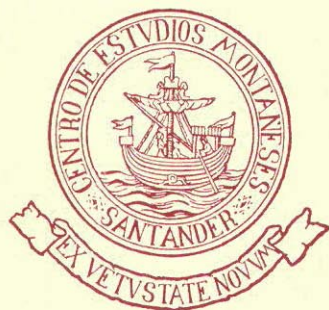


GOBIERNO DE CANTABRIA
CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE
INSTITUTO DE ESTUDIOS CÁNTABROS

ALTAMIRA

REVISTA DEL CENTRO
DE ESTUDIOS MONTAÑESES



TOMO LXXVI

Santander

AÑO 2008

ALTAMIRA



Edita: Centro de Estudios Montañeses
c/ Gómez Oreña 5, 3º, 39003, Santander

Impresión: Sociedad de Artes Gráficas J. Martínez S.L.
Polígono Industrial de Raos, nave 12-B2
39600, Maliaño, Cantabria.

ISSN: 0211-4003-Altamira
Depósito Legal: SA-8-1959.

GOBIERNO DE CANTABRIA
CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE
INSTITUTO DE ESTUDIOS CÁNTABROS

ALTAMIRA

REVISTA DEL CENTRO
DE ESTUDIOS MONTAÑESES



TOMO LXXVI
Santander

AÑO 2008

TRES TESTIMONIOS DE LA GUERRA CIVIL EN SANTANDER

MIGUEL ÁNGEL SOLLA

Doctor en Historia por la Universidad de Cantabria
Centro de Estudios Montañeses

En el verano de 1937 la atención de gran parte de Europa continuaba fijada en la cruenta guerra civil que, desde mediados de julio del año anterior, se desarrollaba en España. Para satisfacer ese interés, los rotativos y medios de comunicación más importantes del mundo enviaron al frente bélico a sus más afamadas plumas, como fue el caso de Ernest Hemingway, John Dos Passos, Mijail Koltsov, Indro Montanelli o Jay Allen, entre otros muchos (1).

El inicio de la ofensiva del ejército franquista sobre la provincia santanderina, el 14 de agosto de 1937, llevó a muchos de los corresponsales acreditados por el gobierno franquista a trasladarse al frente de guerra para informar a sus lectores del devenir bélico. Efectivamente, junto a las tropas comandadas por el general Fidel Dávila marcharon reporteros italianos, alemanes y de otras nacionalidades, amén de los propios españoles, que dejaron escritas para la posteridad las impresiones que tales acontecimientos les causaban. Dos de ellos, y por motivos muy distintos, alcanzarían fama intencional. En concreto, nos estamos refiriendo a Indro Montanelli y a Kim Philby.

Más interesados, por lo general, en los aspectos bélicos, no es frecuente encontrar en sus crónicas referencias a otros aspectos de mayor contenido humano. Preocupación que, sin embargo, fue la principal razón que impulsó a la conocida escritora y política santanderina Matilde de la Torre, en una serie de tres artículos que publicó en el diario *El Socialista* un mes después de la conquista de Santander por las tropas franquistas.

Cronológicamente hablando, el primer testimonio es del italiano Indro Montanelli (Fucecchio, 22 de abril de 1909-Milán, 22 de julio de 2001). Cuando

llegó a España ya era un reconocido periodista en su país, donde había publicado, con un gran éxito, sus vivencias como voluntario durante la invasión de Eritrea. Gracias a ello fue contratado por uno de los periódicos más importantes del país, *Il Messaggero*, para cubrir la información sobre el desarrollo de la guerra civil española. En ella fue testigo ocular de la batalla de Brunete, donde, según sus propias palabras:

"Veinte mil hombres, entre rojos y azules, habían quedado pudriéndose en el campo de batalla" (2).

Iniciada la ofensiva sobre Santander, se traslada con las tropas del CTV (Corpo Truppe Volontaire), dispuesto a continuar con su peculiar estilo periodístico, que iba a contracorriente de sus compañeros, fácilmente identificable por sus crónicas heroicas y triunfalistas, siempre dispuestos a ensalzar las virtudes y la participación de las tropas italianas. Por el contrario, Montanelli hace más hincapié en otros detalles; se aleja de las parafernalias de un régimen con el que comenzaba a mosuar fuertes discrepancias, y no duda en aportar su propia visión del desarrollo del conflicto, lo que le valió serios encontronazos con el régimen fascista de Mussolini.

Así, en su crónica más conocida, la publicada el 19 de agosto de 1937 -que se reproduce posteriormente-, no duda en resumir la ofensiva sobre Santander de la siguiente manera:

"Nos paramos e hicimos balance: 20 kilómetros avanzando sin disparar un tiro de fusil, unos cientos de prisioneros voluntarios, que se habían entregado a las patrullas que nos flanqueaban en la marcha, y unas toneladas de armas y municiones abandonadas por el enemigo en fuga vertiginosa, según parece hacia el norte.

Un largo paseo y un solo enemigo: el calor. Un calor en picado, agobiante, brutal. Una avance que no se produjo a fuerza de fuego, sino de agua" (3).

Este artículo no gustó a los jefes fascistas, pues en el mismo veían la antítesis de los valores que pretendían impulsar. En consecuencia, Montanelli fue repatriado inmediatamente; se le expulsó del colegio de periodistas e incluso se le ame-

nazó con juzgarle. Finalmente, fue enviado a Estonia, donde se le concedió una plaza de lector de italiano en la Universidad de Tartu; y, posteriormente, fue nombrado director del Instituto Italiano de Cultura de Tallin. A partir de entonces, terminada su relación con el fascismo, pasó a formar parte de la oposición al mismo, que le llevaría, años después, a ser encarcelado y condenado a muerte por los alemanes.

INDRO MONTANELLI

Nuevo avance de veinte kilómetros
de los legionarios al norte de Reinosa
Il Messaggero, 19 de agosto de 1937

1200 prisioneros más- Posiciones estratégicas y aldeas **ocupadas**-
Ingente botín de armas y municiones

Sector de Reinosa, noche del 18

Era de esperar: no pudiendo ya movilizar sus batallones, los rojos han movilizado su radio. Toda la noche han voceado con admirable unanimidad. Es de ella que aprendimos que los milicianos en el frente de Santander no fueron desbaratados, sino que "se retiraron por razones estratégicas". Pues damos por buena la retirada. Pero los altavoces omitieron que durante esa retirada, los estratégicos batallones de Santander olvidaron buena parte de su dotación: 19 baterías de artillería, 3 tanques hechos (por supuesto) en la URSS, 1400 fusiles, 17 ametralladoras y otras menudencias por el estilo.

La cantidad, y más aún la calidad de este botín nos ha asombrado, porque durante la batalla en ningún momento se produjo una fuga, en el sentido propio del término. La lucha siempre había sido dura: durante horas se combatió con arma blanca, en un cerrado cuerpo a cuerpo. En estas circunstancias era lógico suponer que el enemigo tuviera tiempo para liar sus bártulos y transformar la derrota en un repliegue que, sin ser estratégico, por lo menos habría sido bastante ordenado.



Indro Montanelli.

*En cambio, fueron abandonadas baterías enteras y toda clase de material, además de (se entiende) esos cuatro batallones que al no encontrar una salida por el lado de **Virtus**, donde se encuentran los legionarios, al no encontrar una salida por el lado de Reinosa, donde están los navarros, y al no encontrar una salida por el lado de Corconte [sic] donde se hallan legionarios y navarros, casi todos se entregaron a las tropas nacionales.*

La Constructora Naval

*Lo que es cierto es que estos últimos casi nunca atacaron de frente. Siempre **sorprendían** al enemigo por el lado o por la espalda, cuidando de hacerlo caer más que de vencerlo. La única ruptura que se produjo fue en la línea Sencillo-Monte Picones-Escudo. Una vez tomado el desfiladero, las tropas nacionales pillaron al enemigo por la retaguardia. Así cayó Corconte, **así** cayeron La Población, La Costana y **Orzales**. Así cayó la misma Reinosa y con ella también "La Constructora Naval", que no es **más** que una inmensa fábrica de municiones de la cual los rojos estaban a punto de extraer 40 **cañones** de calibres diferentes, 3.600 bombas entre 42 y 300 kilos de peso para las fuerzas aéreas, vagones cargados con más de 16 toneladas de municiones y 400 toneladas de materias primas para explosivos.*

*Todo el mundo puede comprender los peligros que habría acarreado un combate de estas características. Un combate significa fuego de artillería, vale decir la posibilidad de incendios. Y en este caso una chispa habría sido suficiente para causar una explosión gigantesca. Esa chispa que, con un gesto desesperado al estilo de Sansón, algunos oficiales rojos intentaron hacer estallar y que por suerte los navarros supieron apagar a tiempo. El capitán **López** Muniz [sic] murió en el intento, pero su vida puede considerarse sacrificada por **una** causa justa.*

Sin embargo, "La Constructora Naval" se encontraba demasiado cerca de las **líneas** avanzadas como para que se pudiera dormir tranquilamente. Y en efecto, en **Reinosa** los hombres no durmieron mucho, ni la noche pasada ni la de ayer. Nosotros llegamos ayer y algunos escoltas marroquíes que estaban de guardia casi nos reciben a tiros: una hora antes había sonado el toque de queda, por lo que estaba prohibido circular por las calles. En la oscuridad **sólo** se escuchaba, de vez en cuando, el ruido sordo de las botas de los centinelas. Cuatros faros entrelazaban en el cielo cubos de luz blanca.

Fuimos hospedados por algunos civiles, todavía espantados por lo que habían visto en los últimos días. Nos dijeron que los navarros, junto con las unidades legionarias que habían llegado en camión de **Orzales**, ya habían empezado a marchar rumbo a Torrelavega. Y era cierto. Hoy por la mañana hemos alcanzado a esa vanguardia que se **despertó** antes de nosotros para avanzar hacia el norte.

Se vuelve a avanzar

Nos encontrábamos en el fondo de un valle, un brochazo verde en un pardo paisaje. **La** derecha y la izquierda de la Cordillera **cantábrica** parecían caernos encima, sus picos puntiagudos amenazando desplomarse sobre nuestras cabezas. Se nos ocurría pensar en la posibilidad de una emboscada: diez hombres allá arriba, con dos armas automáticas, podrán haber detenido a una brigada entera. Y los diez hombres **sí** estaban, pero no eran de los rojos: roja sólo era su boina de requeté. Eran los Navarros de la **Quinta Brigada**, dispuestos en forma de abanico conforme a un sistema de **patrullaje** perfecto. Y las patrullas avanzaban por la carretera precediendo y **flanqueando**. El grueso avanzaba lentamente por la carretera, con pausas frecuentes, y **retomaba** el camino sólo tras percibir las señales de aquellos batidores de boinas rutilantes: tranquilos, seguid avanzando, el camino está libre.

Viajamos de este modo, siguiendo a las tropas, durante horas. Encontramos un pueblo, se trataba de **Lantueno**; luego, encontramos otro, era Santiurde. En Santiurde descansamos por un tiempo más largo, participando en una gran fiesta en el centro del pueblo. Danzas

vascas [sic] en la plaza y ollas llenas de bacalao a la vizcaína que el hambre nos hizo apreciar aún más.

Preguntamos por el enemigo. El día antes había desaparecido precipitadamente olvidando *unas* cajas de municiones, tres ametralladoras, algunas docenas de fusiles. Creímos que nos detendríamos definitivamente en Santiurde. Los propios oficiales *lo creían*.

Sin embargo un avión dio la vuelta, descendió y dejó caer un mensaje con una orden tajante: "Adelante". Pero, ¿a dónde?

Tras superar Pesquera [sic] la brigada, engrosada en Lantueno y Santiurde por la agregación de civiles, aumentó aún más con los habitantes de Pesquera [sic] armados de pistolas y fusiles de caza. Los batallones iban tornándose en horda. Alrededor del coche a bordo del cual nos encontrábamos junto con dos oficiales, esos soldados improvisados nos interrogaban alegres: "¿Vamos a Santander?". El enemigo seguía oculto, y eso nos molestaba a todos: a las voluntarios improvisados que, según comentaban, tenían alguna cuenta que arreglar con los antiguos dueños; a los "requetés", que siempre *prefieren* combatir a marchar; a nosotros, que temíamos la competencia de los colegas que hablan permanecido alrededor del Escudo.

Balance del día

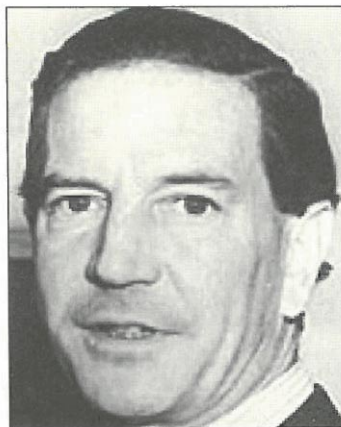
Sin embargo, por allí no había pasado nada. Lo supimos en la zona de Pie de Concha y Bárcena, donde por fin, a las cinco de la tarde, nos pararnos, a medio camino entre los dos pueblos situados uno frente a otro. Nos paramos e hicimos balance: 20 kilómetros avanzando sin disparar un tiro de fusil, unos cientos de prisioneros voluntarios, que se habían entregado a las patrullas que nos *flanqueaban* en la marcha, y unas toneladas de armas y municiones abandonadas por el enemigo en fuga vertiginosa, según parece, hacia el norte.

Un largo paseo y un solo *enemigo*: el calor. Un calor en picado, agobiante, brutal. Una avanzada que no se produjo a fuerza de fuego, sino de agua. Pero sólo encontramos verdadero refrigerio en Pie de Concha, donde nos esperaban las noticias de lo que estaba pasando con los legionarios. Nada, como ya se ha dicho: sólo 1.200

prisioneros a los 4.000 soldados de infantería ya detenidos en el único campo de concentración de las "Flechas azules". Así está bien."

Muy diferente era la personalidad, así como la actitud política, del inglés Harold Adrian Russell Philby (Ambala, India, 1 de enero de 1912- Moscú, 11 de mayo de 1988), más conocido como Kim Philby, y que ha sido reconocido como uno de los mayores espías de la época contemporánea.

Hijo de un funcionario inglés destinado en la India, pronto comenzó a tomar contacto con círculos intelectuales izquierdistas; y así, en 1929, estudiando en el afamado Trinity Collage de Cambrigde, se convierte en ferviente admirador del comunismo. Años después, concretamente en 1933, pasa a engrosar las filas del servicio secreto soviético.



Harold Philby.

Poco después de estallar la guerra civil española consigue una acreditación de una pequeña agencia de prensa, London General Press. Llega a nuestro país en febrero de 1937 y en mayo de ese mismo año es contratado por el rotativo *The Times*, como sustituto del hasta entonces corresponsal, James Hollburn.

Terminada la batalla de **Santander**, Philby siguió enviando sus crónicas al periódico londinense, para lo que se trasladó al frente de **Teruel**, donde estuvo a punto de perecer al ser alcanzado el vehículo en que viajaba por una bomba arrojada por un cañón ruso. De resultas del impacto murieron el fotógrafo de *Newsweek*, Bradish Jonson; Ed Neil, de la Associated Press, y Dick Sheepshanks, de la agencia Reuter. Días después de este incidente, concretamente el 3 de marzo de 1938, el general Franco le prendió en el pecho la **Cruz Roja del Mérito Militar**.

Philby fue captado por los servicios secretos ingleses en 1941, permaneciendo como agente doble hasta que en 1963 se descubrió su pertenencia al círculo de espías conocido como *Los Cinco de Cambrigde*, junto a Donald Maclean, Guy Burgess, Anthony Blunt y John Caircross. Desde entonces residió en la URSS, hasta su muerte, en 1988.

Ninguna de estas azarosas circunstancias se deja traslucir en la crónica que *The Times* publicó el 26 de agosto de 1937. De hecho, si algo destaca en ella es su carácter aséptico, donde predominan los aspectos técnicos y puramente informativos sobre cualquier veleidad ideológica.

HAROLD PHILBY

La toma de Santander

The Times, 26 de agosto de 1937

Participación italiana en el ataque

Uso masivo de tanques

De un corresponsal especial

Santander, 24 de agosto

La fuerza que ha atacado Santander está formada por 30.000 hombres, y comprende tres divisiones italianas, dos divisiones navarras, dos tabors (batallones) de Regulares moros, así como seis o siete escuadrones de caballería mixtos de españoles y moros comandados por el general Dávila.

El primer día de la ofensiva las divisiones navarras 61 y 62, lideradas por un tabor de Regulares y protegidas por una intensa barrera aérea y de artillería, cortaron los pasos al suroeste de Reinosa con mucha facilidad. Los milicianos huyeron. En el paso de El Escudo, al este de Reinosa, los italianos tuvieron más dificultad, aunque su superioridad de medios pronto les permitió prevalecer. Atacaron con dos divisiones, los Flechas Negras, utilizados anteriormente contra Bilbao, y los Llamas Negras, formación no mencionada desde la batalla de Gndalajara. La denominada división 20 de marzo estaba en reserva, pero se utilizó en el último asalto al paso.

Estas divisiones italianas cuentan con 5.000 hombres cada una y aunque los Flechas Negras tienen una parte de españoles, las cifras de españoles son anecdóticas en las dos otras dos unidades. Las tropas ganan cinco pesetas al día en España, cuatro liras para la espø-

sa en Italia y 1.50 liras por cada hijo. Llevan con ellos pequeños diccionarios de conversación español-italiano. El comandante de la división de las **Flechas Negras** es el **general** italiano Sandro Piaoni mientras que el de las **Llamas Negras** es el también italiano general Bischacianti. También hay otro general italiano, **Frucci**, ligado a la división 20 de marzo.

Para ser España, la infantería no está muy bien armada. Cada batallón posee una compañía de 12 piezas de ametralladoras y cada sección de 30 hombres lleva dos **rifles-ametralladoras**, todos italianos. Aparte de **artillería** de división, cada batallón tiene cuatro baterías de 65 mm. y dos baterías antiaéreas de calibre desconocido.

Control del aire

El apoyo aéreo, tanto para la división italiana como para la **navarra**, ha sido intenso. Había, cuando la ofensiva comenzó, dos pistas de aterrizaje avanzadas para aviones caza en Villarcayo y Aguilar de Campoo, lejos de la línea del frente. Se desconoce el número de aviones en Aguilar, pero se cree que los nuevos cazas **Heinkel** monoplano (no tan rápidos como los **Moscas** rusos) operaban desde allí. Villarcayo, controlado por personal de tierra italiano, tiene 30 (tres pequeños escuadrones) cazas **Fiat CR 32**. Los bombarderos tienen su base en Burgos, donde hay 2, y Logroño; casi todos modelos alemanes.

La fuerza aérea rebelde trabajó, como contra Bilbao, en la línea de frente, en las comunicaciones y contra la artillería de Santander, que era débil. Los bombarderos no tuvieron dificultad en silenciar a esta fuerza. La mitad de las bombas arrojadas eran **obuses** convertidos, sobre todo de 15 mm.

El trabajo más pesado de la ofensiva lo llevó a cabo la artillería insurgente. Una copia de una orden de preparación de la artillería italiana hace referencia a un bombardeo de 60 minutos de fuego lento y 15 minutos de fuego acelerado, disparado por 18 baterías adjuntadas a la división **Flechas Negras**. El número total de **obuses** fue de 4.505. Si la totalidad de la fuerza italiana tuviese el mismo apoyo (y la cobertura de **El Escudo**) deben haber usado al menos 54

baterías, aparte de la artillería del regimiento de una batería de 65 mm para cada uno de los 18 batallones (una división = seis batallones de 850 hombres). Eran, de hecho, una fuerza formidable.

Lo que resulta novedoso en la ofensiva de Santander es el uso masivo de carros de combate, a pesar del paisaje montañoso de Reinosa. Cada división italiana está provista de 50 tanques, un quinto de los cuales parecen ser tanques medianos con un pequeño cañón y una ametralladora, mientras que el resto son los pequeños y omnipresentes Fiat Ansaldo de dos hombres. Los observadores rusos están impresionados con el rendimiento de este último. Aguilar de Campoo, la base de ataque de las divisiones navarras, cuenta también con un parque de unos 30 tanques; y es probable que el número total usado en la ofensiva pasase de los 200 -casi tres veces más que la fuerza utilizada contra Bilbao-.

En la provincia de Santander las carreteras van por valles estrechos sin cubrir y entre ellos se hallan grandes extensiones de tierras altas abiertas, con nada que obstruya el ruidoso paso de los Fiat Ansaldo. No es de extrañar que pudieran izar la bandera de Saboya en lo alto del paso de El Escudo.

En cuanto a la defensa, el aeródromo de La Albericia de Santander ha sufrido intensos bombardeos dos horas antes de que voláramos allí. Hemos tenido que dar cinco vueltas en círculo buscando un sitio donde aterrizar. Los nuevos monoplanos rusos -500 kilómetros por hora, ametralladoras en las alas- no se habían utilizado: estaban descansando en la pista como poderosos saltamontes. Los veríamos más tarde defendiendo la ciudad. Eran claramente más rápidos que los del otro bando; pero los números eran desiguales y sólo podían ser utilizados en la defensa del propio Santander, con escasas incursiones más allá del frente."

El tercer testimonio aportado es el de la escritora y política santanderina Matilde de la Torre. Cuando estalla la guerra civil, Matilde se encontraba en Santander pero en septiembre de 1937 es nombrada directora general de Industria y Comercio en el gobierno presidido por el socialista Francisco Largo Caballero, motivo por el que se tiene que trasladar a Madrid; y, posteriormente, en noviembre de 1937 a Valencia, cuando el gabinete republicano fija en esa ciudad su sede.

Matilde de la Torre compagina su actividad política con la publicación de una columna en el diario *El Socialista*. Fue precisamente, en septiembre de 1937, en ese rotativo cuando publicó una serie de tres artículos dedicados a la caída de Santander. Lejos de centrarse únicamente en el desarrollo de la ofensiva de las tropas rebeldes, Matilde prefirió acercarse a las vivencias de la gente comente, de los miles de ciudadanos y ciudadanas de a pie que **vieron** trastocadas sus vidas por el estallido y desarrollo de la guerra. Así, recoge el testimonio de los que han tenido que abandonar su hogar por la ofensiva de Franco; nos describe la angustiada penuria, con su inseparable correlato de hambre y privaciones, que en nuestra región en el periodo que va de julio de 1936 a agosto de 1937, adquirió tintes de gran dramatismo, como la propia Matilde no dudó en relatar en el caso de la falta de bebidas alcohólicas:



Matilde de la Torre

"No habiendo ya alcohol vínico, se confeccionaban bebidas con restos de alcohol desnaturalizado. Todas ellas sabían a gasolina. Había un licor, especialmente infernal, al que, por los efectos de la locura que producía, le llamaban el 'saltaparapetos'. Se daban casos de ir un individuo por la calle y caer de repente al suelo. Era que acababa de ingerir en el bar próximo una copa del licor susodicho. Otras veces, el parroquiano salía como un loco, pidiendo a gritos un fusil para exterminar él solo a todos los 'bergonzolis'..." (4).

También nos informa de las dificultades de la actividad comercial por la falta de numerario, del trágico exilio de los vascos, que en número cercano a las 200.000 personas, abarrotaron la ciudad de Santander y sus alrededores, tras la conquista de Vizcaya, en junio de 1937, o de otras tristes circunstancias de la vida cotidiana, alterada por la guerra, como la falta de agua, así como de las peripecias acaecidas en la capital de la Montaña horas antes de la entrada de las tropas del general Franco.

En definitiva, el testimonio aportado por Matilde de la Torre destaca no sólo por el abanico de temas tratados, sino, además, porque estas tres crónicas son, hoy por hoy, los únicos documentos escritos por la polifacética escritora y política socialista santanderina sobre la guerra civil en la entonces provincia de Santander.

