro Labat	Bergantín	<i>San Pedro y S. José</i>	80
D. Francisco Aguado	Bergantín	<i>San Francisco de Asís</i>	138
D. Matías de Heras Soto	Bergantín	<i>Pacífico</i>	150
D. Manuel Fernández de los Ríos	Fragata	<i>Firmeza</i>	276
D. Pedro González	Bergantín	<i>S. Pedro Telmo</i>	190
El mismo	Bergantín	<i>San Antonio</i>	60
<i>SANTOÑA</i>			
D. José de Cubillas	Patache	<i>Nuestra Señora de la Aparecida</i>	30
<i>COMILLAS</i>			
D. ^a Bárbara Fernández de Castro	Cachemarín	<i>Santo Cristo del Amparo</i>	15
D. Joaquín Fernández de Castro	Cachemarín	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	12
<i>SUANCES</i>			
D. Antonio Cevallos	Cachemarín	<i>San Antonio</i>	25
<i>SAN VICENTE DE LA BARQUERA</i>			
D. Antonio Carranceja	Bergantín	<i>San Antonio</i>	30

Santander, 20 de mayo de 1809.

(Firmado: PEDRO GONZÁLEZ.)