El Socialista, Nº 8574, 18-09-37
NOTAS PARA UN JUICIO HISTÓRICO
 LA CAÍDA DE SANTANDER

“Su entrada en nuestro prestado hogar fue un poco dramática. Al principio no le conocimos. La figura negrucha y flaca no recordaba en nada la antigua fortaleza del mozo montañés del año pasado, cuando aún se comía pan en el Norte, siquiera fuera racionado y malo. Pobre el vestido; la cabeza, al cero; el cordaje del pescuezo, como estachas de un botevela... Fueron los ojos y el metal de la voz que los que sacudieron nuestra sensibilidad de modo que pegamos un brinco al oírle y mirarle...

Se abrazaron él y mi hermano, y un doble sollozo varonil se escondió entre ambos pechos estrechados...

-¡Siquiera te salvaste!...

Se rehízo el mozo y sonrió con amarga braveza:

-Sí. Hemos salvado la vida.

Hubo un silencio. Era un silencio de prefacio mudo, y en él danzaban las sombras de los amigos muertos en la gesta, los nombres que nosotros ignorábamos todavía... Y nos mirábamos sin atrevernos a preguntar... Hasta que, por fin, de la fúnebre maraña de pensamientos fueron surgiendo tímidas demandas... Las respuestas del sol-

dado **montañés** eran terribles en su laconismo:

-...Ese murió en Vizcaya, en Pasagarri... Girón murió en Reinosa... **Julián**, el abarquero, en Vizcaya... Los de Frutos, en Vizcaya... Los de Zubiaurre... también en Vizcaya.

Muchas veces repite el nombre de Vizcaya, y sólo para enumerar muertos de nuestra aldea natal: veinte mozos de aquel pueblecito montañés solamente dieron su vida por la libertad en la tierra vasca.

Nosotros, que hemos escuchado los comentarios frívolos sobre el 'paseo militar' del Ejército invasor, sentimos la amargura de la injusticia.

El enemigo, poderoso, cuanto atacó por todos los portillos de la gran ceja montañosa, lo hizo con cuatro Divisiones italianas, que montaban, en junto, más de sesenta mil hombres, y con veinte mil hombres más de tropas moras, legionarios y requetés, amén de los consabidos guardias civiles que en la retaguardia esperaban 'su hora': la hora de la 'razzia vengativa'.

Aquella tempestad de hierro y trilita descargaba sobre tropas que, por lo que fuera, 'estaban mal fortificadas', en donde había trincheras, y sin fortificar en otros lugares. Tropas que habían perdido lo mejor de sus efectivos de choque en la defensa de Vizcaya, donde cayeron a millares, junto con asturianos y vizcaínos... ¡Cuán injustos los que hablan del 'paseo militar' de Santander! Tiempos vendrán, y no lejanos, en los que se hable de otro modo porque la luz de la justicia ponga al sol hechos que hoy, 'por lo que sea', no parece que deban decirse.

* * *

-¿Fuisteis sorprendidos?

-**No**. Todos sabíamos que, apenas cesada la ofensiva en el frente de Madrid, aquella masa enemiga se lanzaría contra nosotros. Lo que estábamos era, según se vio, **mal** preparados. Al menos, fuimos juguete de la estrategia enemiga, que logró engañarnos, amenazando por el lado de Castro **Alén** para lanzarse, simultáneamente sobre Reinosa, El Escudo y **Piedrasluengas**.

-¿Y las trincheras?

-**Las** trincheras eran buenas, relativamente, pero ineficaces. Se

trabajó mucho en ellas; pero fueron inútiles. En su casi totalidad estaban construidas paralelamente a las grandes carreteras y en sentido longitudinal. Es claro que si el enemigo hubiera venido como se figuró quien así se lo figuraba, a cuerpo limpio por aquellas carreteras, le hubiéramos hecho migas. Pero vino con tropas ligeras, tomando las crestas de las montañas, mientras nosotros le aguardábamos por las cuencas. Fue el mismo juego de la invasión de Asturias el año pasado. Desde Vegadeo hasta Grado, las tropas enemigas vinieron dándonos a los asturianos el 'mate del pastor'. Claro que los asturianos de entonces no tenían experiencia ni fusiles. Pero supieron esto ya en Grado, cuando Aranda había clavado su cuña casi en el corazón de Asturias...

* * *

-A la sangría suelta de aquel desastre acudíamos como podíamos. Era difícilísimo comunicar con los diferentes sectores, porque a los pocos días los italianos habían adelantado precisamente en el frente central de Reinosa y conformándose con aniquilar con su aviación las carreteras atrincheradas, se precipitaron sobre los valles por los caminos secundarios y crestas de las sierras. La rapidez de la invasión fue tan grande, que hubo momentos en los que ya en los valles (Torrelavega, por ejemplo) las tropas italianas se confundían con las republicanas, y unidades leales que tomaban órdenes de un mando extranjero, mientras algunos carros de combate extranjeros las recibían de jefes españoles... Todo estaba mezclado en un ruido y una confusión indescriptibles...

En Valderredible, donde no hubo tiempo de mandar órdenes de retirada, doce batallones leales mantuvieron sus posiciones bravamente. Hasta que se dieron cuenta de que estaban copados. Entonces, en un arranque heroico, se lanzaron sobre el enemigo y, rompiendo el cerco de hierro, lograron salvarse. Hubo batallones de éstos que perdieron en la lucha el ochenta por ciento de sus efectivos, y los hubo que salieron casi indemnes. Le causaron allí al enemigo más de dos mil bajas y por aquel sangriento portillo se abrieron camino hacia Asturias. Estos batallones, junto con otros que lograron retirarse por

Santillana del Mar, en un conjunto de más de doce **mil fusiles**, son los que hoy se baten en Asturias conjuntamente con los asturianos.

En Santander, la confusión era enorme. Noticias espantosas llegaban a cada minuto. Tres batallones vascos que guarnecían los pasos de la carretera de Saja se retiraron sin orden y bajaban a **Laredo, Santoña** y Castro [que] eran, desde el corte del enemigo por **Barreda**, verdaderas ratoneras. Cuantas fuerzas allí se refugiaban debían quedar prisioneras. Afortunadamente, la mayor parte de las tropas republicanas, guiadas, por su instinto, retrocedían hacia Asturias. Alcanzaron Cabezón de la Sal, donde se rehicieron durante dos días, y desde allí se organizó una retirada más ordenada, salvando más de veinte mil cabezas de ganado vacuno y bastante material de guerra.

-El material perdido, ¿le sirve al enemigo?

-**No**. Son armas de diferente marca y calibre de las suyas. Luego, mucho material incompleto, y, sobre todo, que el enemigo trae por sí mismo tal abundancia de municiones y de tal modo las derrocha, que no comprendemos de dónde la traen ni quién la paga. Un detalle: sobre el pueblecito de Villasante, que tiene sus cincuenta casuchas mal avenidas, lanzaron en un día como trece mil **obuses** y más de quinientas bombas de aviación; es decir, infinitamente más de lo que vale el pueblo con todos sus alrededores.

-¿**Hubo** muchas bajas allí?

-Ninguna. Después de aquel derroche de explosivos... tuvimos un herido. Las tropas todavía confiaban en los mandos y se mantenían firmes, diseminadas y **científicamente** y en absoluto silencio durante aquella 'preparación'.

-Y la moral, ¿**cómo** estaba de antemano?

-Desde la caída de Bilbao se rebajó mucho. 'Lo de Bilbao' no fue aceptado. Aquello descorazonó mucho en cuanto a ciertas apreciaciones, que ahora no puedo comentar.

-¿**Cómo** se portaron los vascos en Santander?

-**Los batallones vascos socialistas y comunistas han sido y son admirables. Esos continúan combatiendo en Asturias como verdaderos leones.**

-¿Abandonasteis fácilmente El Escudo?

-No. Cuanto se dice sobre eso es falso. Allí, como en toda la línea, nos encontramos con la equivocación del enplazamiento de trincheras. La invasión enemiga nos desbordaba. Era como si nosotros nos claváramos en la tierra y ellos iban alrededor nuestro dibujando 'ochos' y dejándonos encerrados en ellos... Luego nos han dicho que ése es el abecé de la táctica guerrera... ¡No teníamos más remedio que ir retirándonos en escapada!

-¿Y las defensas naturales?

-Árboles y rocas amparan a concentraciones mínimas o individuales; pero sólo la zanja y el parapeto científicos son eficaces. Luego, el ejército, reducido a esconderse en las montañas, se disgrega en grupos autónomos, como 'lo de Valderredible'. El Mando no llega, ni las provisiones... Y aquellas tropas, que habían presenciado el desmoronamiento trágico del **Sollube** y **Lemona**, en Vizcaya, no creen en la Naturaleza. Sólo esperan del Mando.

-¿Esperaron en vano?

-¡Para qué hablar! No acusamos a nadie. Exponemos los hechos.

El pánico es la peste de los ejércitos. Y el pánico es, sencillamente, la desconfianza. Hubo casos de heroísmo desesperado, tan hermosos como inútiles. Cuando un grupo recibía órdenes, procuraba cumplirlas como fuera. En el Dobra, un batallón (por cierto, mandado por algunos maestros nacionales), **recibió** la orden de resistir, y murió 'todo él' bajo la aviación enemiga. Aquellos intelectuales y otros muchos como ellos han dado una nota de valor extraordinario. Y los siete batallones arrinconados en La Magdalena y Cabo Mayor son el exponente claro de lo que es capaz una fuerza bien mandada. Arrinconados contra el mar, lucharon, 'sin comer durante dos días ni una miga de pan', hasta perder todos los mandos, grandes y chicos. Se envió un bote a recoger a los oficiales supervivientes, que eran los que morirían al rendirse. Alguno se salvó; otros rehusaron y perecieron combatiendo hasta el último minuto. Y el comandante **Gállego**, uno de los más preclaros hombres del Ejército, el expugnador del 'Simancas' del año pasado, cuando se acabaron las municiones se

pegó un tiro.

-¿**Cómo** os salvasteis vosotros?

-Desde Asturias. En Asturias sobra gente; lo que falta es pan y munición... Pero de Asturias hablaremos otro día.

Matilde DE LA TORRE

El Socialista, nº 8576, 21-09-37

LA CAÍDA DE SANTANDER

EL HAMBRE Y LA ESCASEZ DE TODO

Por MATILDE DE LA TORRE

*"De mucho tiempo atrás, la provincia de Santander estaba desabastecida de todo elemento de comercio. La prodigalidad con la que, en los primeros tiempos de la rebelión, se volcó Santander en las provincias limítrofes, trajo pronto la escasez. Primero, la **escasez ficticia**: la que consiste en ocultar las cosas para librarlas de la incautación. Luego, la escasez verdadera, producida por los productores que consumen en casa las cosas para no venderlas; éste es el comienzo del 'descrédito' del dinero, es decir, la puerta de la angustia efectiva. Más tarde advino la 'escasez absoluta': cuando el pueblo no tiene nada que vender ni nada que ocultar y es la Administración oficial la que raciona.*

* * *

El comercio de la ciudad se tornó trágicamente pintoresco. Las tiendas estaban, como quien dice, barridas. En los escaparates, que la autoridad obligaba a guarnecer, aparecían efectos interesantísimos para los museos: telas del siglo XVIII, sombreros de Carnaval... No había zapatos en absoluto, y en las estanterías campaban sólo los números del 44 para arriba.

*No habiendo ya alcohol vínico, se confeccionaban bebidas con restos de alcohol desnaturalizado. Todas ellas sabían a gasolina. Había un licor, especialmente infernal, al que, por los efectos de la locura que producía, le llamaban el 'saltaparapetos'. Se daban casos de ir un individuo por la calle y caer de repente al suelo. Era que **aca-***

baba de ingerir en el bar próximo una copa del licor susodicho. Otras veces, el parroquiano salía como un loco, pidiendo a gritos un fusil para exterminar él solo a todos los 'bergonzolis'...

El racionamiento se llevaba muy acertadamente, y la población civil, aunque en escasísimas proporciones, recibía diariamente un poco de lo más necesario: unas raciones pequeñísimas de arroz, patatas, azúcar y sal. El *pan*, por riguroso turno semanal, era casi desconocido. Ni café, ni chocolate, ni vino, por supuesto. La carne, distribuida parcamente, con vistas a no disminuir el ganado, que era la única riqueza natural de la provincia.

Es claro que en estas condiciones es comprensible que aquella enorme masa de refugiados en la capital no tuviese muy fuerte el espíritu. Hubiérase necesitado una superabundancia de alimentos para que aquellos campesinos que habían perdido sus propiedades y habían visto incendiadas sus casas y muertos sus hijos y deudos en la guerra, hubiesen llevado con fortaleza los acontecimientos.

La escasez de alimentos daba lugar a escenas pintorescas. En una esquina se había *instalado* un puesto, que se hizo célebre porque vendía vasos de agua con unas gotitas de limón y un si es no es de azúcar. Cada vaso se cobraba a real. Una mujer vizcaína llegó y pidió un vaso de agua. Y dio una peseta para el cobro. La vendedora no tenía cambio. Entonces, la mujer esperó un rato; pero no se reunía el cambio suficiente.

-Bueno -dijo, resignada-; pues entonces dame otros tres vasos de agua.

Y se los bebió, para mayor economía.

En las tiendas se daban escenas curiosas. Así como en tiempos normales el vendedor 'hacía el artículo', incitando al comprador a adquirirle por su calidad y precio inmejorables, en Santander sucedía lo contrario. El comprador entraba en la tienda oscura y casi vacía. A fuerza de coraje conseguía que le *enseñasen* una camisa, y entonces comenzaba la extraña pugna:

Vendedor. Aquí está. Ahora, que yo le soy a usted franco. Esta camisa es muy mala. Parece fuerte, pero es el apresto. Cuando usted la lave se queda sin ella. Además, no le viene la medida, y no tengo

otra... ¡Mírela que descolorida!...

Comprador. Bueno. ¿Y el precio?

Vendedor. ¡Ah, eso es lo peor!... ¡Resulta carísima! Ahí donde usted la ve, con esos botones ridículos y ese cuello pasado de moda... ¡cuesta cuarenta y cinco pesetas! Nada: es tirar el dinero.

Comprador. Bueno. Pues ahí van las cuarenta y cinco pesetas. Envuélvala.

* * *

Los vascos traían muchísimo dinero en billetes de Euskadi. Estos billetes no eran bien vistos por el comercio santanderino, pero se imponían por las circunstancias. La gente los llamaba 'rapes' (nombre que allí tienen los cromos del chocolate Nestlé). Los vascos, armados de sus fajos de 'rapes', lo querían comprar todo. Los santanderinos estaban pasmados de la potencia adquisitiva y del enorme estómago de sus vecinos y huéspedes. Uno de los alimentos principales que hubo últimamente eran los cacahuets. Los vasos se lanzaron sobre el género como fieras. Se acercaban a la vendedora.

-Déme uno de esos cacahuets 'o así'...

- Cuánto?

-Unas cincuenta pesetas de ellos, pues.

-No puedo. Ha de ser perra a perra y en español...

-¿Cómo, pues, los perros [sic] en español? Billetes te doy, mejores.

El vasco arramblaba con el cesto, y a la mujerona se iba a casa a estibar los 'rapes' en un baúl muy grande.

* * *

Cuando el conflicto 'rapístico' adquiría proporciones atroces era en las ferias de ganado. El campesino, sin piensos que darle a las vacas, tenía que venderlas. Matarlas estaba prohibido, y el truco de matar la vaca y comérsela en casa es maniobra escandalosa que se presta poco a la clandestinidad. El ajetreo y el tufo transcenden a dos leguas. Además, los campesinos montañeses conocen el nombre y el apellido de cada vaca, y la desaparición de una de ellas es siempre

una catástrofe municipal. Sólo el comprador en feria y el lobo en el monte son vehículos legítimos de la baja.

De modo que el campesino, obligado por la miseria, iba al mercado con su *vaquina* y comenzaba la escena. La transacción, ya por sí misma difícil en tiempos normales, era difícilísima en este tiempo. El comprador luchaba con el precio intrínseco y con el precio relativo: 'rapes' y 'bilimbiques' eran enemigos mayores que el lobo. Pero como las cosas estaban a precio de tales cromos de chocolate, pues no había más remedio que aceptar. Con todo, la esperanza de *alcanzar* un 'billete de los buenos' hacía que la negociación tuviese comienzos sumamente tortuosos y subrepticios:

-Esta vaca..., ¿cuánto vale?

El vendedor calla por de pronto; mira despacio al comprador, como queriendo taladrarle los bolsillos y las intenciones. Luego, se arriesga poco a poco.

-Pues como valer... 'val' ... ¡qué sé yo!... Eso depende... ¿A usted le 'jaz' mucha falta?...

-Hom... Te diré... Como falta... así, así... ¿Cuánto pides?

-Pues ello..., según... Bueno; aquí, entre nos... En papelones *tien* que valer de otro modo... ¿Usted comprende?...

-Pues en papelones valen los garbanzos, cuando los hay...

-Sí... Pero... es el casu... Allá va: ¡tres mil pesetas!

-¡Rediós! ¡Tienes un capital en vacas!

* * *

Apenas había pescado. Los bous piratas causaron muchas muertes, y los pescadores sólo se arriesgaban a la dura necesidad. El bou largaba un cañonazo sobre la trainera, y le daba o no le daba: pero al ruido acudía el pirata padre, que era el 'Cervera' o el 'Velasco', y ayudaban a sus crías ruines y *malvadas* a consumir la obra cobarde. Se pescaba, pues, en la bahía, y los panchos, julios y chicharras y otros peces de bajura eran el lujo de la población. El gentío, hambriento, cargado con dos kilos de rapes por cabeza, aguardaba en el muelle la arribada de los botecillos. Era como una subasta escandalosa. Los pescadores decidieron ajustar apartados

veinte metros de la orilla; pero, aun así, eran alcanzados por nadadores, que se iban al abordaje del género. La autoridad acabó por incautarse del pescado, para repartirlo en la almotacénia. Y así fue cómo aquellos peces incomedibles alcanzaron honores inauditos. Fuerzas militares los esperaban en la machina. Desembarcaban en cajas blindadas, que se colocaban en camiones blindados. La muchedumbre se abría en dos masas reverentes, por entre las cuales pasaba el Divino Pescado... Tras la comitiva se cerraba de nuevo el gentío y marchaba en seguimiento del camión de peces...

* * *

Y todo esto, tan amargamente cómico, era la vestidura de la horrible tragedia del hambre colectiva...

Porque aquellas muchedumbres, ansiosas de comprar al precio que fuera, dejaban en sus hogares miles de enfermos, de viejos, de niños... El humorismo terrible de estas escenas estaba empapado en lágrimas...

¡El hambre!.. ¡El hambre!... ¡La terrible deidad del Apocalipsis era dueña de Santander, la provincia rica por excelencia!...

Mientras tanto, el alud de la muerte bajaba por las montañas, destruyendo los pueblecillos, asesinando a los habitantes. Y los oídos adiestrados de la ciudad iban calibrando, por la intensidad del fuego, la proximidad del desastre.

;Ya están por Laredo!... ¡Ya están en Solares!... ¡Eso que suena es hacia Sarón!...

El Socialista, nº 8579, 24-09-37
LA CAÍDA DE SANTANDER
LOS ÉXODOS ANTE LA BARBARIE
Por **MATILDE DE LA TORRE**

Cuando cayó Guipúzcoa, el cincuenta por ciento de su población civil se refugió en Vizcaya. Este éxodo produjo allí una gran crisis de escasez.

Cuando cayó Vizcaya, un sesenta por ciento de su población normal y de la superpoblación exiliada se volcó sobre Santander.

Así pudo llegar a producirse la aglomeración terrible que ahogaba a esta provincia central del Norte.

La ciudad de Santander tenía últimamente unas doscientas mil almas, amontonadas en casas capaces solamente para los setenta mil habitantes de época normal. Los alrededores de Santander hervían, abrumados de masas humanas que pedían pan y albergue. La ola invasora del terror se extendía desde los límites de Vizcaya hasta las confines de Asturias. Unos dos mil kilómetros cuadrados de tierra llana, apta cuando más para alimentar a medio millón de habitantes, ahora sustentaban a cerca de dos millones. Palencia, en su parte del norte y oeste, se había refugiado también en Santander y Asturias. León, en sus linderos norte y oeste, había hecho de propio sobre los valles del Nancea...

La táctica bárbara de las hordas fascistas tenía ese detalle de suprema crueldad: el de empujar a las masas civiles delante de sí, lanzándolas, como avanzadas de miseria y de terror, sobre los territorios republicanos.

La República, maternal con exceso, acogía a estas muchedumbres hambrientas, depauperadas, portadoras del miedo contagioso, de la leyenda horrible, del hambre inexorable...

Traían las multitudes exiliadas el eco del cañón enemigo. Con trágica maestría, hija de la experiencia, les traducían a sus huéspedes el significado de todas las noticias y de todos los ruidos de la guerra.

'Esto' quiere decir que nos han hecho harina en ese frente. 'Ese

otro' indica que 'vienen para acá' a marcha forzada... ¡Ay de nosotros!

Pero cuando el estorbo moral de las muchedumbres resultó dramático fue cuando la avalancha enemiga bajaba por los rotos frentes de las montañas.

En el silencio de los campos resonaba la tronada lejana de la artillería. Apenas los refugiados les explicaban el sentido de aquellos ruidos, comenzaba para los provincianos la verdadera lección de la experiencia: la aviación negra, que precedía con días de anticipación a las hordas invasoras.

Entonces se confundían maestros con alumnos, y, al cabo de horas, todos habían recibido la terrible enseñanza de la guerra más bestial de la Historia.

* * *

Un día, la ciudad de Santander amaneció sin agua. Ello fue el siniestro aviso del final del drama. Ningún mapa de guerra podía indicar mejor que aquel detalle la verdadera situación de las hordas invasoras. El agua venía de Lloreda y de la Molina...

La Junta Delegada, en un alarde de serenidad, pudo todavía contener la desmoralización del vecindario hablando de manantiales más cercanos y de los antiguos 'viajes'. Pero era mediado agosto y la catástrofe no podía evitarse. Los depósitos de Pronillo durarían la quinta parte de lo que tenía prevista su capacidad para una población normal.

Horas después se anunció que se restringía el alumbrado doméstico. Fue un eufemismo. Lo que se hizo, por dura necesidad, fue suprimirlo.

Y en la noche del 22 ya el estruendo de la artillería enemiga hacía retemblar la ciudad entera, sedienta y en tinieblas...

La desmoralización civil era espantosa. La gente corría alocada en busca de vehículos que la transportasen a Asturias. Asturias era la esperanza suprema de todos, el puerto seguro adonde querían arribar.

Pero la guerra había absorbido todos los medios de locomoción mecánica y la táctica defensiva había cortado las vías férreas...

A la ciudad llegaban ya tropes de soldados en desbandada trágica. Traían heridos a cuestras, restos de ametralladoras, cierres de cañón... y el desconuelo en los rostros.

El Mando... ¿Dónde está el Mando? ¿Adónde nos retiramos?... ¡Qué nos den órdenes!

La Junta Delegada, en sesión permanente, discutía ya sólo el medio de salvar los restos de aquel Ejército de derrota...

'Se discutía'.

Sí, sí. SE DISCUTÍA. Este detalle es más trágico que ninguno, porque indica algo atroz, de que ahora no podemos hablar.

En Santander, en la Villa Pardo, mientras los restos de las fuerzas republicanas retrocedían hechas pedazos..., 'se discutía la manera de organizar la retirada hacia Asturias'.

Y porque esto es tan enorme que merecerá la sanción de los venideros, vale destacar algún detalle de aquella idiota discusión.

El Mando, con una previsión que ojalá hubiese tenido en ocasiones más bravas, había declarado a la Junta Delegada que será preciso retirar urgentemente las tropas hacia Asturias, porque el corte enemigo por Barreda era inminente. Y aún más: ¡Que aquella retirada debía efectuarse aquel mismo día, antes de la medianoche'.

Habla que evacuar como cien mil personas, entre civiles y militares, y la impedimenta correspondiente. Ello era como para obrar rápidamente, ¿no es así? Pero se tropezó con un ligero inconveniente. Antes que 'rápidamente' había que obrar 'democráticamente'. ;Y cómo no! ¿Qué dirían en el mundo si las organizaciones político-sociales de Santander se hubieran confiado a la voluntad de un solo hombre para una cosa como aquella? ;No, no! ;Sálvense los principios y perezcan las instituciones!

Y, en cumplimiento de tan santa doctrina, hubo que llamar a asamblea a todos y cada uno de los grupos que integraban el Frente Popular, que eran varios y no muy bien avenidos. Y, no juzgándose bastante las representaciones de la Junta Delegada, hubo partido político, que en su día responderá que, al enterarse del asunto para que se la había convocado, dijo sana y cuerdamente:

-Muy bien. Pero eso de 'retirarse a Asturias' es cosa muy grave,

muy trascendental... A mí no me basta que lo diga el Mando, ni el gobernador, ni el papa. Nosotros necesitamos, para decir que sí, que se reúna el Pleno de nuestro partido, y que, luego de bien discutido tan grave extremo, lo apruebe por unanimidad; y luego de aprobado vendremos aquí, y...

La Junta Delegada, espejo de democracia, accedió a la justa pretensión de los citados delegados, los cuales partieron hacia su Comité o como se llame.

*Tardaron varias horas en regresar, porque la discusión, en su centro, fue, según dijeron, muy acalorada. Pidieron la palabra varios oradores insignes, y abundaron unos y superabundaron otros en la discusión de los pros y los contras de la **retirada** y de la defensa.*

Mientras tanto, la Delegada esperaba en Villa Pardo, bajo la presión acuciadora del Mando, que urgía por momentos la ejecución de la retirada...

Por fin, hacia el mediodía, se presentó el grupo de excelsos demócratas con la resolución de su partido. Pero lo malo fue que mientras tanto la Delegada había dado algunas órdenes, cuyos detalles sorprendieron un poco a aquellos representantes de la Revolución social. Y no se les ocurrió otra cosa sino exigir de la Junta... una nueva reunión con su Comité 'para darle cuenta de...'

Y sin más, los oradores insignes partieron 'para sus bases', y tardaron en regresar otras cuatro horas.

* * *

*Cuando, **por fin**, advinieron con la luminosa solución de verificar la retirada, ya no había por donde verificarla. Cierto que el plazo anunciado por el Mando como hábil para retirarse estaba tan equivocado como estuvieron muchas cosas. Pero, si no las dieciséis horas prometidas, hubo unas doce posibles.*

*Cuando, por fin, se acordó ordenar la salida llegó la noticia fatal: el paso a Asturias estaba cortado por **Barreda** desde las cuatro de la tarde.*

*El Ejército del Este **santanderino** se había perdido. Pero la Democracia se había salvado.*

NOTAS

(1) Sobre los corresponsales de guerra y su papel en el conflicto bélico español es de interés la consulta de la obra de Paul Preston, *Idealistas bajo las balas: corresponsales extranjeros en la guerra de España*, Barcelona, Debate, 2007.

(2) Testimonio recogido en Carlos García Santa Cecilia: *Corresponsal en España*, en *Corresponsales en la guerra de España*, Fundación Pablo Iglesias, Madrid, 2006, pág. 81.

(3) *Il Messaggero*, 19 de agosto de 1937.

(4) "La caída de Santander. El hambre y la escasez de todo", en *El Socialista*, 21-09-1937. Sobre la situación alimentaria de Santander durante la guerra civil, consultar Miguel Ángel Solla Gutiérrez, *La Guerra Civil en Cantabria (julio 1936-agosto 1937). Política y administración*, tesis doctoral inédita, Universidad de Cantabria, 2006, págs. 278-297. Cuando habla de bergonzolis, se debe entender como sinónimo de italianos; el apodo hace referencia a uno de los jefes de las tropas italianas, el general Annibale Bergonzoli, más conocido entre sus soldados con el apodo de barba eléctrica. Por su participación en la batalla de Santander fue condecorado por el gobierno de Mussolini con la Medalla de Oro al Valor Militar.

HISTORIA Y AVATARES DEL MONUMENTO ERIGIDO A PEDRO VELARDE EN SANTANDER

RAFAEL PALACIO RAMOS

Doctor en Historia-CEM

Una conferencia impartida en 2007 en el Ateneo de Santander, el enésimo traslado sufrido en fechas recientes por el monumento y la conmemoración del Bicentenario del Dos de Mayo nos animan a tratar sobre la historia de este grupo escultórico, que ya ha sido objeto de estudio en dos artículos de 1982 y 2001. (1)

Muchos de los trabajos recientes acerca de la Guerra de la Independencia Española, que proliferan al calor del bicentenario de su estallido, muestran la utilización que las distintas corrientes ideológicas han hecho a lo largo de los siglos XIX y XX de los héroes del 2 de mayo de 1808. (2)

Sin entrar a valorar la calidad u oportunidad de estas acciones revisionistas (se acusó a los primeros promotores del monumento de Santander de querer monopolizarlo a favor del Partido Progresista), no se puede negar **que** las figuras de Daoiz y **Velarde** encarnan quizá como ningunas otras la representación de la soberanía nacional. Recordemos que ya en 1808 fueron declarados Héroes de la Patria y por Decreto de la Regencia del Reino de 7 de julio de 1812 pasaron a figurar en las listas de revista inscribiéndose sus nombres con letras mayúsculas a la cabeza del escalafón de los capitanes del Cuerpo de Artillería, y que también en 1812 la Junta Superior de Santander acordó levantar en la ciudad un monumento a Pedro **Velarde**. (3)

Del mismo modo, si es cierto que Fernando VII mostró más que desconfianza ante las honras a su memoria (el 21 de abril de 1821 se colocó la primera piedra del monumento mandado levantar por las Cortes de Cádiz, paralizado durante la Década Ominosa, y en abril de 1823, ante el avance incontenible de las tropas de los Cien Mil Hijos de San Luis, el gobierno liberal huyó hacia Andalucía lleván-

dose consigo a la Familia Real y otros símbolos de la Nación, entre ellos los restos de los dos héroes) (4), no lo es menos que ya en 1831 se inauguró en Madrid el conjunto escultórico de Antonio Solá, y que fue bajo la regencia de su viuda María Cristina, liberal a su pesar, que se concluyó el proyecto de mausoleo-monumento del Campo de la Lealtad, reactivado por el Ayuntamiento en 1836 e inaugurado en 1840.

Fuera de Madrid, el primer monumento dedicado a la memoria de uno de los protagonistas del Parque de Monteleón se erigió en Santander en 1880; a éste le siguió otro en Sevilla, patria de Luis Daoiz, inaugurado en 1889, y el primero de Jacinto Ruiz se alzó en Madrid en 1891 (el de su Ceuta natal data de 1892). Claro que el que más retrasos sufrió fue el que mandaron las Cortes de Cádiz en 1812 se levantara junto al Alcázar de Segovia, entonces sede del Real Colegio de Artillería; la primera piedra se colocó el 6 de mayo de 1908 y se inauguró en 1910.

La Junta promotora: creación y componentes

En 1861 Isabel II visitó la casa natal de Velarde y dedicó unas palabras a honrar su memoria. Y tres años después, el escritor José María de Pereda publicó en *La Abeja Montañesa* un artículo conmemorativo del Dos de Mayo en el que solicitaba se inscribiera en algún lugar de Santander el nombre del héroe (pensaba Pereda en la flamante plaza de la Dársena), y que se alzara en Muriedas "una sencilla lápida" proponiendo la inscripción *Aquí nació D. PEDRO VELARDE, y aquí honró su memoria la REINA DOÑA ISABEL II con su augusta presencia.* (5)

La idea fue recogida, modificada y amplificada por el pintor Esteban Aparicio (6), quien ya el día siguiente propuso erigir por suscripción popular no una simple lápida, sino una estatua a Pedro Velarde, y no en Munedas, sino en la plaza de la Dársena de la propia Santander. El 3 de mayo confesaba en *La Abeja Montañesa* que esta idea le había sido sugerida por el artículo anterior y no dudaba de que sería *sumamente fácil de realizar, si se abriese una suscripción, á cuyo llamamiento no dejarán de acudir todos los amantes de las glorias de España.* (7)

Días después Aparicio escribió al Ayuntamiento en busca de apoyo, explicando que *la imperecedera memoria del hijo de Murieras don Pedro Velarde le ha sugerido la idea de provocar una mención entre todos los naturales de la Montaña, para erigir una estatua al esforzado Capitan que tan vizarramente sucumbió el día 2 de Mayo de 1808 en defensa de la Independencia Nacional.* Afirmaba que la iniciativa había sido acogida con gran entusiasmo por *gran parte de todas las clases*

de este vecindario, amante como el que mas, de las glorias de la amada patria. (8)

La idea fue tomando cuerpo y creciendo en organización. Primero, el alcalde Comelio de Escalante se sumó entusiásticamente en nombre del Ayuntamiento a esta iniciativa. Días más tarde, la Comisión de Obras y Ornato propuso contribuir con 20.000 reales, nombrar a tres concejales para que crearan una Comisión -germen de la Junta que debía formarse al efecto-, solicitar lo propio de la Diputación Provincial y de la *Junta de Agricultura, Yndustria y Comercio* (ésta nombraría *algun individuo de su seno*) y delegar en la futura Junta todas las gestiones necesarias para la ejecución del monumento. (9)

La Abeja Montañesa, orgullosa de haber sido el germen de la iniciativa, daba puntual cuenta de la progresión de las gestiones, publicando el 17 de mayo la aportación municipal y haciendo votos por la pronta respuesta de la Diputación. Asimismo, anunciaba que *Todas las personas notables de la provincia y muchos de sus hijos residentes fuera de ella han acogido con entusiasmo el pensamiento, y se han brindado á contribuir para la realización de él.* (10)

En efecto se sumó pronto la Diputación y se creó la anunciada *Junta de erección de una estatua á Don Pedro de Velarde*, presidida por Aparicio y que celebró su primera reunión en la propia Casa Consistorial el 30 de mayo (ese día se recibió del gobernador civil la **autorización** para el gasto); en la celebrada el 4 de junio se acordó solicitar el permiso (y también la colaboración) de la Corona (11) (Apéndice 1) y se editó un modelo impreso de suscripción (12) (Fig. 1). El Ministerio de la Gobernación concedió el preceptivo permiso el 18 del mismo mes. (13)

La Junta quedó compuesta por el alcalde **Escalante**, el diputado provincial José Félix del Campo, los concejales José Ramón **López Dóriga** y Antonio García Solar (miembros de la Comisión de Obras y Ornato), el arquitecto Manuel Gutiérrez, Antonio Labat, Antonio Vázquez, José Pío de la Pedrueca, José Peñarredonda y los directores de *La Abeja Montañesa* Cástor Gutiérrez de la Torre, *Boletín de Comercio* José **Martínez Solar** y *La Gaceta del Comercio* Prudencio Sañudo López; el poeta Adolfo de la Fuente actuó como secretario y Sinforoso Quintanilla como vicesecretario, mientras Jerónimo Roiz de la Parra, José María **Aguirre** y el diputado provincial Santos **Zorrilla** de Collado formaban una comisión especial para gestionar suscripciones en Ultramar. (14)

Ratificado Aparicio en la presidencia, prosiguieron las gestiones encargándose la dirección de la obra a Manuel Gutiérrez y el proyecto **escultórico** a José Piquer Duart (1806-1871) (Fig. 2), miembro de la Real Academia de San Fernando

desde 1832 que muy pronto se ganó el favor real, **recibiendo** en 1844 el nombramiento honorífico de Escultor de Cámara y realizando en los años siguientes una estatua de la propia reina y bustos de los personajes más influyentes de la época **isabelina**. (15)

A finales de diciembre comenzaron las obras de cimentación, celebrándose el acto oficial de colocación de la primera piedra el día de San Silvestre. En el emparrillado se introdujo una cajita de plomo conteniendo varios objetos del año del comienzo de la iniciativa pro monumento: diversos documentos, una moneda de plata de 20 reales de Isabel II y varios números de los periódicos *Boletín de Comercio* y *La Abeja Montañesa*. (16)

En junio de 1866 la corporación municipal acordó denominar de **Velarde** a la plaza de la Dársena, y en julio Isabel II, *con el fin de coadyuvar al patriótico intento de la sociedad formada en Santander, para erigir una estatua á la memoria del valiente Capitan de Artillería D. Pedro Velarde*, autorizó que el modelo se fundiera en la Fábrica de Sevilla empleándose bronce de cañones inútiles, dirigiendo los trabajos jefes y oficiales del establecimiento militar y cargándose los gastos y sueldos al presupuesto ordinario, aunque la Sociedad debía pagar los jornales del cincelado y pulido, además del transporte hasta Santander. (17)

Pero la finalización de esta idea se retrasó más de una década, acabándose sólo el pedestal y abandonándose acto seguido las obras. En 1866 José Mana de Pereda se lamentaba de que "de aquel anterior fogoso patriotismo" sólo quedara "Un cúmulo de sillares ennegrecidos por los rigores de la intemperie, y en el ánimo sereno no muy hondas dudas de su destino". El mismo Esteban Aparicio, correspondiente de la Academia de San Fernando por la provincia montañesa, pasó a residir a Madrid a finales de 1871. (18)

Los acontecimientos y trastornos del Sexenio Revolucionario parecía que iban a sellar su destino (19), aunque Pereda seguía manteniéndolo vivo en sus escritos, y en uno de los capítulos de *Tipos y paisajes* escrito en 1870 aludía al "flamante pedestal que se alza en el centro de esta también nueva plaza, **construida** sobre la antigua dársena, esperando pacientísimo la estatua que nunca acaba de fundirse, de nuestro heroico paisano don Pedro **Velarde**, y a la cual ha de servir de base". (20)

Pero la Restauración **dio** nuevas alas al proyecto y en 1875 fue recreada la *Junta de la estatua a Velarde* bajo la tutela de la Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos. Formada por 26 miembros, seguían componiéndola representantes de la Diputación, Ayuntamiento de Santander, *prensa local*

y *demás clases de la Sociedad de Santander* y la comandaba con el cargo de Gobernador-Presidente el de la Diputación, Francisco Javier Caamaño, siendo su secretario el Arquitecto Provincial Alfredo de la Escalera.

Ese mismo año ya se habían establecidos las cláusulas para la fundición de la estatua (21), si bien la muerte de Piquer en 1871 obligó a buscar nuevo ejecutante. Se pidió parecer a la Academia de Bellas Artes de San Fernando, institución que propuso al madrileño **Elías Martín Riesco (1839-1910)**, quien curiosamente también había pasado a ocupar la vacante dejada en la Academia por Piquer.

Martín era en esa época uno de los escultores más populares de España, autor de un *Narciso* premiado en una Exposición Internacional de Bellas Artes, además de obras como la *Santa Teresa de Jesús en éxtasis* labrada en 1870 para el palacio madrileño del marqués de Portugalete (Fig. 3), la estatua *sedente* de Miguel **Servet** para el Museo Antropológico del doctor Velasco, el *Marte* para el monumento funerario de Manuel Gutiérrez de la Concha o el medallón del pintor Eduardo Rosales, los dos últimos en el Panteón de Hombres Ilustres de Madrid. (22)

Como los *diseños* de Piquer no habían pasado del esbozo, Martín sólo respetó el pedestal y realizó todos los elementos de bronce sin *apoyarse* en ninguna traza preconcebida. El conjunto tiene una altura de 3.30 m y un peso de 4.341 kg. ("la Fama" pesa 1.050 kg, y "la España" 980 kg). Siendo su factura muy notable, llama sin embargo la atención la evidente desproporción entre la figura de **Velarde** y el cañón, de escala mucho menor a la real, puede que a causa del alto coste que significaría fundirlo a su tamaño. El coste final de toda la obra, incluidos pedestal con bajorrelieves, fue de 220.000 reales. (23)

La escena que representa la pieza escultórica principal no sucedió realmente, pues **Velarde** se mantuvo en todo momento dentro del Parque de Monteleón, donde no se utilizaron cañones salvo en el primer episodio del asedio; sin embargo, la representación de un cañón *refuerza* el dramatismo y recuerda su pertenencia al Arma de Artillería. La escultura de **Martín** se asemeja de este modo al lienzo pintado por Joaquín **Sorolla** en 1884 (que tiene como punto central la muerte de Daoiz), mientras que el de Manuel Castellano, de 1862, recoge fielmente lo sucedido en el interior del cuartel (24) (Fig. 4).

La polémica sobre las inscripciones del pedestal

La elección de las inscripciones que, colocadas en las otras dos caras del pedestal, debían completar y explicar el conjunto monumental se convirtió en un asunto dilatado en el tiempo (se extendió durante casi un año) y ciertamente polémico (intervinieron destacadas personalidades del mundo cultural español, que mostraron importantes discrepancias).

La Junta acordó en su sesión de 8 de julio de 1877 solicitar a la Real Academia de la Historia la redacción de las inscripciones, si bien el director accidental de la Institución, Valentin Cendrera y Solano, le hizo notar que era al Gobierno al que se debía enviar toda la documentación (incluyendo un proyecto del texto de las inscripciones conmemorativas) y al que se debía solicitar que pasara el asunto a la Academia *para que esta las revise y redacte en la forma epigráfica propia de las inscripciones de tales monumentos.* (25)

No fue hasta enero de 1878 que la Junta envió dos borradores de las inscripciones, realizadas por el poeta Adolfo de la Fuente. En el primero se proponía para el costado del norte *Don Pedro de Velarde Santillan / Dos de Mayo de 1808 / Morir por la patria / e s labrarse eterna vida*, y para el del sur *El entusiasmo de un pueblo / á su heróico adalid. / El sentimiento patriótico / á las glorias de la Nacion / (Fecha del dia en que se erija la estatua)*. En el segundo las propuestas eran *Don Pedro de Velarde Santillan / El 25 Octubre 1779 dió la primera luz á sus ojos. / El 2 de Mayo de 1808 alumbró su gloriosa muerte / El inmediato pueblo de Muriedas fué su cuna. / La villa de Madrid su sepulcro honroso, y La muerte en aras de la Patria / es nueva vida en el altar de la Historia. / El sentimiento nacional / al heróico Campeon del Dos de / Mayo. / (Fecha del dia en que se erija la estatua)*, respectivamente. (26)

El 4 de febrero Cendrera creó una comisión formada por dos académicos para estudiar los textos enviados desde Santander y elevar una propuesta definitiva. Los seleccionados para tal fin fueron los militares Jacobo de la Pezuela y Lobo (27), *por ser el mas antiguo de los nombrados (ejercería la presidencia de esta "comisión Velarde")* y José Gómez de Arreche y Moro, elegido miembro de número el 12 de mayo de 1871 -tomó posesión justo un año después- quien ya en 1876 había culminado la edición de su magna obra en quince volúmenes *Guerra de la Independencia. Historia militar de España de 1808 á 1814.*

Ambos realizaron una propuesta conjunta que fue ampliamente debatida en la sesión de 22 de febrero de 1878 (28). Su informe manifestaba el poco acierto de De la Fuente: *Con decir que el autor de estas inscripciones ignora cómo se llamaba el heroico patriota, paisano suyo, basta para demostrar la ligereza con que han sido redactadas; y es que el verdadero nombre del mártir, como ponían de manifiesto, era Pedro Velarde y Santiyán, y no Santillán. Además, y analizando las sentencias, éstas les parecían nada nuevas y careciendo de la eufonía y, por decirlo así, de la redondez de las frases que deben campear en los monumentos conmemorativos de la índole del que se proyecta en honor de Velarde.*

Reconocían sin embargo que *la crítica (...) de esas inscripciones es, por desgracia, más fácil que su corrección*, pensando que quizá hubiera sido más oportuno encargar tal cometido a académicos de la Lengua y anunciando que la redacción propuesta se dirigina a mover el ánimo *con el ejemplo de actos de honor militar y de patriotismo y no con los resortes de altas, pero metafísicas, inscripciones.*

Parece que el Gobernador Civil había enviado un croquis con el emplazamiento de la estatua y el alzado del pedestal (29), pero no parece que precisara en el informe que dos de las caras del mismo llevarían bajorrelieves alegóricos, o al menos eso deja entrever el hecho de que proyectaran leyendas para tres de ellas que podrían comprimirse en la posibilidad de que dos se cubrieran *con relieves que representen actos de la vida de Velarde.*

En el primer caso (inscripciones en tres caras), en el plano del frente, al oeste, debería figurar *Don Pedro Velarde y Santiyán. /Nació en Muriedas el 25 de Octubre de 1779. /Murió en Madrid el 2 de Mayo de 1808.* En el costado del norte aparecería *Rechazó los halagos del usurpador /para ofrecerse en holocausto á la patria / y el eco de su sacrificio, /despertando á la Europa abatida /derrocó al tirano* (alusiones al intento de captación por parte de Murat y al peso determinante de la Guerra de la Independencia en la caída de Bonaparte). Por fin, en el del sur y hacía la bahía Santander, */orgullosa de tal hijo, /le eleva este monumento / que recuerde su hazaña / MDCCCLXXVIII.* En el caso de que sólo pudieran utilizarse dos caras, el nombre de Velarde y las fechas de nacimiento y muerte iban en la del norte junto a la inscripción ya comentada.

En el transcurso de la sesión Aureliano Fernández-Guerra y Orbe (30) mostró su disconformidad sobre todo con uno de los textos propuestos (el alusivo a la fecha y motivo de la erección). *Y en vista de la viva discusión promovida en esta noche á consecuencia de los reparos que propongo al proyecto de inscripciones; y*

haciéndome cargo de cuanto se ha discurrido sobre el particular, en pro y en contra, entregó por escrito su propuesta, que por una nota al pie sabemos fue finalmente la aprobada, siendo ésta Al héroe del 2 de mayo en Madrid, / á D. Pedro *Velarde* y *Santillán*; / sus compatriotas de Santander. / 1878. (31)

El informe se remitió a De la Pezuela en abril de 1878, y una vez revisado por éste se envió en mayo con los documentos generados al Ministro de la Gobernación, quien a su vez pasó comunicación al Gobernador Civil de Santander, Felipe Díaz. (32)

Desconocemos el motivo por el que las inscripciones definitivas no fueron las aprobadas por la Academia, optándose por colocar unas escuetas leyendas: en una cara *VELARDE* / 2 DE MAYO / 1808 (curiosamente la misma que nueve años después eligieron en Sevilla para el monumento a Daoiz), y en la otra *SANTANDER* / A / LA GLORIA DEL *HEROE* / 1880.

Inauguración del conjunto. La Plaza de Velarde

Finalmente, las diferentes partes de la estatua se fueron ensamblando, se emplazaron sobre el pedestal el 14 de abril (trabajos éstos dirigidos por el ingeniero Aníbal Colongues, responsable también de las cadenas que lo rodeaban), se colocaron los mármoles con las inscripciones (acababan de llegar a finales del mes), se quitó a continuación el andamiaje y se limpió con sosa lo que Pereda llamó "cúmulo de sillares ennegrecidos".

En los días siguientes la Junta realizó diversos llamamientos a los vecinos para participar en los actos (33) (Fig. 5) y la obra se inauguró el domingo 2 de mayo de 1880. La prensa regional dio al acontecimiento la importancia debida, sucediéndose las referencias históricas y literarias hacia la *efeméride* y el personaje y reproduciéndose diversas estampas del héroe además de las inscripciones del pedestal. (34)

También los medios nacionales se hicieron eco de la ceremonia. La Ilustración *Española* y Americana publicó días después cumplida reseña acompañando una xilografía (Fig. 6). El acto comenzó a las 11 del mediodía bajo la presidencia del Gobernador Civil Ricardo Villalba (no olvidemos que también lo era de la Junta), con la presencia del obispo de la diócesis Vicente Calvo, el alcalde, el escultor Martín, descendientes de *Velarde*, sendas comisiones de la Diputación y Ayuntamiento, representaciones del Cuerpo de Artillería y de las otras armas, etc. El impulsor Aparicio no pudo asistir por motivos académicos.

El monumento estaba cubierto por las banderas de España y de la matrícula santanderina, y tras su descubrimiento a cargo de dos capitanes de Artillería montañeses **Villalba** pronunció un discurso que fue seguido del recitado de una oda alusiva compuesta por Adolfo de la Fuente (35), acabándose con una misa de campaña en la que se utilizaron el cáliz y el misal de la capilla de la casa natal del héroe. Los bailes y conciertos se sucedieron hasta las 11 de la noche. (36)

En ese momento aún no estaban listos los bajorrelieves de los laterales que representaban a "la Fama" y a "la España" (37) y que se colocaron el 25 de septiembre tras ser inspeccionados en Madrid por Elías Martín (38). Aunque desconocemos si fue por falta de tiempo para su modelado y fundido o por falta de dinero, es bastante significativo el hecho de que en febrero de 1880 la Junta requiriera al Ayuntamiento que aportara las cantidades prometidas en 1864, 2.500 ptas., y que éste comunicara el 22 de mayo que hasta que no entrara en vigor el presupuesto para el ejercicio 1880-1881 *no procede entregar cantidad alguna por falta de consignación al efecto en el presupuesto vigente.* (39)

Contamos con numerosas imágenes del monumento en los años siguientes a su inauguración. Una, publicada en 1889 en *La Ilustración Hispano-americana*, muestra la plaza de **Velarde** arbolada en casi todo su contorno con el monumento en su centro y la siguiente explicación: *El héroe del Dos de Mayo viste de capitán de artillería, tiene el brazo izquierdo levantado y como en actitud de llamar al valeroso pueblo que con tanto tesón secundó su esfuerzo, y á la derecha está un cañón montado en su cureña, que contribuye grandemente á realzar la majestad y energía del conjunto.*(40)

El ingenio popular compuso un *romancillo* para describir la composición del motivo central: *Aquí teneis a Velarde /puesto sobre el pedestal / con la espada para el puente / y el cañón para el Puntal* (41). Y a partir de ese momento la estatua y los jardines circundantes se convirtieron en uno de los motivos más reproducidos en las postales que se editaban sobre Santander (Fig. 7).

La Real Orden de 24 de septiembre de 1877 dispuso que los elementos de bronce se fundieran no en la Real Fábrica de Sevilla, sino en su homónima de Trubia. Siguiendo la idea original de 1866, se utilizó el de antiguos cañones (81 quintales en total), pero además del transporte y a pesar de lo prometido por Isabel II la Junta santanderina hubo de abonar los salarios y gastos de fundición, sufragando el Estado sólo el bronce. (42)

Las distintas piezas del molde se conservaron en Trubia, junto al modelo en arcilla. Cuando a comienzos de 1884 el Ayuntamiento de Sevilla comenzó unos trámites análogos para la erección de un monumento a Luis Daoiz (creación de una Comisión, solicitud de aprobación real, colaboración de la Fábrica de Artillería, etc.), el director de la Real Fábrica hispalense solicitó *en calidad de préstamo* el envío de aquéllas en el pensamiento de que podrían ser aprovechadas realizando una estatua similar (una copia en realidad) a la emplazada en Santander. Y en efecto, el 13 de octubre de 1884 se notificó el embarque de 38 bultos (17.590 kg) conteniendo dichos moldes, quedando pendiente el envío de las guías de las cajas de moldeo; el modelo no se envió "ya que no constaba al director de la citada Fábrica fuese ésta propietaria del mismo".

Finalmente se desechó la posibilidad de aprovechar estos materiales (43) y en diciembre de 1885 se optó por sacar a concurso la ejecución de los modelos de la estatua y su pedestal, que estuvieron terminados en noviembre de 1887. Respecto a los moldes de Velarde, en julio de 1887 se pidió permiso para desarmar y aprovechar las cajas que los contenían, siendo seguramente destruidos en ese momento. (44)

El baile de los traslados

Para que se construyera sobre el solar de la Plaza de Velarde el edificio de Correos, el Ayuntamiento acordó en 1915 su cesión al Estado. Como para marzo de 1916 no se había todavía desmantelado el monumento el Director General de Correos y Telégrafos exigió que *sin más demora proceda ese Ayuntamiento al traslado (...) puesto que con su permanencia en el solar (...) se originan notorios perjuicios, como ya oportunamente hicieron constar los señores arquitectos*, dando para ello un plazo de ocho días. (45)

Quizás una de las razones de la demora fuera que el Consistorio aún no había elegido un lugar para su nueva colocación, pero en cualquier caso el desmontaje se retrasó aún varios meses, ya que en su edición del 2 de mayo de 1916, *El Cantábrico* daba fe de que aún seguía en su emplazamiento (hay que reseñar que varios de los artículos de portada hacían alusión a la fecha y a Velarde). (46)

De manera precipitada o no, el monumento se despiezó (47). Los elementos que la integraban, incluido el pedestal, se depositaron en la Plaza de la Libertad (actual de Pombo), *recojidos convenientemente para evitar el hurto de alguno de ellos* (en realidad resguardados tras una valla) (48). El hecho es que las piezas de

bronce y piedra estuvieron varios años poco menos que abandonadas (las cadenas con sus sostenes a base de fasces y cañones se perdieron), por lo que en mayo de 1917 ya se dejaron oír varias críticas en la prensa regional. (49)

Un año **después** se tenía casi decidida su nueva ubicación precisamente en la Plaza de la **Libertad**, aunque a El Cantábrico este emplazamiento no le parecía el más apropiado dada la importancia del personaje; el periódico trajo a primera plana el tema con un fotomontaje de **Duomarco** que hacía aparecer la estatua en el despacho del director y con un diálogo en verso en el que **Velarde** se quejaba del trato que los municipales le estaban dando (Apéndice 2). (50)

Mientras los meses **transcurrían** sin que se hiciera nada y las críticas por tal inacción arreciaban (51), la lista de los posibles emplazamientos iba creciendo: tercera **farola** de la Avenida (contada desde la Aduana), Alameda Primera, Alameda de Oviedo, Plaza de **Becedo**, Plaza de la **Leña**, Puerto Chico... (52)

El arquitecto municipal Valentín Lavín manifestó en 1917 que en su opinión el lugar más apropiado era la Plaza de la Libertad, mirando al Club de **Regatas**. En mayo de 1918 el Ayuntamiento pidió autorización al Gobernador Civil anunciando además que se proponía sustituir el primitivo pedestal (deteriorado y antiestético) por uno nuevo más artístico y de cuyo proyecto está encargado el Arquitecto municipal Sr. Lavín (53) (éste en un principio se había opuesto a la idea, considerando que bastaría con montarlo sobre un macizo de mampostería).

Este basamento es el que, con las reparaciones precisas, ha llegado hasta nosotros. Tiene una altura de **6,20** m y su lado en la base es de 3 m; Lavín concluyó su diseño el 29 de mayo de 1918. La materia prima fue piedra de sillería de Escobedo lisa, moldada y tallada (en escudo, friso, capiteles y **cartela**); su presupuesto ascendió a **8.578,95** ptas. (54)

Aunque el 30 de diciembre se hizo la contrata pública, haciéndose con la obra el único pujante Antonio Martínez, en 1919 seguía sin colocarse la estatua. **Estrañí** clamaba: Nosotros nos acordamos de *Velarde* hoy, 2 de mayo, fecha **gloriosísima** en la historia de nuestra patria. Nuestro Ayuntamiento ¿cuándo se acordará de los trozos de la escultura consagrada por Santander "á la gloria del héroe"? (55)

El 26 de mayo de 1919 Martínez explicaba el retraso de las obras y solicitaba un aumento del **25%**, lo que se aprobó en sesión de 11 de julio. Otra vez volvió a pedir un aumento el 30 de junio de 1920, **concediéndosele** parcialmente.

Pasó aún otro año antes de que se publicara el pliego de condiciones (que daba un mes de plazo para la ejecución) y finalmente las obras, adjudicadas a Antonio Martínez, concluyeron a mediados de 1921, realizando el Ayuntamiento su recepción el 11 de julio (56). Una de las placas de mármol que acogían las inscripciones, rota durante el desmantelamiento o los años de abandono, hubo de ser repuesta, y además del nuevo pedestal se observó otro cambio visible: la estatua (que daba cara a la inscripción *VELARDE / 2 DE MAYO / 1808*) sufrió un giro de 90°, quedando orientada hacia el oeste y dando frente al bajorrelieve de La Fama (Fig. 8); en 1955 se la volvió a girar 180°, dando cara a la inscripción *SANTANDER / A / LA GLORIA DEL HEROE / 1880*, orientación que se ha mantenido en el traslado de 2006.

El monumento ha sufrido tres traslados más. En 1947 se llevó al centro de la Plaza Porticada, estableciéndose en el concurso de proposiciones un plazo de ejecución de dos meses (la liquidación definitiva se prolongó hasta octubre) *explicitando que Este pedestal y la estatua se colocarán exactamente como está en la actualidad, relabrándose de martillina o bailárín, a lo principal de la obra* (57). Ganó el concurso Pedro Villegas y se ejecutaron las obras, con un coste de 55.264,50 ptas., en los meses siguientes, relabrándose los peldaños y las molduras del zócalo y limpiándose con ácido los elementos de bronce.

Pero sólo ocho años después sufrió un nuevo traslado. En mayo de 1954, ante el auge que estaba cobrando el Festival Internacional, la Dirección General de Información y Turismo solicitó al Ayuntamiento su reubicación *a fin de ampliar el aforo del teatro al aire libre, dado que su mayor capacidad es condición imprescindible para la actuación de grandes agrupaciones extranjeras*. El 19 de mayo el Pleno municipal aprobó por unanimidad tal petición, aunque hizo saber su opinión contraria a seguir celebrando el Festival en la Porticada por los muchos perjuicios que causaba a los residentes y a la circulación rodada al cortarse el tráfico en la avenida de Calvo Sotelo y el Paseo de Pereda. (58)

Se solicitó al arquitecto municipal del Interior Gabriel de la Torriente Rivas un informe sobre el emplazamiento más apropiado para acoger el monumento, estimando éste que era la Avenida de Alfonso XIII, en el centro de un estanque ya existente. Finalmente, para evitar las humedades el estanque se partió en dos menores, a ambos lados del conjunto conmemorativo (Fig. 9). Con los años, los dos estanques laterales desaparecieron.

El proyecto de traslado fue responsabilidad del propio De la Torriente, encargándose de los trabajos el contratista Rafael Villegas Cobo, que había ganado la "subastilla" convocada al efecto por el Ayuntamiento el 26 de marzo de 1955. Villegas había rebajado un 1,05% el presupuesto base, por lo que el coste final fue de 213.450,23 ptas.

En realidad un coste tan elevado se correspondía no sólo con la colocación del monumento, sino que incluía la reordenación de todo ese espacio: demolición y relleno del estanque, construcción de los dos menores, nuevos jardines, bancos y otro mobiliario urbano... Tras varios meses de trabajo, el 30 de diciembre de 1955 se realizó el acto de recepción oficial de la *obra de emplazamiento definitivo (sic) de la estatua de Velarde en la Avenida de Alfonso XIII*.

Que no fue "definitivo" es evidente. Incluso antes de ser trasladado de nuevo a la Plaza de su nombre (y perder las cadenas) ya sufrió en los años 70 un desplazamiento de varias decenas de metros para permitir la construcción del primitivo aparcamiento subterráneo en la plaza de Alfonso XIII.

NOTAS

- (1) ZAMANILLO, Matilde, 1982, y LASHERAS PENA, Ana Belén, 2001 (salvo una, no incluimos en este artículo las imágenes ya publicadas por esta autora).
- (2) GARCÍA CÁRCEL, Ricardo, 2007, pp. 112 ss.
- (3) LASHERAS PENA, Ana Belén, 2001, pp. 103-104.
- (4) Hoja de Servicios de Pedro Velarde Santiyán en el *Archivo General Militar de Segovia (AGMS)*, sección 1ª, *Célebres*, caja 168, expte. 13.
- (5) *La Abeja Montañesa*, 2-5-1864.
- (6) Sucinta biografía en VV.AA., 1909, p. 944; véase también LASHERAS PENA, Ana Belén, 2001, p. 104.
- (7) Firmó como "un suscriptor". *La Abeja Montañesa*, 3-5-1864.
- (8) Carta al Ayuntamiento, de 7-5-1864. *Archivo Municipal de Santander (AMS)*, leg. 164, nº 3(1).
- (9) Oficio de 14-5-1864. *AMS*, leg. 164, nº 3(2). La sesión municipal del mismo día aprobó lo propuesto en todos sus términos.
- (10) *La Abeja Montañesa*, 17-5-1864.
- (11) Se inserta íntegramente la petición con los nombres de todos los miembros de la Junta en *La Abeja Montañesa* de 10-6-1864.
- (12) *Archivo Histórico Provincial de Cantabria (AHPC)*, sección Diversos, leg. 18, doc. 27/1 y 2).
- (13) ACEBO GONZÁLEZ, Claudio Carmelo (dir.), 2006, p. 10.
- (14) *Señores que componen la Comision para llevar a cabo el pensamiento de erigir un monumento á la memoria de Dn Pedro Velarde. AHPC, Diversos*, leg. 18, doc. 26.
- (15) LASHERAS PENA, Ana Belén, 2001, p. 115.
- (16) *Documento Histórico. La estatua de Velarde, en La Montaña. Revista Semanal de la Colonia Montañesa*, Año II, nº 30, Habana 28-7-1917.
- (17) Comunicación del Ministro de la Guerra al Director General de Artillería, de 26-7-1866. *AGMS*, sección 1ª, *Célebres*, caja 168, expte. 13.
- (18) Oficio de la Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos de Santander dirigido al Presidente de la Academia de Nobles Artes de San Fernando en solicitud de nombramiento de nuevo correspondiente. *Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, sig. 55-3/2(47).
- (19) Sin embargo en Madrid durante el Sexenio se promovieron varias iniciativas

exaltadoras, y GARCÍA CÁRCEL, Ricardo, 2007, p. 122, evidentemente *yerra* al atribuir a la Restauración la génesis del monumento a Velarde.

(20) PEREDA, José María de, 1887, p. 499.

(21) Así lo confirma el director de la Fábrica de Sevilla en su comunicación al Comandante General de Artillería el 30-1-1884. MORA RODRÍGUEZ, Inmaculada, 1999, p. 979.

(22) Más datos en LASHERAS PEÑA, Ana Belén, 2001, p. 116.

(23) CAMPO ECHEVARRÍA, Antonio del, 1908, p. 39.

(24) Y de esta pintura tomó indudablemente Eliecer Jaureguizar la composición arquitectónica para su cuadro *Toma del Parque de Monte León* de 1896, depositado en el Ayuntamiento de Santander.

(25) Comunicaciones de 14-8-1877 y 17-8-1877, respectivamente. RAH, sig. CAS/9/7968/11(1 y 3).

(26) Documentos fechados en Santander el 24-1-1878. RAH, sig. CASI91796811(4, 5 y 6).

(27) Fue elegido miembro de número el 30 de junio de 1865 y tomó posesión el 21 de mayo de 1866. El oficio en el que se le comunica su nombramiento, en RAH, sig. CAS/9/7968/11(10).

(28) *Informe sobre las inscripciones para el monumento de Velarde en Santander*. RAH, sig. CAS/9/7968/11(12).

(29) *Emplazamiento y Alzado del Pedestal que se halla ejecutado en la Plaza de la Dársena (...) Estatua de Velarde*, de 14-8-1877. RAH, sig. CAS/9/7968/11(2).

(30) Elegido el 7 de diciembre de 1855, tomó posesión el 4 de mayo de 1856 y en estos años ocupaba el cargo de Anticuario; miembro de la Española desde 1860, ocupó desde diciembre de 1872 el puesto de Archivero y Bibliotecario perpetuo. Sucinta biografía en PALACIO RAMOS, Rafael, 2001, pp. 16-17.

(31) Dos ejemplares de los textos propuestos, uno de puño y letra del académico y otro al que se añadió posteriormente *Estas son las inscripciones que, á propuesta del Sr. Guerra y Orbe, fueron aprobadas por la Academia, en RAH*, sig. CASI91796811(8 y 13). La segunda inscripción sólo se varió ligeramente.

(32) RAH, sig. CAS/9/7968/11(15 y 16).

(33) Impreso de invitación en AHPC, Diversos, leg. 18, doc. 29.

(34) *Esta noche se colocarán las banderas que han de cubrir a estatua de Velarde hasta el momento de la inauguracion*. *El Aviso*, Año IX, nº 53, 1-5-1880.

(35) Publicada en FUENTE, Adolfo de la, 1895.

- (36) Amplia reseña en *El Aviso* de 4-5-1880, pp. 2-5.
- (37) En ACEBO GONZÁLEZ, Claudio Carmelo (dir.), 2006, p. 10, se atribuyen a la Patria y a la Gloria, y LASHERAS PENA, Ana Belén, 2001, p. 116, a la Patria ("España Mural" por la corona que porta figura femenina) y a la Gloria (véanse las descripciones simbólicas). También existen diferencias sobre los pesos según las fuentes, especialmente de la estatua; nosotros tomamos los del *Boletín de Comercio* de 2-5-1880.
- (38) *El Aviso*, 25-9-1880, p. 2, en LASHERAS PEÑA, Ana Belén, 2001, p. 107.
- (39) AMS, leg. G-117, n° 49.
- (40) La *Ilustración* n° 460, de 25-8-1889, p. 542.
- (41) La *Montaña*, Año III, n° 20, Habana 18-5-1918.
- (42) Abundante infamación sobre el proceso, con los nombres de los fundidores, en LASHERAS PEÑA, Ana Belén, 2001, pp. 114-115.
- (43) Aunque la composición del conjunto es notablemente similar al santanderino: estatua de Daoiz, pedestal con inscripciones en dos caras y bajorrelieves en las otras dos, verja a base de cadenas apoyadas en pequeños cañones.
- (44) MORA RODRÍGUEZ, Inmaculada, 1999, pp. 979-982.
- (45) La *estatua del héroe. La Montaña*. Año II, n° 17, Habana 28-4-1917.
- (46) En la sección "Pacotilla" se desarrolla una entrevista en verso con la estatua que confirma este extremo.
- (47) Magnífica fotografía del despiezado en *El Pueblo Cántabro* de 11-5-1917, reproducida en LASHERAS PENA, Ana Belén, 2001, p. 114.
- (48) Carta del alcalde Eduardo Pereda, de 29-5-1918. AMS, leg. 1606, n° 1.
- (49) En la sección "Pacotilla" de *El Cantábrico* de 2-5-1917 Estrañí dice: *De tu historia olvidando los anales / hoy aquí, en tu glorioso aniversario, / estos santanderinos concejales / á un lugar te trasladan solitario, / mientras decir pareces con el gesto: / -¡Muera usted por la patria para esto!*
- (50) *La estatua de Velarde en mi casa*, en la sección "Pacotilla" de *El Cantábrico* de 2-5-1918.
- (51) Muchos ya propuestos por los concejales en la sesión de 21-5-1917. AMS, leg. 1606, n° 1.
- (52) *¿Y la estatua de Velarde?*, por F. Sarmiento, en *La Montaña*, Año III, n° 20, Habana 18-5-1918. Se reproduce en el Apéndice 2.
- (53) Santander, 29-5-1918. AMS, leg. 1.606, n° 1.
- (54) *Pedestal para colocación de la estatua de Dn. Pedro Velarde en la Plaza de la Libertad*, por Valentín Lavín. Santander, 29-5-1918. AMS, leg. 1.606, n° 1.

(55) ¿Y la estatua de Velarde?, *El Cantábrico*, 2-5-1919.

(56) Expediente en AMS, leg. 1.606, nº 1,

(57) Condición 4ª del *Concurso de proposiciones para desmontar, trasladar y colocar el depestal y estatua de Velarde desde la Plaza de José Antonio a la Plaza Porticada*, por el arquitecto municipal. Santander, 20-1-1947. AMS, leg. 2016, nº 4.

(58) Carta del Alcalde al Director General de Información, de 25-5-1954. Expediente en AMS, leg. H-21, nº 8.

BIBLIOGRAFÍA

ACEBO GONZÁLEZ, Claudio Camelo (dir.), *Santander. Monumentos y motivos ornamentales. 250 años*, Santander 2006, 197 pp.

CAMPO ECHEVARRÍA, Antonio del, *Santander retrospectivo. La estatua de Velarde*, Santander 1908, 32 pp.

FUENTE, Adolfo de la, *Poesías selectas*, Madrid 1895, 282 pp.

GARCÍA CÁRCEL, Ricardo, *El sueño de la nación indomable. Los mitos de la Guerra de la Independencia*, Madrid 2007, 415 pp.

LASHERAS PEÑA, Ana Belén, "El Monumento a Pedro Velarde en Santander, 1880", *Trasdós* 3, Santander 2001, pp. 99-117.

MORA RODRÍGUEZ, Inmaculada, "La Real Fundición de Artillería de Sevilla y sus fundiciones artísticas. Monumento a un sevillano dieciochesco Daoiz", en VV.AA., *Arquitectura e Iconografía artística militar en España y América (siglos XV-XVIII)*. III Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla 1999, pp. 971-987.

PALACIO RAMOS, Rafael, "Santoña 1870-1910: reseña de una época apasionante", *Monte Buciero* 7. *Santoña en el umbral de dos siglos*, Santoña 2001, pp. 9-22.

PEREDA, José María de, *Obras Completas, t. VI, Tipos y paisajes*, Madrid 1887, 499 pp.

VV.AA., *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*, vol. V, Barcelona 1909.

ZAMANILLO, Matilde, "Pequeña historia del Monumento a Velarde en la conmemoración del segundo centenario de su nacimiento (1779-1979)", *La Guerra de la Independencia (1808-1814) y su momento histórico*, vol. II, Santander 1982, pp. 781-786.

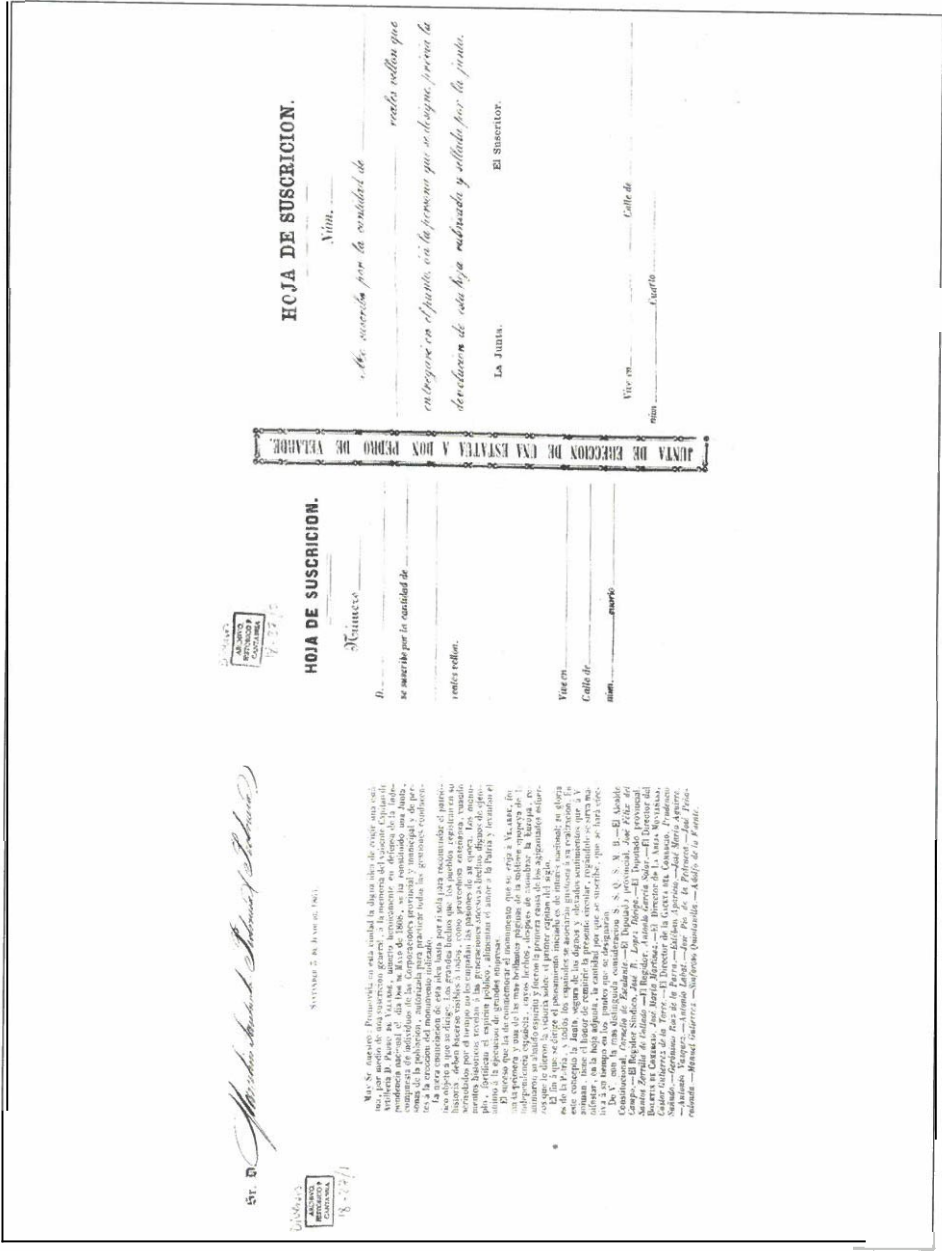


Fig. 1. Petición de colaboración y Hoja de Suscripción, 1864 (AHPC, Diversos, leg. 18, doc 27)

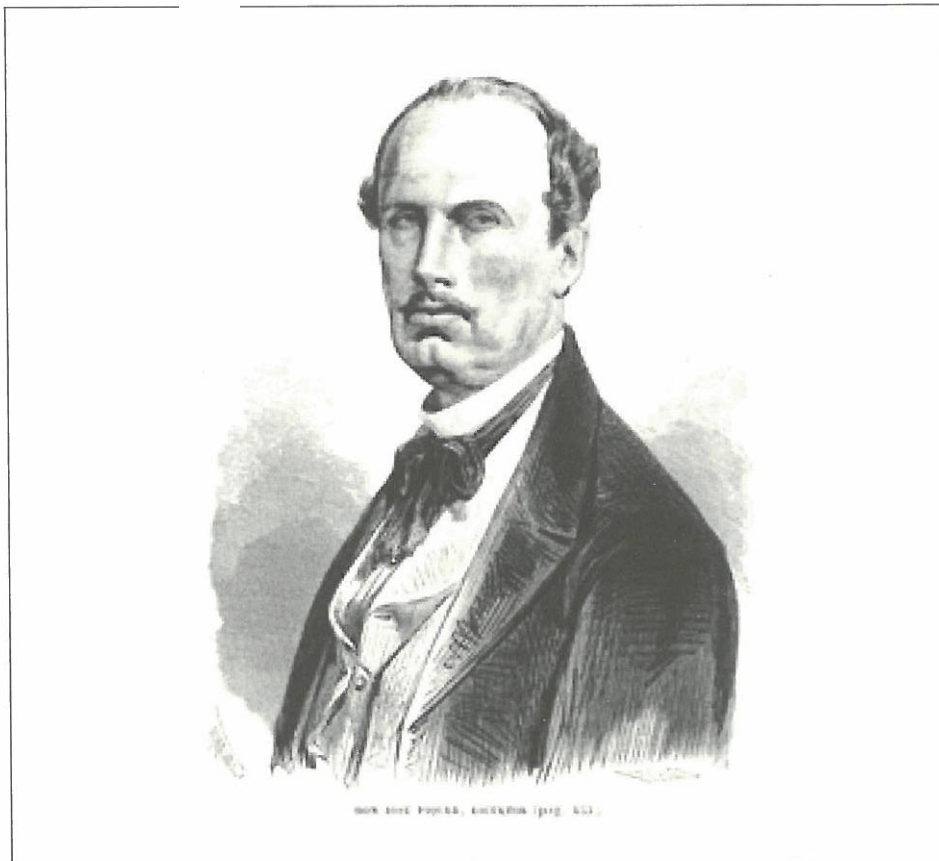


Fig. 2. Retrato de José Piquer, sobre xilografía de *La Ilustración Española y Americana* n° 26, de 15-9-1871, pág. 453.

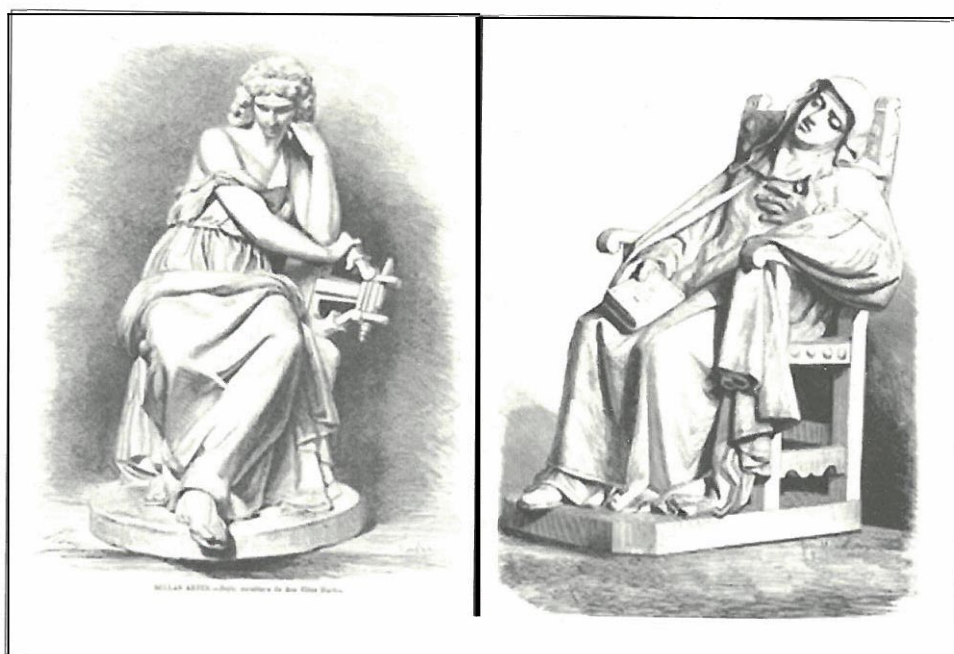


Fig. 3. *Safo y Santa Teresa de Jesús en éxtasis*, obras de Elías Martín (*La Ilustración Española y Americana*, 1872 y 1875).

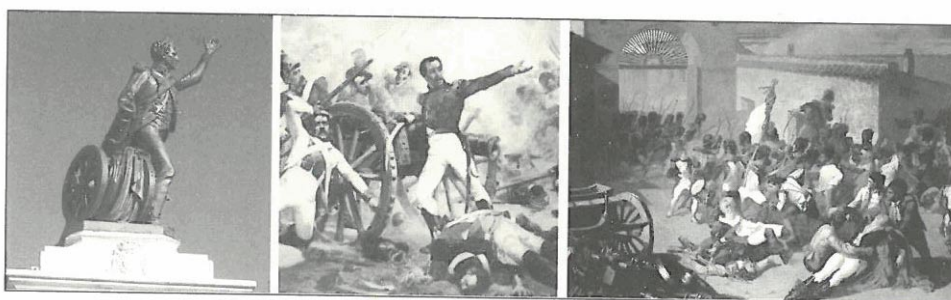
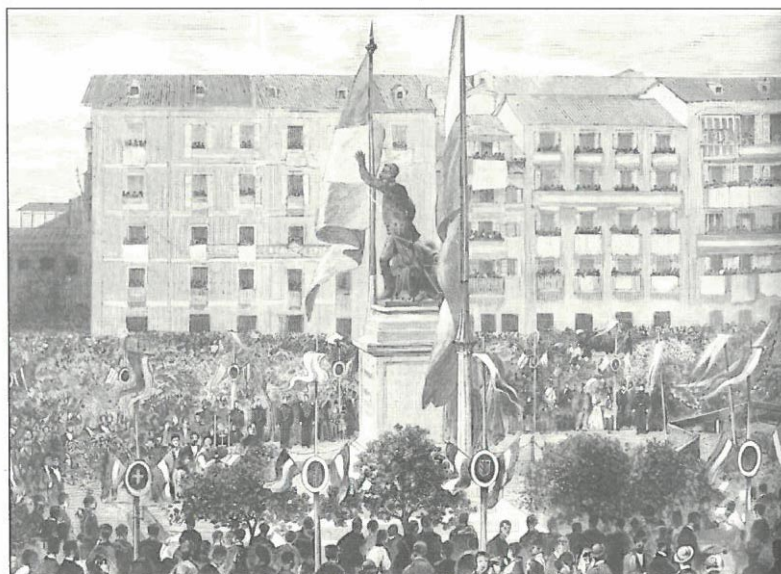
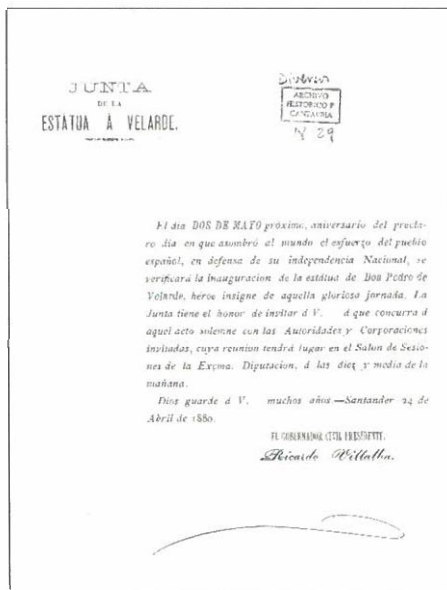
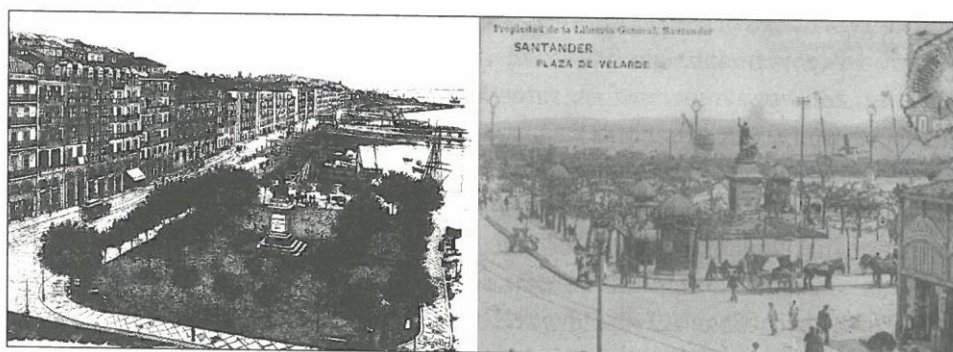


Fig. 4. *Escultura de Martín (1875)*, cuadros de Sorolla (1884) y de Castellano (1862).

Fig. 5. Invitación para el acto de inauguración, 24-4-1864 (AHPC, Diversos, leg. 18, doc. 29).



Santander. Inauguración, el 9 de mayo, de la estatua erigida a D. Pedro Velarde, en la Plaza del mismo nombre (sobre fotografía de Manuel de Cabrero. *La Ilustración Española y Americana*, nº XVII, 15-5-1880)



Rg. 7. "Santander. Plaza de Velarde", según fotografía de Aniceto González en *La Ilustración HispanoAmericana* n° 460, de 25-8-1889, pág. 537, y tarjeta de principios del siglo XX con el Monumento a Velarde.



Fig. 8. El monumento a Velarde en las plazas de la Dársena con el pedestal de José Piquer (1908) y de Pombo con el de Valentin Lavín (1922).

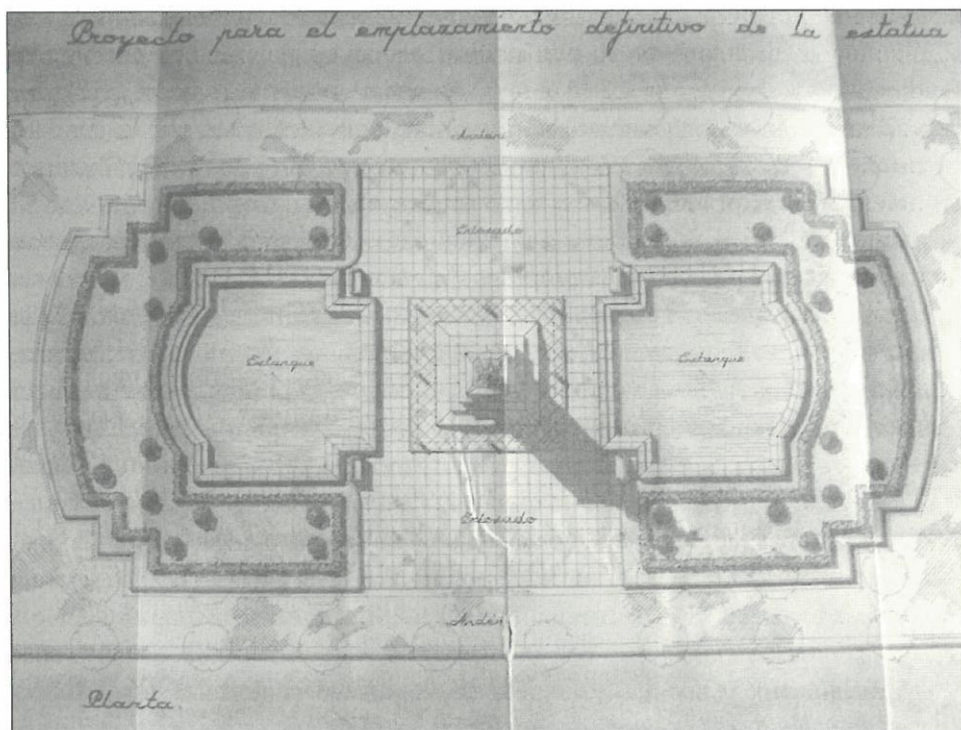
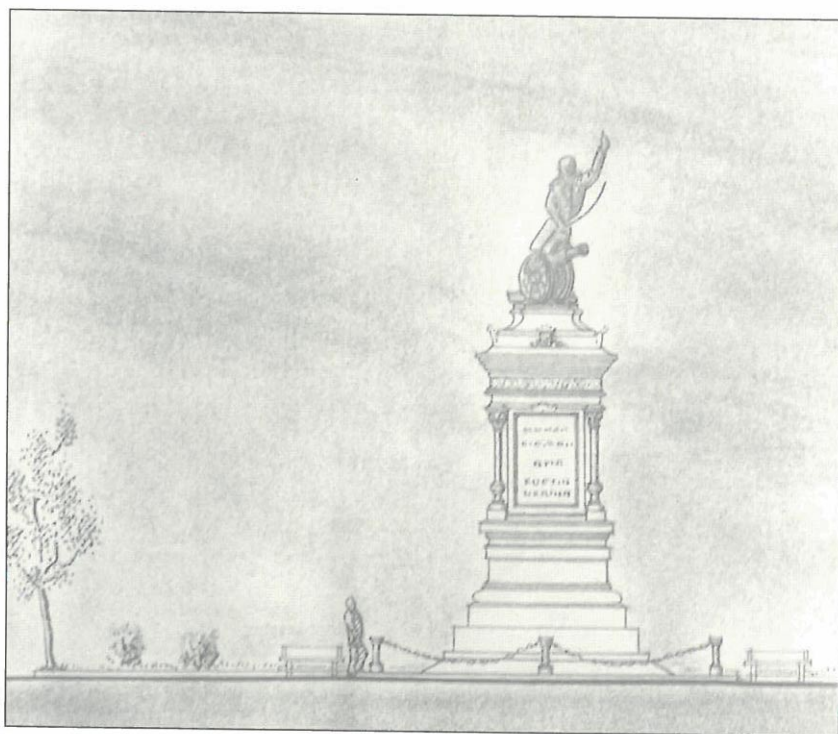


Fig. 9. Pane del Proyecto de emplazamiento del monumento a Velarde, por Gabriel de la Tomete, 1954.



Apéndice 1

Exposición a Isabel **II** de la Junta de erección del monumento a **Velarde** (*La Abeja Montañesa*, 10-6-1864).

SEÑORA:-Hace mas de medio siglo, Señora, que vuestra leal provincia de Santander tiene pendiente una deuda de gratitud con uno de sus mas esclarecidos hijos. Las vicisitudes de los tiempos y las convulsiones políticas que han agitado á la nacion desde entonces, han impedido á aquella significar de un modo público y ostensible su amor y admiración hacia el ilustre mártir de la independencia española, D. Pedro de **Velarde**, muerto gloriosamente en Madrid el dia Dos de Mayo de 1808, obligándola á diferir su cumplimiento para épocas mas tranquilas y felices.

Por fortuna de la nacion el venturoso y suspirado dia de la paz ha llegado después de sangrientas escisiones y fratricida guerra, y ya no es posible ni digno de la hidalguía montañesa dilatar un momento mas la satisfacción de una obligación tan sagrada. Los monumentos elevados por la nacion agradecida á la memoria de aquel ilustre ciudadano, y los honores que le ha dispensado y anualmente le tributa, hacen resaltar mas vivamente el aparente olvido en que le ha dejado la provincia que le **vió** nacer, dando lugar á que pudiera tachársela, por los que no conocen su carácter, de desnaturalizada é ingrata.

Para desvanecer por completo tan injusta suposicion, tratándose de un país que cuenta entre sus mas relevantes virtudes cívicas el amor y agradecimiento hacia sus hijos, que le enaltecen, y cumpliendo en ello un grato y dulce deber, ha determinado abrir desde luego una **suscripcion** general para elevar en esta ciudad, en la nueva plaza de la Dársena, una estatua en honor del heróico montañes que en el memorable y sangriento dia Dos de Mayo de 1808, al dar su vida en aras de la patria, aseguró con su muerte la independencia nacional.

Este noble pensamiento, ageno en un todo á las banderías de partido y á los inveterados rencores nacionales, ha sido acogido con entusiasmo por cuantos se precian haber nacido montañeses, y la Excma. Diputacion provincial y Excmo. Ayuntamiento de esta capital le han patrocinado y puéstose a su frente, asociando á las comisiones de individuos de su seno otras personas para formar la Junta general de creacion que ha de llevarle á cabo.

Rafael Palacio Ramos

Instalada ya la Junta bajo los auspicios de tan dignas corporaciones, su primer deber es legalizar su situacion **impetrand**o de V. M., la autorizacion competente para erigir, en su día, en esta ciudad un monumento que al par que etemice la memoria de los esclarecidos hechos de D. Pedro **Velarde**, atestigüe el agradecimiento de esta provincia y **sirva** de estímulo á sus hijos para imitar las patrióticas virtudes de aquel héroe. Á este fin los que suscriben, Diputados provinciales, Alcalde constitucional, Regidores u vecinos de esta ciudad, individuos que componen la Junta general de ereccion del monumento, acuden reverentemente á las gradas del Trono.

A V. M. suplicando, se digne concederla el correspondiente **permiso** para erigir en esta ciudad una estatua en honor de D. Pedro de **Velarde**, primer mártir de la independencia española. El cielo guarde, Señora, muchos años la preciosa vida de V. M. para gloria y ventura de la patria.

Santander 4 de Junio de 1864.

A L. R. P. de V. M.

Apéndice 2

La estatua de Velarde en mi casa, por José Estrañí (El Cantábrico, 2-5-1918).

(...)

–¿**Pero** no estaba usted hecho pedazos?
– Y lo estoy todavía, pero ahora
mis metálicos **miembros** se han juntado,
por milagro divino, solamente
para conmemorar el Dos de Mayo,
¡la fecha memorable en que mi vida
di por la patria!

– Bien se lo han pagado,

grita don Angel, los concejalitos,
que destruirle en trozos acordaron
para de sitio trasladarlo!

–Cierto,

dice don Pedro, con su voz de bajo:
¡**Allá** me destruyeron los franceses
y aquí me han **destruido** mis paisanos!
(...)

Basave.–*La* cuestión, amigo Pepe,
Es que por ser mañana el **Dos de Mayo**,
la fecha memorable en que don Pedro
contra las huestes de Murat luchando
perdió la vida, á verle á usted venimos
para que ponga usted en EL CANTABRICO
la protesta del héroe, con la mía,
contra los que **arrojaron**
á don Pedro del sitio que ocupaba,
tras de hacerle pedazos!

Yo.–*Sí*, señor; saldrán esas protestas
y la mía.

–Basave.–Protestamos
con energía todos los patriotas.

Don Pedro.–Di que estoy muy indignado
por el sitio en que quieren **colocarme**,
donde nadie me vea en todo el año.

Don Pedro.–Y en la plaza, ahora, de Pombo
¿qué voy á ver? Ni barcos,
ni bellezas del sexo femenino,
ni otras cosas...

Basave.–Es un escándalo
lo que se ha hecho con usted, don Pedro

Yo.–Una ignominia que merece palos.

(...)

Acompañé, después, hasta la puerta,
á esos mis dos simpáticos
visitantes don Angel y don Pedro,
y éste me dijo, dándome la mano:
–**Adiós**, pacotillero. Soy el héroe
que allá en el año 8, el 2 de mayo,
sacrificó la vida por su patria
y aquí estoy sin hogar y desguazado.

(...)

PROTESTAS DE MAR EN SANTOÑA II (1820-1850) UN DÍA EN SANTOÑA

LUIS DE ESCALLADA GONZÁLEZ

Centro de Estudios Montañeses

En esta segunda entrega de protestas de mar otorgadas por los capitanes de navíos que habían arribado a Santoña, en condiciones tales que se veían en la precisión de manifestar su falta de culpa en los desperfectos ocurridos a su navío, la carga o la tripulación, por haberse debido al mar, los vientos y demás elementos, así como a otras muy diversas causas, hay un salto documental de unos 40 años, por la falta de protocolos de escribanos de Santoña que contiene esta clase de documentos entre los años 1788 y 1820.

Las protestas son muy parecidas a las de la anterior entrega, aunque se observa la casi ausencia de corsarios, la escasez de navíos extranjeros, y el aumento de tráfico de pertrechos de guerra dentro del tráfico en Santoña, a causa de la participación de la Villa como lugar de aprovisionamiento a las tropas liberales que se batieron en las Provincias Vascongadas durante la primera Guerra Carlista.

El periodo documentado abarca desde el año 1820 hasta el de 1840, ambos inclusive, y como en la entrega anterior incluye un artículo sobre Santoña que publicó el *Boletín de Comercio* de Santander, escrito por Remigio Salomón en 1859.

UN DÍA EN SANTOÑA

Hace mucho tiempo que teníamos vivísimos deseos de visitar el *Sebastopol* y el *Gibraltar* de nuestra querida patria y por fin logramos conseguirlo el jueves 8 del corriente mes.

Embarcados en el hermoso y rápido vapor *Pelayo*, zarpamos de la espaciosa bahía de *Santander* a las seis y media de la mañana, y la multitud de buques de todas clases y varias Naciones, que íbamos dejando a nuestro paso, el grandísimo muelle de *Maliaño*, el Real Astillero de *Guarnizo*, en donde se han construido embarcaciones orgullo de nuestra marina de guerra, la linda *Estación* de Ferrocarril de *Isabel Segunda*, la *farola*, el renombrado paseo del *Alta*, desde el cual se descubre un inmenso horizonte, las magníficas casas nuevas de la ciudad, la popular playa del *Sardinero*, y la Isla *Mouro*, de que nos alejábamos, con prontitud pasmosa, ensanchaban nuestro corazón y traían a nuestra mente recuerdos infinitos sobre la España pobre y abatida de ayer, sin marina, sin comercio, sin industria, sin caminos y sin casi nada, de nada, con la rica, tranquila y floreciente de hoy y múltiples consideraciones acerca de su venturoso porvenir, por el que, no cesaremos de hacer fervientes votos del cielo.

A las dos horas escasas y costeano el quebrado y ameno país de *Trasmiera*, donde se levantan las inutilizadas Reales fábricas de *artillería* de hierro de la *Cabada* y *Liérganes*, divisamos el peñón, que casi toca con las nubes, en cuya falda campean las trescientas y tantas regulares casas que constituyen la moderna población de *Santoña*, con sus *huertecillos* cuajados, materialmente, de naranjos, limoneros, higueras, frutales de variadas clases, *emparrados*, etc. y de flores, desde las más comunes, basta las más raras y delicadas.

Desembarcados en breves momentos frente a *Laredo*, e instalados con estrecheces en una mediana posada, porque aquel día era la gran fiesta del pueblo y estaba lleno de forasteros, nos apresuramos a satisfacer nuestra principal curiosidad, que era la de cerciorarnos por nosotros mismos de lo inexpugnable que es, tanto por mar, como por tierra, la mejor, acaso, de nuestras Plazas de Armas y de lo que habíamos oído respecto a la rapidez con que se empezaban a llevar a cabo las *repara-*

ciones y nuevas obras acordadas con el **gobierno** de S. M. gracias a la paz envidiable que disfrutamos, al desahogo de nuestro tesoro y al patriotismo acendrado con el que las actuales Cortes decretaron abundantísimos medios y recursos a fin de atender a ésta y a otras necesidades apremiantes de la época, lo que logramos a nuestra completa satisfacción por la solicitud cariñosa de un amigo de nuestra niñez, encargado de los pagos de dichas obras, quien no se separó un punto de nosotros, explicándonos todo y respondiendo, prontamente y con acierto, a las innumerables preguntas con que le **abrumamos**.

La antigüedad de *Santoña* se pierde, como suele decirse, en la oscuridad de los tiempos; pero en lo que no cabe la menor duda, es en que ya existía en la época de los dominadores del mundo, puesto que así lo atestiguan indelebles vestigios y la inscripción romana que los barqueros de aquel, casi siempre borrascoso mar, dedicaron al Emperador *Caracalla*.

También se sabe que fue ciudad populosa con silla episcopal; residencia continua de los duques de Cantabria y de guerreros del romano imperio y que desde los siglos más remotos se reconoció su importancia militar debida, en gran parte, a la naturaleza. El año quinientos setenta llegaron a ella los *Godos*: los *Normandos* la invadieron y saquearon en novecientos sesenta y ocho, quedando despoblada porque perecieron casi todos sus habitantes; en mil treinta y ocho, se repobló algún tanto por la solicitud de un sacerdote peregrino llamado *Paterno*: *Don Sancho* el deseado hizo donación del dominio de su Abadía y pertenencias de la misma, al Monasterio de Santa María la Real de Nájera: el rey *Felipe II* desmembró esta villa, conocida entonces y aún antes con el nombre de *Puerto*, de la jurisdicción del Abad de aquella Ciudad: la armada francesa, fuerte de ochenta velas, al mando del Arzobispo de Burdeos, la arruinó en mil seiscientos treinta y nueve: a principios del presente siglo se reconoció su importancia y desde entonces y en las diversas vicisitudes por qué ha pasado la nación, ha jugado siempre un papel muy principal.

Es patria de *San Ananías*, despeñado al mar en la persecución de *Diocleciano*, del poeta Claudiano, del Obispo *Lupo* y de otros nombres celebres.

El monte de *Santoña* tiene tres cuartos de legua de largo y uno de ancho; se eleva en forma de anfiteatro por la parte de tierra: es escarpadísimo por la del mar, cuyas aterradoras y gigantescas olas le azotan de continuo: está verde todo el año por la multitud de árboles y arbustos de que se halla poblado y que por lo suave del clima, crecen y se multiplican con pasmosa lozanía: el punto más alto de dicho monte, es el que llaman del *Lucero*, que tiene, cuanto menos, mil cuatrocientos cua-

renta y cuatro pies sobre el nivel del mar: todo **él** se encuentra fortificado y las bocas de fuego de todos los calibres de los castillos de *San Carlos*, el *Solitario*, *Galbán alto*, *Galbán bajo*, *San Martín*, *del fuerte Imperial*, vulgarmente dicho de *Napoleón* y de las baterías del *Pasaje*, la *Cruz*, *Molino de viento*, y del *Águila*, bastan y sobran para contener el empuje de un ejército invasor, aunque sea el más valiente y aguerrido del mundo, para imponerle respeto y para obligarle a que se retire.

Estas obras de destrucción y de muerte; pero necesarias e indispensables cuando menos se piensa, con sus *bastiones*, *caminos cubiertos*, *fosos*, *estacadas*, *puentes levadizos*, *cuerpos de guardia*, *garitas*, *etc.* presentan de lejos un aspecto grandioso a la par **que** agradable e imponente en demasía.

Ahora se construyen nuevas baterías y un ancho camino para subir la **artillería**, con muchísima solidez y según los últimos adelantos de la ciencia de la guerra y de los montones inmensos de ladrillo, de cal, y de piedra labrada y sin labrar, extraída de las abundantes canteras del mismo monte, que acabamos de ver hacinados a su falda, nos **prueban** la solicitud del Gobierno y el firme propósito que tiene de no levantar mano hasta que no acabe de hacerse absolutamente inexpugnable esta Plaza, dotándola además de un muelle **de contención**, de los cuarteles, hospitales y de otros edificios militares de que aún carece y que son suplidos, incluso el parque de artillería, por casas particulares, pagando la nación un alquiler subido a sus dueños.

Se nos olvidaba manifestar que en la cima del monte de que vamos hablando existe el fuerte o reducto del *Mazo*, edificado en peña viva por los franceses en la guerra de la Independencia, con la exclusiva idea de dominar, de descubrir y de arrasarlo todo.

La única iglesia de *Santoña*, que es la antiquísima, fundada por el apóstol *Santiago*, quien consagró Obispo de ella a *San Arcadio*, dedicándola a María Santísima, cuyo templo, en el que yacen enterrados los primeros duques de Cantabna y que sigue aún abierto al culto y se encuentra en regular estado de conservación, consta de tres naves y de ocho capillas pequeñas y por su mala suerte pagó ya el tributo que muchos de su clase, de verse embadurnado **interiormente** de cal **por** una mano ignorante y profana, que le robó el inimitable **barniz** que sólo presta el tiempo y los delicados y caprichosos adornos, consistentes algunos en relieves, representando cacerías de animales con arco y flecha, que tantas vigiliass y trabajos costaría a su ignorado y sabio autor.

La *Virgen del Puerto*, a la que se invoca a cada instante por todos en la comarca, rinde diario y solemne culto, y se tiene por muy milagrosa, es pequeñita, de escultura antigua, se la ofrecía antes todos los años una araña de cera de peso de dos arrobas por la villa de *Cicero* y una vaca por la merindad de *Trasmiera*, su festividad el ocho de Setiembre, es muy concurrida y nosotros que acabamos de asistir a ella, conservaremos toda nuestra vida **gratisimos** recuerdos del recogimiento con que hemos visto caminar por las calles, con ordenado desorden, a muchos cientos de personas, incluso bastantes soldados y marineros, llenos todos de envidiable fe, en la procesión, delante y detrás de la bonita carroza en que se conducía la Virgen, regalada por el opulento banquero Sr. Manzanedo, de cuya liberalidad y recientes promesas de fundar un Instituto, no cesan de hablar sus paisanos; así como el Sr. Quintana, que acaba también de llegar de América y de costear una cortina de terciopelo carmesí bordada a realce en oro para el camarín de aquella.

Durante nuestra corta estancia en *Santoña* nos paseamos por el *Pasaje*, *Campo de San Miguel* y la *Calzada* y por algunas huertas: vimos las fuentes y a lo lejos la aldea del *Dueso*, las casas del *Alechal*, la *Llosa*, y el *Sorbal*, *Santana*, el *Arrabal de Piedrahita*, y el arrenal de *Berria*; presenciamos el animado baile de dulzaina que hubo por la tarde, en la plaza: tuvimos el honor de conocer personalmente al ex ministro de Gracia y Justicia y al ilustrado Médico del Vierzo, en donde tantos beneficios prestó durante la invasión del cólera, señores *Aguirre* y *Terrón*, por la noche concurrimos, hasta la hora avanzada en que regresamos por tierra a *Santander*, al baile de etiqueta que hubo en la espaciosa sala del Ayuntamiento y que no fue por cierto lo que menos nos sorprendió y agradó nuestra rápida expedición, porque en él se hallaban las jóvenes más lindas del país luciendo con coquetería sus elegantísimos trajes al compás de la orquesta o paseándose apoyadas en el brazo de sus solícitos admiradores; siendo de advertir, por conclusión, que en aquel recinto y contra lo que esperábamos atendida la localidad, no predominaba el elemento militar: que el democrático estaba representado por el vivaracho hijo del marqués de Albayda: la aristocracia del dinero por varios indianos y el estado general por la mayoría de los concurrentes, entre quienes no podemos dispensarnos de dejar de mencionar al escribano del pueblo, que se multiplicaba y lo animaba todo y de cuyos loables y continuos esfuerzos por la prosperidad de aquel y para transigir ¡cosa rara! desinteresadamente, las rencillas que ocurren entre sus convecinos, oímos hacer grandes elogios.

Con motivo de la aproximación de parte de nuestro ejército al África, ha disminuido la guarnición de *Santoña* y solo se compone en la actualidad del batallón provincial de Burgos, de una compañía de ingenieros y de unos cuantos artilleros

Setiembre 14 de 1859

REMIGIO SALOMÓN

AÑO 1820

82.- BERGANTÍN "EL BUEN PADRE"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco Valentín Arias

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Cádiz - Laredo

Carga: Sal

El 15 de febrero de 1820, compareció a las diez de la mañana en Santoña ante el escribano público, Don Francisco Valentín Arias, capitán del bergantín "Nuestra Señora de la Concepción", y bajo de juramento que presentó a Dios Nuestro Señor y a una señal de cruz, manifestó lo siguiente:

"Que el veinte y cuatro de Enero próximo pasado, salió del Puerto y Bahía de Cádiz con su Buque bien carenado, Aparejado y Tripulado, con carga de Sal por cuenta de la Real Hacienda, para entregar en los Almacenes de la misma en la Villa de Laredo, comprendida en la Ría de este Puerto de Santoña:

Y habiendo navegado para su destino con viento y tiempo favorable por todo aquel día y siguiente, le amaneció en calma el veinte y seis entre Cabos de Santa María y San Vicente, ensenada de Lagos, cuatro o cinco Leguas de la Costa de Portugal, en cuyo sitio y a muy poca distancia avistó un Bergantín Goleta Armado, Dos Cachemarines y otro Bergantín a sus inmediaciones:

Y sospechando fuese algún corsario, trató de examinarlo con la mayor atención, a pesar de que ninguna diligencia podía hacer, a no ser para huir de él, por la falta de viento; y a pocos momentos observó que del referido Buque armado salió una Lancha armada y tripulada con bastante gente, la cual se dirigió a bordo del que relaciona:

Y hallándose a la voz, le preguntaron si era español, y contestado que sí se dispusieron para el abordaje y avanzaron y subieron sobre la cubierta de su Buque, se apoderaron de él y principiaron a reconocerle; rompieron la escotilla mayor y

bajo de la proa hicieron entrar al declarante y tripulación, excepto a un marinero que dejaron sobre cubierta para que les acompañase:

Luego que vieron el cargamento de sal trataron de reconocer si en su fondo venía alguna otra carga, para cuyo efecto arrojaron al Agua bastante cantidad del cargamento, hasta que descubrieron lo suficiente al reconocimiento de lo que intentaban.

Después de esta operación pasaron a la Popa y rompieron las Arcas y cuantas cosas que tenían, con algunos víveres, y robaron y llevaron para su Lancha todo cuanto les pareció, sin dejarles más ropa que la que tenían puesta:

Le robaron igualmente un **compás** de los de la Bitácora, Dos **Octantes**, un buen Anteojo, Reloj, una estacha y varios cabos, una Vela Velacho, con otros varios efectos que no tiene presentes:

Saqueado el Buque en estos términos y tratando ya de marcharse el corsario para el suyo, y viendo el marinero **José Fernández Rochel**, de la matrícula de Luarca, que le llevaban toda su ropa, se **afligió** mucho y suplicó por Dios se le dejasen porque le hacía mucha falta, por ser un pobre huérfano sin ningún auxilio:

Pero lejos de condescender con sus ruegos, le hicieron entrar en su Lancha y a la fuerza le llevaron para el corsario, sin que bastasen los ruegos del Declarante y Marineros de su tripulación a que cediesen de su empeño:

Y en este **conflicto** le dejaron, marchando la Lancha para el corsario, sin haber podido conocer a qué nación pertenecía, porque hablaban en Portugués, Español y en otro Idioma.

En este estado, siguió su viaje sin novedad con ocurrencia alguna de consideración, hasta el día trece del presente, que hallándose a la vista de este Puerto se levantó un recio viento tempestuoso por el Oeste, con fuertes chubascos, a pesar de lo cual logró dar fondo al abrigo del Monte a su entrada, en la tarde del mismo día:

Y habiendo salido una Lancha tripulada de este Puerto con práctico le recibió, pero no puó verificar su entrada en Bahía por el mucho viento, por cuya razón se aguantó aquella noche fondeado; y al siguiente **día** catorce a las dos de su tarde consiguió la entrada en este referido Puerto, habiendo ya calmado el tiempo, y en él cual fondeó con el auxilio del mismo práctico.

Y conociendo las averías que pueden resultar en el Buque y carga por lo que lleva relacionado, me pidió le diese por testimonio cómo una, dos, tres veces, y

demás en derecho necesarias, protestaba y protestó contra el citado corsario, Mar, Vientos, y demás contra quien haya lugar en derecho, para que todas sean por cuenta de quien corresponda, y no paren en perjuicio de quien declara, quien segura no poner esta protesta de malicia y sí sólo por convenir así a su derecho."

En iguales términos declararon Andrés Suárez Canal, Francisco Arias y José Arias, piloto y marineros de la tripulación del referido bergantín.

83.- QUECHEMARÍN "SAN FRANCISCO Y SAN ANTONIO"

Nacionalidad: Española

Patrón: Don Isidro Rodríguez

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Villaviciosa (Asturias) – El Ferrol y La Coruña

Carga: Sidra, avellanas, nueces y habichuelas

El día 26 de marzo de 1820, compareció en Santoña ante el escribano de número y de Marina, Isidro Rodríguez, patrón del quechemarín nombrado "**San Francisco y San Antonio**", y bajo del juramento que prestó por Dios y una señal de cruz, manifestó lo siguiente:

"Que el veinte y dos del actual, salió con su Buque bien tripulado y estancado del Puerto de Villaviciosa, Principado de Asturias, con viento favorable, para el de Ferrol y Coruña, cargado de sidra, Avellana, nueces y habichuela, y siguiendo sin novedad para su destino con el viento por el Nordeste bonancible.

El día veinte y cuatro, a su amanecer le salió por el Oeste sumamente fuerte, en términos que le obligó a arribar al de Ribadeo, a cuya vista y frente se puso a las ocho de su mañana, pero no pudo conseguir entrar en él por la mucha mar que se había levantado; por lo cual se vio precisado a ponerse en demanda del de Gijón, a cuya vista llegó a las seis de la tarde del mismo día:

Pero tampoco pudo lograr entrar, y no les quedó otro recurso que el de prepararse para correr en aquella Noche a dirección de la Mar y Viento, para cuyo efecto puso el trinquete sobre tres "risos"; y como el viento siempre seguía fuerte

y tempestuoso le rifó dicho Trinquete, y los frecuentes y recios golpes de Mar que pasaban sobre la cubierta del Barco, se rindió este por los trancaniles y cubiertas.

Y en este mismo estado se amaneció el veinte y cinco, hallándose encima de la Cabrera de San Martín, y viendo que el tiempo seguía y con malos semblantes, intentó su arribada a Santander, pero por más esfuerzos que hizo tampoco lo pudo verificar:

Y siguiendo la costa logró el tomar el abrigo del Monte de este Puerto de Santoña y fondear en el Fraile, en cuyo sitio permaneció todo el Día y Noche esperando auxilio de Lancha y práctico; y no habiéndole salido y amanecido el siguiente día veinte y seis en calma y la Mar bonancible, determinó su entrada en el Puerto, en el cual ha fondeado a las diez de la mañana de este mismo día, y en el que se haya reparando su Buque en lo posible.

Y considerando las averías que se pueden haber causado en Buque y carga, daños, perjuicios y demoras, me pidió le diese por testimonio cómo una, dos, tres veces y demás en derecho necesarias, protestaba y protestó contra la mar, vientos, y demás contra quien haya lugar, para que todos ellos sean por cuenta y riesgo de quien corresponda y no paren en perjuicio de quien declara, quien asegura no poner esta protesta de malicia sino por convenir así su derecho".

En iguales términos declararon Antonio, Domingo y Miguel Eiriz, marineros de la tripulación de dicho quechemarín.

84.- QUECHEMARÍN: “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ramón Fernández Viña

Arqueo:

Tripulación:

Origen –Destino: Cádiz – La Coruña y Santoña

Carga: Jabón, 9 barriles de café, y 840 fanegas de sal

El 19 de abril de 1820, compareció en el puerto y plaza de **Santoña** ante el escribano del número y habilitado de Marina, Don Ramón Fernández Viña, capitán del quechemarín nombrado "**Nuestra Señora del Carmen**", de la matrícula de Ribadeo, y bajo de juramento que prestó por Dios Nuestro Señor y una señal de cruz, conforme a derecho, declaró lo siguiente:

"Que en el (puerto) de Santa Eugenia, Ría del Carril y Ribadeo, hizo las protestas del tenor siguiente =

*"En **la Villa** y Puerto de Ribadeo, a trece días del mes de Marzo de mil ochocientos veinte, ante mi el Escribano de Guerra de Marina de esta Distrito, se presentó Don Ramón Fernández Viña, Capitán del **Quechemarín** Español nombrado "**Nuestra Señora del Carmen**", de la **Matrícula** de este Puerto, y Dijo:*

Que en el de Santa Eugenia hizo la protesta del tenor siguiente =

*En el Puerto de Santa Eugenia de Riveira, a veinte y cuatro días del mes de Febrero, año de mil ochocientos veinte, ante mi Escribano de Su Majestad y testigos que irán declarados, pareció presente Don Ramón Fernández Viña, Capitán del **Quechemarín** Español nombrado "**Nuestra Señora del Carmen**", de **la Matrícula** de Rivadeo, Provincia de Vivero, vecino de la Villa y Puerto de Rivadeo, y Dijo:*

*Que hallándose con dicho su Buque en la Ciudad de **Cádiz** sano de **quilla** y costado y provisto de velas, cables, y los demás utensilios para la Navegación, ha contratado con Don José Verdugo y Don Antonio Coma un cargamento de Jabón y nueve **barriles** de café con destino a la Ciudad de **La Coruña**, a entregar a Don Toribio Alonso y a Don José **Vila**, lo que más bien resultará de los cono-
cimientos que existen en poder del otorgante:*

Y así mismo ha fletado con la Real Hacienda, por no habersele presentado ninguna otra carga, ochocientas cuarenta fanegas de Sal para entregar en los Reales **Alfolíes** del Puerto de Santoña.

Con el cargamento expresado, hallándose la Mar tranquila y viento favorable emprendieron su viaje y se hicieron a la vela a la una de la tarde del día veinte y cuatro de Enero próximo:

Y **hallándose** en el día veinte y cinco y hora de nueve de su **mañana** en el Paralelo de 36° y medio de Latitud Norte, **1** y medio de Longitud Oeste de Cádiz, les dio caza un Bergantín armado en Guerra, con Bandera Inglesa, sin **vuelta** encontrada, y tan luego como se puso a distancia de media legua echó su Lancha al agua y se **dirigió** al Quechemarín:

Y, en efecto, tan pronto como llegó les preguntó el Cabo de Presa y el Segundo Comandante: De donde venían y lo que conducían.

A lo que contestó el otorgante: Saliera de Cádiz con cargamento de Sal y cajas de Jabón.

Con esta noticia, se fue en derechura al Bergantín dejando el Cabo de Presa y tres Marineros de su Lancha, mandándole que arriase la Bandera Española que tenían arbolada.

De **allí**, como **un** cuarto de hora, volvió el Segundo Comandante mandando abrir las Escotillas, como así lo efectuaron, saqueando en su Lancha las Cajas de Jabón por **la** Escotilla de Popa.

Que **así ejecutado**, sospechando que había **más** carga de Jabón, mandaron sacar la Lancha del Quechemarín de encima de la Escotilla mayor, y al momento **la** rompieron y saquearon los Barriles de Café y otros efectos que **traía** el Capitán para varios **particulares** y gasto de su casa. No contentos con lo referido, asimismo han llevado la vela **Tallaviento**, una Gabia, un Foque, todo nuevo; y varios utensilios del Quechemarín.

El Bergantín Pirata tenía catorce **Carronadas** y algunos Marineros, al parecer Portugueses, sin **que** pueda dar razón el otorgante del número, por no haber ido a bordo.

En tanto que saqueaban todos los efectos del Quechemarín, quedaba el Cabo de Presa con los **tres** Marineros armados con Sables y Pistolas, y las Escotillas abiertas, siguiéndose por consiguiente de entrar en Mar adentro y ofender **la** sal, lo que le propusieron a dicho Cabo de Presa, contestó que callasen si no **querían** perder **la** vida.

A las cinco de la tarde les previno el repetido Cabo de Presa habían de conducir la gente del Bergantín "**San Josefla Guía**" que tenían apresado, para que la echasen en tierra, como en efecto, de allí a poco tiempo vinieron en las Lanchas del Bergantín apresado y la del Pirata, volviéndose en esta dicha el Cabo de Presa con los que le auxiliaban, recogiendo del otorgante el Registro que traía para La Coruña y la mayor parte de los Víveres, motivo por lo que fue indispensable arribar al Puerto de Lagos, como en efecto lo han hecho en el día veinte y nueve, sin darle entrada.

Y de allí salieron el treinta siguiente por la tarde con viento favorable, lo que continuara hasta las ocho de la mañana del día ocho de Febrero **corriente**, que les acometió de fuerte temporal por el Oeste, con mucha zozobra; y observaron que el Quechemann rendía un considerable número de agua, y con el fin de evitarlo se acogieron a la Rada de este Puerto, por ser el primero, y en ella entraron a las cuatro de la tarde de dicho día.

Yprevenidos por el Excmo. Señor Capitán General, estuvieron de rigurosa observación hasta el día de ayer, veinte y tres del corriente, que por la Junta de Sanidad fueron admitidos a libre **plática**.

Y a fin de que conste, y a los efectos que haya lugar, ha protestado y nuevamente protesta las veces necesarias contra la fuerza del Mar y tiempo y más que resulta, para que no sea de su cuenta, y **sí de** la de quien haya lugar.

Y bajo de juramento que hizo en legal forma, de que doy fe, Declara que esta protesta la toma de buena fe, concebida en la verdad, sin fraude ni agravio alguno, y si sólo para la **seguridad** de sus Derechos; y pide que yo el Escribano lo ponga por fe, y de ello le dé copia por duplicado, y que es mayor de cuarenta y cuatro años de edad.

En comprobación de lo referido, presentó por testigos de su aserción a Don Francisco **Fernández** Montaña, tercer Piloto particular primero de dicha **Quechemarín**; Don Juan Francisco Pérez, Capitán del Bergantín "**La Guía**"; **Julián** Pérez y Cristóbal Pérez, Marineros de su tripulación; lo cuales, enterados de lo referido, bajo de juramento que han hecho según se requiere, de que certifico unánimemente, declaran haber presenciado y constarles todo lo expuesto en esta **Escritura**; y que en ella no se omite ni aumenta cosa alguna que no hubiese precedido, y por lo mismo nada tienen que añadirle ni quitarle. Y por ser la verdad, se afirmaron y **ratificaron** bajo el juramento hecho; y que son mayores de treinta años de edad, excepto el **Julián** que lo es de veinte, poco **más** o menos.

*Así lo dijeron, otorgaron y firmaron, siendo testigos Don Joséf **Gabriel** de Marcos, Dionisio **Serraquet**, y Sebastián Cantin, de esta vecindad. Y de todo ello yo el Escribano doy **fe**= Ramón Fernández Viña= Francisco Fernández Montaña= **Juan** Francisco **Pérez**= **Julián Pérez**= Cristóbal **Pérez**= Ante mí= Manuel **Caamaño**=*

*Es copia de la Escritura de Protesta que ante **mí se** otorgó y queda en mi poder y **oficio**, con la que concuerda, y a ella me remito. Y en fe de ello, como Escribano de Su Majestad, vecino de Santa **Eulalia** de Boyro, a pedimento del Capitán doy la presente, que signo y firmo según acostumbro en este pliego entero de papel, sello tercero, estando en dicho Puerto de Santa Eugenia al día, mes y año de su otorgamiento, en virtud de hallarse ausente el Escribano principal de Marina de este Distrito= Manuel **Caamaño**=*

*Cuya firma tiene el signo de que parece usa el referido **Escribano** y legitima el documento de protesta hecha por el nominado Viña en Santa Eugenia, ante el propio Escribano por ausencia del de Marina.*

Por cuya causa, por residir una legua de allí el Jefe de Marina de aquel Distrito, y por falta de dinero y consignatario o persona que se lo facilitase, por falta de conocimiento en aquel País, pues con dificultad pudo proporcionar víveres para su gasto en la cuarentena de observación que sufrió, después del robo de que queda hecho mérito, no pudo hacer ni practicar más diligencias que la de dicha protesta, comprobada su verdad con el Capitán y dos Marineros del Bergantín "La Guía", también apresado, que son vecinos de citado paraje de Santa Eugenia:

*Desde donde continuó el exponente su Navegación para Santoña, respecto no haberle dejado ninguna carga de la que conducía para La Coruña, el día dos del corriente mes, con viento favorable; más enseguida tuvo **algunos** tiempos fuertes que le hicieron al repetido Quechemarín producir agua.*

*Y no debe **dudarse** que por esto y por el acontecimiento del Corsario, y mucha agua que en aquella **ocasión** se introdujo en **el propio** Buque, ha de resultar en la sal una **falta** de mucha consideración; y para evitar su aumento con el temporal que le cargó después de su salida de Santa Eugenia, arribó a este Puerto de Ribadeo, y en él entró en el día de hoy, por lo que ratifica la **preinser-**ta protesta hecha **allí**; y a mayor abundamiento la formaliza de nuevo sobre todo lo que ha ocurrido y experimentó después que partid de la Bahía de **Cádiz**:*

Y una, dos, tres, y las más veces que sean necesarias protesta contra viento, Mar, citado Corsario o nombre que le corresponda dársele, cargadores, Aseguradores, y demás contra quien deba, el robo que se le hizo del expresado cargamento, la falta que hubiere del de la **Sal**, y todos los demás resultados que haya, incluso lo perteneciente al nominado **Quechemarín**, para que todo sea de cuenta de quien hubiere lugar, y no de la del exponente, como **inculpable**, cerca de que hace y reitera **cuantas** protestas le incumba practicar en la forma más legal y solemne.

Y el referido Don Francisco Fernández Montaña, Piloto de dicho **Quechemarín**; Pascual Montero, otro de los Individuos de su **tripulación**; y Don Fernando Amez, vecino de Somorrostro, en Vizcaya, Pasajero que viene en el mismo Buque desde **Cádiz**, juran por Dios Nuestro Señor y una señal de cruz que es cierto y verdadero todo cuanto queda expresado haberse verificado después de su salida del propio **Cádiz**.

Y en comprobación de ello firman con el expuesto Capitán Don Ramón Viña, de que doy fe= Ramón Fernández Viña= Francisco Fernández Montaña= Ante mí= Don Francisco Xabier **Lombán**=

Y en remisión de su registro, que en papel sello cuarto de cuarenta **mara-vedís** queda en la Escribanía de Marina de mi cargo, lo signo y firmo en estas **tres** hojas con mi rúbrica, la primera y esta del Sello Tercero y la del intermedio de dicho Sello cuarto= Ribadeo, Marzo diez y ocho de mil ochocientos veinte= En testimonio de verdad= Don Francisco Xavier **Lombán**= Está **signado**=”

Y en el referido Puerto de Ribadeo se mantuvo referido **Capitán** con su Buque, el que reparó de lo que le fue posible; y teniendo ya tiempo bonancible el seis del corriente Abril hizo su salida para este de Santoña, pero al siguiente siete al amanecer le saltó el Viento por el "Norueste" muy fuerte, el que **seguía hasta** las dos de la tarde que se puso a la boca de este Puerto.

Y por ser bajamar de las cuatro y continuar cada vez más fuerte el viento y marejada, y haber muchas corrientes por las aguas del Monte, no pudo conseguir su entrada en él; y viendo lo expuesto a que quedaba si daba fondo fuera de barra por los malos semblantes que manifestaba el tiempo, determinó de acuerdo con su tripulación el seguir al de Castro Urdiales, a donde logró entrar y amarrarse a su Muelle al anochecer del mismo día siete.

Y así se mantuvo hasta el diez y ocho, que apareciendo la mañana bonancible, con viento de tierra muy suave, hizo su salida para este; y así siguió hasta las

diez de la mañana que saltó el viento por el “Norueste”, en términos que por más esfuerzos que hizo no le fue posible el tomarle, por lo que se aguantó toda la noche en la Mar.

*Y al siguiente día diez y nueve, habiéndole salido una Lancha y práctico de este referido Puerto con su auxilio de remolque, **logró por fin** su entrada a las siete de la mañana de este día, **amarrando su Buque** al muelle.*

*Y conociendo las **averías**, daños y perjuicios que haya experimentado la carga y buque, por el mucho tiempo que ha mediado desde que la recibió a bordo, su apresamiento y tiempos fuertes que ha sufrido, se ve en la precisión de ratificar, como ratifica, las protestas hechas con ese motivo en Santa Eugenia y Ribadeo.*

*Y a mayor abundamiento, formaliza de nuevo sobre todo lo que le ha ocurrido desde su salida de Cádiz y última de Ribadeo, protestando como **protesta** una, dos, tres veces, y **demás** en Derecho necesarias, contra el referido Corsario, Mar, Vientos, demoras y **demás** contra quienes haya lugar, para que sean de cuenta y cargo de quien corresponda, y no paren en perjuicio de quien declara, quien asegura no formar esta protesta de malicia, y **sí sólo** por convenir así su Derecho.”*

En iguales términos declararon Don Francisco Femández Montaña, Pascual Montero, y Alonso Fernández Viña, piloto y marineros de la tripulación del referido quechemarín.

85.- BERGANTÍN GOLETA: “OCHO AMIGOS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Martín José de Aurmenza

Arqueo:

Tripulación:

Origen = Destino: Cádiz = La Coruña y Bilbao

Carga: Aceite, pimientos, tabaco, sal y otros efectos

El 20 de julio de 1820, compareció en **Santoña** ante el escribano público y habilitado de Marina, Don **Martín** José de **Aurmenza**, capitán del bergantín goleta nombrado "Ocho Amigos", de la matrícula de Bilbao, el cual, bajo de juramento que prestó conforme a derecho, declaró lo siguiente:

"Que el once de Junio próximo pasado salió del Puerto de Cádiz, con carga de Aceite, Pimientos, Tabaco, Sal, y otros efectos para La Coruña y Bilbao; pero habiendo experimentado la avería de rompersele un Mastelero y había hecho agua el Buque, se vio precisado a entrar de arribada en el Puerto de Bayona, Reino de Galicia, el día cuatro del corriente, en el que formalizó la protesta correspondiente.

Y abonanzado que fue el tiempo y achicada que fue toda el agua que había descubierto el Buque, salió para La Coruña para dejar la carga que allí debía dejar; y efectivamente, la descargó sin la menor novedad; y aunque alijado el Buque en gran parte, no pudo conocer por donde había hecho Agua, por lo cual, y como no observare peligro de continuar su Navegación, y viendo el tiempo bonancible, hizo su salida con viento favorable para el de Bilbao (en cuyo Puerto debía de entregar la sal), el día quince del presente, con el que siguió sin novedad de consideración:

Hasta el diez y nueve, que siendo como las ocho de la Noche, y hallándose al frente del Puerto de Santander, como a la distancia de dos leguas, le salió el viento por el "Susueste" bastante fuerte, con recios golpes de Mar, en términos que le obligó a tomar todos los rizos a la Mayor, Trinquete y Velacho, aferrando todas las velas menores.

Y como a cosa de las doce de la Noche observó que el Buque hacía tanta Agua que no podía rendir la Bomba, aunque que se daba sin cesar, en cuya disposición pasó toda la Noche, y amaneció el veinte bastante marcado de Santander, por lo cual, y viendo que el agua no se podía cortar por más esfuerzos que hacía la gente de su tripulación, determinó, de acuerdo con ella, el entrar de arribada en este Puerto de Santoña, por evitar la pérdida del Buque, carga, y por consiguiénte salvar sus vidas.

Y efectivamente, poniéndolo en ejecución consiguió su entrada en este citado Puerto a las nueve de este mismo día, anclando en su Bahía; y conociendo las averías que por esta razón se pueden haber originado en Buque y carga, y que en los términos que se halla el Barco no podrá continuar su navegación y tendrá que descargar en este Puerto por vía de hospitalidad, en lo que tal vez se podrá causar igualmente perjuicios, atrasos y demoras:

Me pidió le diese por testimonio cómo, una, dos, tres veces, y demás en derecho necesarias, protestaba y protestó contra la Mar, Vientos, y demás contra quienes haya lugar en derecho, para que todos los gastos y perjuicios que se han cau-

sado y puedan seguirse, sean por cuenta y riesgo de quien corresponda, y no paren en el que dice."

En iguales términos declararon Ramón Gaurey, Miguel Antonio Cortázar y Antonio Bengurría, marineros de la tripulación del mencionado bergantín goleta.

86.- LUGRE: "SAN JUAN BAUTISTA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Antonio de Luzarraga

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Cádiz - Santoña

Carga: Sal

El 23 de julio de 1820, compareció en Santoña a las cuatro de la tarde, ante el escribano del número y habilitado de Marina, Don José Antonio de Luzarraga, capitán del lugre español nombrado "San Juan Bautista", y bajo de juramento declaró lo siguiente:

"Que hallándose en el Puerto y Bahía de Cádiz, con su Buque bien carenado, aparejado y tripulado, fue fletado y cargado de Sal por el Administrador General de las Fabricas de San Fernando, por cuenta de la Real Hacienda Nacional, para entregar en este Puerto de Santoña, según resulta por la contrata o escritura de Fletamiento, fecha veinte y ocho de junio próximo pasado.

Y habiendo salido de dicho Puerto el día tres del presente con viento y mar favorables, a las dos de su tarde, navegó sin la menor novedad para su destino hasta el once, que siendo las ocho de su mañana y hallándose frente del Cabo de la Roca, le saltó el viento por el "Nor Norueste" tan fuerte que le obligó a tomar tres andanas de "Risos" a las dos mayores.

En cuya disposición pasó todo aquel Día, pero siendo cada vez el viento más fuerte y la Mar grande, amaneció el Doce, y no pudiendo resistir los recios golpes de Mar que pasaban sobre la cubierta, y mucho viento, se vio obligado de ponerse a la Capa, pasando todo este día en esta disposición.

Y el trece, continuando en los mismo términos se descubrió que el barco hacía mucho agua, por lo cual no se dejó de dar a la bomba sin la menor intermisión; pero no pudiendo rendirla y viendo que la Mar y Viento siempre continuaban fuertes, los pasajeros pedían dar a la costa por salvar sus vidas.

En estos conflictos y trabajos pasaron todo el día y noche, y amaneciendo el catorce en los mismos términos y toda la gente sumamente fatigada de sufrir el tiempo y dar a la bomba, se trató de hacer los últimos esfuerzos y reconocer el Buque en lo posible para reconocer por donde entraban las Aguas, y las sintieron por la popa y proa.

Por lo cual dispuso, con acuerdo de todos, el cortar Dos Armazones de la Proa y uno de la Popa, con lo que consiguieron descubrir la mucha agua que entraba por las costuras del Barco; y galafateándolas en cuanto pudieron impidieron su entrada en gran manera, y conocieron que de no haberse tomado esta disposición el Buque se habría ido a pique en menos de tres o cuatro horas.

En esta maniobra y fatiga se pasó todo el Día y Noche, amaneciendo el quince ya con viento favorable y la Mar bonancible, pero el Barco siempre haciendo Agua, por cuya causa no se dejaba de dar a la bomba, en cuya disposición han continuado sin otra novedad hasta este día veinte y tres que consiguió la entrada y fondeó en este Puerto a las once de su mañana, y haciendo señal de socorro acudió la Visita de Sanidad y pusieron en libre plática y comunicación a la gente, enterados que fueron los Señores que la componían de la avería del Buque.

Y presentándose a las Autoridades de la Plaza y Señor Administrador de la Hacienda pública, manifestó a éste su estado y pidió la Pronta descarga de la sal por evitar mayores averías; y le ha contestado que daría parte al Administrador principal.

Y conociendo los daños y perjuicios que se han causado al Buque y carga, y los que se puedan originar en las demoras, me pidió le diese por testimonio cómo, una, dos, tres veces, y demás en derecho necesarias, protestaba y protestó contra la Mar, Vientos, y demás contra quien haya lugar en derecho, para que todos lo sean por cuenta y riesgo de quien corresponda, y no paren en perjuicio de quien declara; quien asegura no poner esta protesta de malicia."

En iguales términos declararon Don Manuel Antonio de Abin, Don Francisco Larrínaga, Bautista de Lesamis y a Don Manuel Ximénez, piloto, marinos y pasajero de dicho lugre.

Cinco días después, el 28 de dicho mes y año, volvió a comparecer el capitán Luzarraga ante el mismo escribano, y después de hacer juramento volvió a hacer otra declaración en este sentido:

"Que el día tres del presente salió del Puerto de Cádiz fletado y cargado de sal, por cuenta de la Hacienda Nacional, para entregar en este de Santoña, en el que entró y fondeó el veinte y tres a las once de su mañana, después de haber corrido y con bastante avería de Agua que había hecho y hacía el Barco, por cuya causa se presentó al Señor Administrador de la misma hacienda en este Puerto, pidiendo la pronta descarga por evitar las mayores averías, atrasos y perjuicios consiguientes.

A cuya solicitud, le contestó que daría cuenta al Señor Administrador principal, según que todo por menor resulta del testimonio de protesta que formalizó ante mí el expresado día veinte y tres; y cuando esperaba se accediese a esta justa solicitud se ha hallado con la novedad de habersele pasado por este Señor Administrador el oficio siguiente=

"Administración de Rentas Nacionales de Santoña=

El Señor Administrador principal de Rentas Nacionales en el partido de Laredo, en oficio fecha de ayer veinte y siete del corriente que acabo de recibir me dice lo que copio=

Administración de Rentas Nacionales del Partido de Laredo=

El Señor Administrador general de Rentas estancadas en esta Provincia, a quien el día veinte y cuatro remití original el oficio de V. con la guía de cuarenta y ocho fanegas de sal cargada en las Fábricas Nacionales de San Fernando por el Lugre español "San Juan Bautista", su capitán Don Antonio Luzarraga, con destino a este Puerto, acaba de contestarme lo siguiente=

Mediante, que en la Administración de Rentas de la Villa de Santoña, y en esa del cargo de V., hay surtido suficiente de Sales para un año, según manifiestan sus oficios de veinte y tres y veinte y cuatro del corriente, y que el Administrador General en las Fábricas de San Fernando sin pedido de esta ha procedido a cargar el Lugre español "San Juan Bautista", de que es capitán Don Antonio Luzarraga, con destino a dicha Villa, le hará V. entender salga de aquel Puerto para este, donde verificará la descarga luego de hacerlo otro Buque que dará principio a ella el día de mañana=

Devuelvo la Guía para que se entregue al Capitán y acompañe al género que conduce=

Dios guarde a V. Merced, Santander a veinte y seis de Julio de mil ochocientos veinte=

Miguel Calvo de Rozas

*Administración de Rentas del Partido de **Laredo**=*

*Lo que inserto a V. sin pérdida de momento, para que entere inmediatamente al Capitán **Luzarraga** y le entregue la **guía** que acompaño=*

Y yo lo hago a V. para su inteligencia y que venga a recoger la Guía existente en esta Aduana Nacional de mi cargo=

*Dios guarde a V. muchos **años**=*

***Santoña**, veinte y ocho de Julio de mil ochocientos veinte=*

*Joséf de **Pando Río**= Don Joséf Antonio de **Luzarraga**=”*

Y hallándose su referido Buque imposibilitado de poder continuar Navegación sin repararle por inteligentes, a causa del Agua que hace por el temporal sufrido.

Y viendo por otra parte los perjuicios que diariamente se causan en el cargamento, y los que al mismo exponente se le originan en las demoras, me pidió le diese por testimonio cómo, una, dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias, protestaba y protestó contra enunciado Señor Administrador y sus providencias en cuanto le sean gravosas.

*Y para más comprobación de lo relacionado, presentó por testigos a Don Manuel Antonio de Abina, Don Francisco de **Larrínaga**, y a Bautista de Lesamis, Piloto y Marineros respectivo de su tripulación, que bajo de juramento y en forma declararon ser cierto cuanto va relacionado por su Capitán.”*

87.- GOLETA: "PATRIOTA"

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Lorenzo Domínguez

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Oporto (Portugal) - Burdeos (Francia)

Carga: Aceite

El 21 de setiembre de 1820, compareció en **Santoña** a las once de la mañana, Don Lorenzo Domínguez, capitán de la goleta portuguesa nombrada "**Patriota**", y bajo de juramento que prestó por Dios Nuestro Señor y una señal de cruz, conforme a derecho, manifestó lo siguiente:

*"Que el día siete de Agosto próximo pasado, salió del Puerto de Oporto con cargamento de Aceite con destino al de Burdeos, en el **Reyno** de Francia, pero por la contrariedad de los tiempos se vio precisado a arribar a varios Puertos, y últimamente lo hizo en el de Vivero, en donde entró el Día ocho del corriente, según que todo por menor resulta en el testimonio de protesta que formalizó en dicho Puerto, la cual ahora de **nuevo ratifica** caso necesario.*

Y habiendo de nuevo abonanzado el tiempo, el Día quince se hizo a la Vela a las seis de su mañana con el viento bonancible por el Sur "Sudueste", con el que navegó hasta las doce del mismo Día, que le saltó el viento al "Norueste", con el cual navegó largo hasta el Diez y seis, que hallándose en la latitud 44" y 3', y en la longitud 6° con 25' Oeste de Londres, se le quedó en calma.

*El Diez y siete siguiente, continuando el mismo tiempo calmoso, con algunas **ventolinas**, observó al medio día y se halló en la latitud 43° y 54', y en la longitud de 6° y 3': y continuando así este día, por el amanecer del Diez y ocho le cargó el viento bastante fresco por el "**Oes Norueste**". con mucha Mar, y observando al medio día se halló en la latitud 44° y 13', y en la longitud de 5° con 3'.*

*Y aumentándose por instantes la mucha mar y viento, se vio precisado a tomar todos los "**risos**" a las velas, en cuya disposición siguió hasta las ocho de la mañana del diez y nueve, que cargando **más** el Mar y Viento se vio obligado a*

aferrar las velas y a correr sólo con el trinquete y Vela de Estay, la cual fue arrancada y llevada por el viento a muy poco tiempo.

Y siendo las seis de la tarde de dicho día, le saltó el viento por el Nor Nordeste recio y siempre la Mar grande, en términos que sus recios golpes encima de la cubierta y lo mucho que trabajaba el Barco, fueron causa a que se abriese este por la amura y trancaniles; y se observó a este tiempo que el Palo Mayor se hallaba rendido y quebrantado por la fagonadura, o rape de la cubierta.

En cuyo estado, y conociendo el grande riesgo en que se hallaban de perderse, de acuerdo de toda su Tripulación y Piloto, determinó el arribar al primer Puerto que se hallase para salvar vidas y Buque, con cuyo objeto mandó arribar sobre tierra para su reconocimiento.

Pero no habiéndolo podido conseguir por la mucha oscuridad del tiempo, y estando ya la noche tan inmediata y que esta se presentaba de mal aspecto, determinó con el mismo acuerdo el virar en vuelta de fuera, tomando antes la precaución de asegurar el dicho palo mayor en cuanto le fue posible, amarrándolo con varios cabos que cortaron para este objeto, sirviendo estos de quinales.

Y efectivamente, habiéndolo puesto en ejecución se aguantó toda aquella noche con este riesgo y trabajos consiguientes, y temiéndose de un momento a otro el irse a pique por continuar la Mar y viento fuertes; en este estado pasó la noche, hasta las cuatro de la mañana del día veinte, que arribando sobre la Costa y siendo ya de día claro y con semblante más apacible, se reconoció la de Santander como a distancia de dos leguas al "Sudueste", y ya la Mar y viento bonancibles.

Y siguiendo la costa con la bandera al tope pidiendo socorro, y siendo la hora de las ocho de la misma mañana, se avistaron unas Lanchas pescadoras que con viento de tierra salían al Mar; pero saltando a esta hora el viento por el Norte, bastante fresco, ninguna quiso atracar a bordo.

Y continuando su navegación en demanda de tierra, con el fin de tomar el primer Puerto que se presentase o Playa en donde poder varar para salvar sus vidas, por causa del mal estado en que se hallaba el Barco, le salió una Lancha que dijo ser de Algorta, la cual le dio práctico y condujo a este Puerto y abra de Santoña.

Pero no pudiendo entrar dentro por falta de Marea y viento por la proa en dicha abra, se vio precisado a dar fondo al Abrigo del Monte y Surgidero que llaman de El Fraile siendo las tres de la tarde.

A las cuatro de la misma le salió una Lancha de este dicho Puerto con un

práctico, el cual recibió, y el que prometió entrarle dentro de Bahía en la Marea inmediata, lo cual verificó, y ancló dentro del Puerto a las once y media de la noche del mismo día.

Y conociendo todos los daños, averías, atrasos, y perjuicios que se han seguido, y los demás que puedan resultar en Buque y carga, me pidid le diese por testimonio cómo una, dos, tres veces, y demás en derecho necesarias, protestaba y protestó contra la Mar, sus accidentes, viento y demás contra quien haya lugar en derecho, para que todos los perjuicios sean por cuenta y cargo de quien corresponda y no redunde en daño de quien dice."

En iguales términos declararon Don José Vicente León, Francisco Cayetano Pinto, José Correa, y Antonio José Pinto, sobrecargo, piloto y marineros de dicha goleta.

Vanos días después de otorgado la anterior protesta, el 9 de octubre del mismo año comparecía de nuevo el capitán Domínguez ante el mismo escribano, y declaró lo siguiente:

"Que el día siete de Agosto próximo pasado salió del Puerto de Oporto con su Buque y carga de Aceite para el de Burdeos, en el Reyno de Francia, pero por la contrariedad de los vientos se vio precisado a arribar a varios Puertos, y ha sufrido algunas Averías en dicha embarcación, por lo cual se le han seguido varios gastos y atrasos de consideración.

Y hallándose en la Bahía de este Puerto, reparando su Barco de las precisas Averías para poder continuar su viaje, se oponen a continuarle los Marineros José Correa y Antonio José Pinto, a menos de que se reciba en este Puerto un práctico de la Costa que les asista hasta dicho Burdeos, por haber notado que el Piloto del Buque, Francisco Cayetano Pinto, no es práctico de estas costas; y que por lo mismo van todos expuestos a perder sus vidas; pero si hubiera tenido los conocimientos necesarios de referidas costas, tal vez no hubieran corrido los riesgos de que se han visto amenazados hasta este Puerto:

Que les ha hecho varias reflexiones sobre este particular, pero que ningunas han bastado para disuadirles de su intento, por lo cual, y conociendo al mismo tiempo que las sospechas de enumerados marineros no carecen de fundamento, por las dudas en que ha visto al Piloto sobre los reconocimientos hechos de la Costa en dicha Navegación; y viendo por otra parte los atrasos y perjuicios que se pue-

den seguir en la Navegación por la falta de estos Marineros, o por obligarlos a la fuerza, en este compromiso no puede menos de protestar, una, dos, tres, y las más veces y demás en derecho necesarias, contra quienes haya lugar en derecho, para que todos los perjuicios que se puedan originar sean por cuenta de quien o quienes correspondan."

En iguales términos declararon de nuevo los miembros de la tripulación siguientes: Don José Vicente León, José Correa y Antonio José Pinto.

A continuación, de nuevo relata el capitán Domínguez las circunstancias de su llegada y Santoña y la manera de salir de allí y continuar su viaje hasta Burdeos, en los siguientes términos:

"Que el siete de Agosto próximo pasado salió con su Buque bien tripulado y carenado, del Puerto de Oporto con carga de Aceite para el de Burdeos, en el Reyno de Francia, pero por contrariedad de los tiempos y vientos se vio precisado a hacer varias arribadas, y últimamente la hizo en este de Santoña, según que por menor resulta de las protestas que tiene hechas.

Y habiéndosele originado por esta razón algunas averías y gastos de consideración, y no teniendo dinero para atender a ellos, se ha visto obligado a buscarlo, por evitar mayores retrasos y perjuicios, a calidad del seguro correspondiente.

Y en su consecuencia, confiesa haber recibido de Doña María Villabona, mujer del Señor Julián Gunen vecino de Oporto, pasajera de dicho Buque, la cantidad de ocho mil Reales de vellón para suplir y cubrir estos gastos, a calidad de reintegro y seguro inmediatamente que llegue al Puerto de Burdeos, hipotecando a su mayor seguridad el Buque referido con sus aparejos y parte del cargamento, y poniéndolo en ejecución en la vía y forma que más haya lugar en derecho, Otorga:

Que por la presente, confiesa haber recibido de la recitada Doña María Villabona la nominada cantidad de los ocho mil Reales de vellón, y por no parecer de presente su entrega, renuncia la excepción de la "non numerata pecunia", la Ley nueve, Título primero, Partida quinta, y los dos años que prefija para la prueba de su recibo, que los da por pasados como si lo estuvieran.

Y como realmente entregado de esta cantidad a su satisfacción, se obliga a reintegrarla de ella inmediatamente que llegue al Puerto de su destino en moneda metálico sonante y no en otra especie; y a mayor seguridad la consigna y asegura

en el referido Buque y aparejos, y en ocho medias pipas y ocho cuartas de Aceite, bajo los números primero al diez y seis, con la marca que aquí se señala, que es la siguiente: /H que desde ahora hipoteca."

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de préstamo, Don Ramón García y Don Vicente Sañudo, vecinos de Santoña, y Don José Vicente León, vecino de Oporto y sobrecargo de dicha goleta portuguesa.

El día 19 del mismo mes de octubre, compareció de nuevo ante el escribano del número y habilitado de Marina, Don José Vicente León, sobrecargo de la goleta portuguesa "Patriota", y después de hacer referencia a todo lo sucedido en su viaje desde la salida de Oporto; y de la protesta otorgada en Santoña por el capitán Domínguez el día 9 de dicho mes, continúa diciendo:

"Y como dicho Capitán pidió fuese requerido con ella el que dice, para que como sobrecargo e interesado deliberase lo que fuese más conducente a los intereses de Buque y carga, cuyo requerimiento se le hizo en el mismo acto, acordó con dicho Capitán el recibir dicho práctico por evitar mayores perjuicios en las demoras y riesgos a que iban expuestos, según el mismo Capitán declaraba en dicha protesta; más, habiendo efectivamente tratado de los ajustes del referido práctico, se niega ahora a tomarle el precitado Capitán,

Por todo lo cual, y por evitar cualesquiera cargos que se le puedan hacer al declarante, en los acontecimientos que puedan sobrevenir en la Navegación, me pide le dé por testimonio, cómo una. Dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias protestaba y protestó contra el referido Capitán y Marineros, y demás contra quien haya lugar en derecho, para que todos los daños, atrasos perjuicios que se puedan causar en Buque y carga, sean por cuenta de quien o quienes corresponda, y en ningún modo le cause perjuicio al Declarante."

Fueron testigos del otorgamiento de esta nueva protesta Lorenzo Domínguez, José Correa, y Antonio José Pinto, tantas veces citados en este rosario de protestas.

88.- BERGANTÍN GOLETA: "ARICHAT"

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Juan Megseroy

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Gaipe (Canadá) - Santander

Carga: Bacalao

El 28 de setiembre de 1820, compareció ante el escribano del número y habilitado de Marina de Santoña, el que manifestó ser Juan Megseroy, capitán del bergantín goleta nombrado "**Arichat**", de nacionalidad inglesa, el cual, bajo de juramento que hizo por Dios Nuestro Señor y una señal de cruz, manifestó lo siguiente:

"Que hallándose en el Puerto de Gaipe, Provincia de Canadá, con su Buque bien carenado, aparejado y tripulado, recibió cargamento de "Bacallao" para el Puerto de Santander, y el día diez y siete de Agosto próximo pasado salió con viento y tiempo bonancible, con el que siguió sin novedad de consideración.

Y el día diez y nueve del presente reconoció hallarse sobre el Cabo de Ortegal, a los 44° y 3', y siguió su rumbo con buen tiempo hasta el día veinte y uno, que siendo las doce de la mañana le saltó el viento por el "Norueste" muy fuerte, con recios golpes de mar que pasaban sobre la cubierta del Buque, los cuales se llevaron parte de las obras muertas de los costados y se reventaron algunas costuras del costado, en cuyo tiempo observó hacía bastante Agua el Barco, en términos que no cesaban de dar a la bomba para agotarla.

Y siguiendo el tiempo cada vez a más, tuvo que tomar todos los "risos" a las velas y correr con sólo la Gavia y trinquete, con el fin de librarse de la mucha mar; y amaneciendo el veinte y dos con el mismo tiempo, siendo la hora de las ocho de su mañana avistó al Este los Bancos de Ozcayona, en cuya vista acortó toda la vela y viró para la Mar para evitar el peligro de dar en ellos:

Y siendo la hora de las nueve de la misma mañana le saltó el viento para el Nordeste, con el cual consiguió separarse del riesgo y seguir su Navegación para

el Puerto de su destino; y a las doce del referido día se halló al frente del Cabo Liger (Higuer), cerca de San Sebastián.

El veinte y tres a las Doce del Día se halló sobre el Cabo de Machichaco, en cuya hora le saltó el viento por el Norte, variable del "Norueste" pero bonancible y siguió con ellos en esta disposición los días veinte y cuatro, veinte y cinco, y veinte y seis; hasta el veinte y siete, que siendo la una de la tarde de este día y hallándose como a la distancia de media legua de este Puerto de Santoña, con el viento por el "Nor Norueste", fue abordado por una Lancha pescadora de Laredo, la cual le dio un práctico de Costa para continuar a Santander:

Pero como el viento estaba contrario y el día manifestaba mal semblante, determinó de acuerdo de toda su tripulación el fondear en el Abrigo del Monte, entrada de este referido Puerto, y lo verificó al momento; y a muy poco tiempo salió de este dicho Puerto una Lancha esquiada con práctico en él, con cuyo auxilio entró dentro y fondeó en su Bahía a las dos y media de referida tarde; cuya declaración y juramento ha prestado por medio del Intérprete de este Puerto, Don Aniceto Gurbiota.

Y que reconociendo los daños, atrasos, y perjuicios que pueden haber seguido en Buque y carga, y los demás que se puedan seguir, me pidió por medio de dicho Intérprete le diese por testimonio cómo una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, protestaba y protestó contra la Mar, Vientos, sus accidentes y demás contra **quien** haya lugar en derecho, para que todos sean por cuenta de quien corresponda y no paren en perjuicio de quien declara; quien asegura no poner esta protesta de malicia, sino por convenir así a su derecho.

Y para más comprobación de cuanto lleva declarado, presenta por testigos a Juan Legros, Francisco Hamon, y a Juan Mauger, Piloto y Marineros respectivamente de su Tripulación, quienes habiendo jurado cada uno de por sí separadamente, según de derecho se requiere, y ofrecido decir verdad en lo que la **supiere** y se les pregunte:

Habiéndoles manifestado todo cuanto va relacionado por su capitán, por medio del citado intérprete, unánimes dijeron ser todo ello la verdad, bajo del Juramento que llevan prestado, sin tener que añadir ni quitar cosa alguna; y en ello se afirmaron; y **leídoles se ratificaron**, y declarando ser mayores de edad, lo firmaron con dicho capitán e intérprete, y yo el escribano en fe ="

89.- BERGANTÍN "LA CONFIANZA "

Nacionalidad: Francesa

Capitán: David Agustín Devarieux

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: La Guayra, Puerto Cabello – Santander

Carga: Cacao, cueros y palo guasuana

El 15 de noviembre de 1820 a las ocho de la mañana, compareció en Santoña ante el escribano de número y habilitado de Marina, por medio de Don Vicente Sañudo, vecino de Santoña, Vicecónsul de la nación francesa, por no haber intérprete Real en la plaza, el que manifestó llamarse David Agustín Devarieux, capitán del bergantín francés nombrado "**La Confianza**" de Nantes, que se hallaba anclado en la bahía, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día quince de Junio de este presente Año, salió del Puerto de La Guayra, en las Américas Españolas, con parte de su carga para Puerto Cabello, en donde la completó; y consiste en Cacao, Cueros y Palo guasuana, para conducir a Santander.

Y habiendo salido de este último Puerto con viento favorable, bien carenado, tripulado y aparejado su Buque, se vio luego precisado por la contrariedad de los tiempos a entrar de arribada con bastante avería en Curazao el cuatro de Julio, en el cual permaneció hasta repararlas, y salió de él el siete de Septiembre con viento y tiempo bonancible, desde cuyo día siguió su navegación sin cosa de consideración:

Hasta el seis de Noviembre, que siendo las cuatro de la mañana reconoció hallarse sobre el Cabo de Peñas, con el viento por el "Sudueste", con mucha Mar, por lo cual corrió la costa hasta considerase en San Vicente de la Barquera, que sería a las cinco de su tarde, en cuya hora viró en vuelta de fuera para aguantar la noche:

Y amaneciendo el siete con el mismo tiempo. siguió todo él sin descubrir la tierra por lo muy cargado que estaban los horizontes; y llegada la Noche se hizo

otra vez a la Mar, y amanecido el día y virando para tierra tampoco la pudo reconocer enteramente por la misma razón de la oscuridad y chubascos.

Y a su anochecer viró poco en vuelta de fuera, y habiendo amanecido el nueve, a las siete de su mañana se halló sobre el Cabo de Quejo, ya pasado el Puerto de su destino; y continuando el viento siempre por el "Sudueste" se vio precisado a tomar el abrigo del Monte de este Puerto de Santoña, en donde fondeó a las doce de su mañana, en cuya hora le salió una Lancha tripulada del mismo Puerto, con un práctico que recibió a bordo; y esperando abonanzara el viento para su entrada en él no lo pudo lograr por causa de que continuaba cada vez más fuerte, en términos que ni aún fondeado podía aguantarse el Buque :

Y recelando el práctico de dar a la Costa si le faltaban las amarras, determinó el levarse y hacerse a la Mar, como efectivamente se verificó a las cuatro de la tarde del mismo Día, aguantándose toda esta noche con poca vela:

Y habiendo amanecido el día diez reconocieron hallarse a la vista del Cabo de Machichaco, y habiendo saltado en esta hora el viento por el "Norte Nor Norueste" fuerte, con mucha Mar; trabajaba mucho el Buque, y observó que hacía Agua por la Bomba, saliendo ésta de color de cacao, por todo lo cual determinó dicho práctico tomar este citado Puerto de Santoña, y consiguió su entrada en él a las tres y media a cuatro de la tarde del referido Día, y fondeó en su Bahía:

Al siguiente Día once a las nueve de su mañana, fue visitado por la Sanidad, quien Mandó quedarse el Buque en cuarentena de observación, en la cual le han tenido hasta el día catorce; que siendo las doce de su mañana, se le puso en conocimiento y considerando los daños, atrasos, gastos, averías y perjuicios que pueden haberse causado y demás que pueden seguirse por esta arribada en Buque y carga, me pidió le diese por testimonio cómo una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias:

Protestaba y protestó contra la Mar, Vientos, sus accidentes y demás contra quien haya lugar, para que todos ellos sean por cuenta de quien haya lugar, para que todos ellos sean por cuenta de quien corresponda, y no paren en perjuicio de quien declara."

En iguales términos declararon Baltasar Le Baylle, Agustín Laplace y Pedro Furton, segundo capitán, piloto y marinero de la tripulación de dicho bergantín.

AÑO 1828

90.- BERGANTÍN “ALLIES”

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Don Juan Cumingan

Arqueo:

Tripulación: 11 tripulantes

Origen – Destino: Santander – La Habana

Carga: Harina

El 12 de febrero de 1828, compareció en Santona ante el escribano de Su Majestad, notario de los Reinos, y del número de la Villa de Laredo, Don Juan Cumingan, de nación inglesa y capitán del bergantín llamado “**Allies**”, anclado en la ría, por medio del intérprete de lengua inglesa Don Juan Ener, residente en la Villa, el cual manifestó lo siguiente:

"Que en el día seis del actual salió el otorgante con expresado Buque, del Puerto de Santander con dirección a La Habana, cargado de Harina y otros efectos, con once hombres de tripulación, en ocasión de hallarse el Barco pertrechado de todo lo necesario para dicha navegación:

Y habiendo seguido su derrota y dirección del rumbo que llevaba, a cosa de la media noche del segundo día se le cambió el viento del "Norueste", con mucha Mar, de manera que le obligó a mandar aferrar las Gavias y ponerse a capear, en cuya disposición se mantuvo cuarenta y ocho horas:

Y no pudiendo aguantar, por la mucha mar y viento que le cruzaba toda la cubierta, a cuyo impulso uno de los golpes de Mar llevó la obra muerta a Babor, parte de la de estribor y las posturas, le obligó, por cargar mucho más el temporal, el correr a Palo seco y ver si podía abrigarse en alguno de los Puertos de esta costa, lo cual consiguió el día diez del actual, que habiendo reconocido la Peiia del Fraile de este Puerto, se dirigió hacia ella azotado del mismo temporal, que se hallaba en todo su punto:

Y al abrigo de expresada Peña y Monte, vino hacia dicho su Buque el Práctico de este Puerto con su Lancha y consiguió dar fondo, en cuyo sitio pasó con mucho peligro y riesgo toda la noche del expresado día diez, hasta las cuatro de la mañana del siguiente once, que habiendo arreciado más el viento y remon-tándose la marejada del Mar, sobre una Cabezada que no pudo evitarlo e impre- vista, se rompió el Molinete por mitad y las vitas del mismo.

Que a las seis del mismo día, sin embargo de proseguir el mismo viento y mar, a beneficio de la buena Marea, determinó el Práctico con anuencia del otor- gante largar chicote por mano, abandonando ancla y cable bien boyado, para ase- gurar de este modo más bien Barco y carga, y de este modo se pudo conseguir entrar dentro del Puerto, donde se fondeó en la misma mañana:

*Y en la tarde del mismo día se presentó el compareciente a Don Ignacio de Pando, Vicecónsul Inglés de este Puerto, a quien refirió lo mismo que queda expuesto, y pidiéndole **nombrare** Peritos inteligentes que reconocieran el estado del Bergantín y averías causadas:*

*Y con efecto, dicho Señor Vicecónsul nombró a Don Ramón de García, de esa vecindad, Guillermo Guiticombe, Capitán del Bergantín Goleta Inglés "La Tabosuta", que se hallaba en aquel día surto en este Puerto, quienes pasaron a dicho reconocimiento y declararon ser cierta la avería que queda expuesta y la necesidad de su recomposición, **así como** aliviar el Buque de Carga, para introdu- cir las vitas, posturas y Molinete, como aparece de la declaración que dieron dichos Peritos en este mismo día.*

Y mediante a que dicha avería causada en expresado Buque, no ha sido por culpa del compareciente, pues que puso por su parte todos los medios que estuvie- ron a su alcance y en el de toda la tripulación, y ha sido por el temporal de que queda hecho mérito, ha venido a otorgar por la presente.

*Que protesta, una, dos, tres y las veces necesarias en derecho, todos los per- juicios, demoras varias y cuantos gastos se hayan **irrogado** e irroguen, contra la Mar y sus olas, y contra quien haya lugar en derecho a su reclamación, y quiere no le pare perjuicio alguno ni se exija responsabilidad alguna por su **inculpabili- dad.**"*

Fueron testigos Fernando Martínez, José Mardones y José Muñoz de Ricondo, vecinos de Santoña. Y lo firmó también el intérprete con el piloto y car- pintero de dicho bergantín, William Groom Carpenter y Robert Coates Man.

AÑO 1832

91.- QUECHEMARÍN: “SAN JOSÉ Y ÁNIMAS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Bernardo Jardón

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Vía Vélez (Asturias) – Santoña

Carga: Patatas y otros artículos

El 3 de setiembre de 1832, compareció en Santoña ante el escribano público, Don Bernardo Jardón, capitán del quechemarín español nombrado "**San José y Ánimas**", de la matrícula de Vía Vélez, en el Principado de Asturias, el cual manifestó lo siguiente:

"Que llegó a este Puerto de Santoña en el día de ayer, con un cargamento de patatas y otros artículos, según resulta del Registro que existe en la Real Aduana:

Que a luego de su desembarque convino con Don Tomás de Prida, vecino de esta Villa, en que le daría todas las Patatas que no quisiese el Señor Gobernador de esta Plaza, con quien iba a tratar sobre el ajuste:

Que no habiéndose convenido con dicho Señor Gobernador, pasó a verificarlo con Prida, y con efecto realizó el ajuste, según resulta del documento original firmado de Prida y de Don Juan Crespo a ruego del otorgante, fecha de ayer, que me ha presentado y he devuelto rubricado con la de costumbre:

Pero que habiendo ido a proceder en este día al descargue de dichas Patatas, se encontró con la desagradable sorpresa de que se mandaba suspender y embargar el cargamento de orden del Señor Alcalde, dejando un hombre a bordo para impedirlo:

Con cuyo motivo le fue imposible verificarlo ni proveer de dicho género a Don Juan de los Heros y a Don Tomás de Manzanedo, la criada del Señor Capitán del Puerto, y otros varios vecinos, que según el contrato hecho con Prida podrían

verificarlo para el consumo de las casas; por cuya razón, en la vía y forma que más haya lugar:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, todos los daños, perjuicios, intereses y menoscabos que se puedan irrogar por esta demora al cargamento, tripulación y buque, reservándose dirigir la acción contra quien hubiese lugar."

Fueron testigos, Don Agustín de Ibarzábal, Don José de la Lama, y Don Simón Martínez, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1833

92.- QUECHEMARIN: "GLORIA "

Nacionalidad: Española

Capitán: Jacobo Sardiñeira

Arqueo: 14 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen - Destino: Barqniera (**Lugo**) - Santander

Carga: Maíz

El 31 de enero de 1833, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de dicha Villa, Don Jacobo Sardiñeira, vecino del puerto de Carril, en Galicia, y capitán del **quechemarín** nombrado "Gloria", de la matrícula de Palmeira, el cual manifestó lo siguiente:

"Que en veinte y ocho del corriente mes salió del Puerto de Barqueira con cargamento de maíz para Don Calixto Ramón Gómez, del comercio de Santander, por orden de Don Manuel Carti, del comercio de Villa Juan.

Y que en el día y noche de antes de ayer, veintinueve del corriente, les atacó un furioso temporal de Mar y Viento, el cual, habiendo arreciado a cosa de las cinco de la tarde y estando muy a riesgo de naufragar sobre el Cabo de Peñas, les obligó a arrojar al mar lo menos sesenta y más fanegas del dicho cargamento, toda

la madera de respeto y una cuarterola de Agua, con cuyo alijo pudieron facilitar la entrada en este Puerto el día de ayer a las cinco de la tarde.

Y a fin de preservar los perjuicios que se deban haber ocasionado el buque, carga y tripulación, Otorga:

Que protesta una, dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias contra el mar, viento, tierra, todos los Elementos y demás a que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el correspondiente testimonio para acreditarlo donde convenga."

En iguales términos declararon Don Ramón Nobo, piloto de a bordo; Don José Gómez y Don José Benito Carti, marineros de la tripulación de dicho **quechamarín**.

93.- BERGANTÍN "LA UNIÓN"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Antonio de **Unibaso**

Arqueo: 90 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen –Destino: Bilbao - Londres

Carga: Lanás

El 28 de febrero de 1833, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad y del Juzgado de dicha Villa, Don José Antonio de **Unibaso**, capitán del bergantín español "La Unión", de noventa y cinco toneladas y diez hombres de **tripulación**, perteneciente a la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el veinte y tres del corriente y hora de las cinco de su tarde, salió de dicho Puerto de Bilbao cargado de Lanás con destino a Londres, por cuenta de Don Felipe Gamíndez, Don Francisco de Mata, y otros' del comercio de dicho Bilbao.

Y que al día siguiente por la mañana les acometió un furioso temporal de Mar y Viento, el cual les obligó a navegar con aparejo a la capa corrida hasta el día veinte y siete:

Que el veinte y ocho a las cinco de la mañana, estando a la altura del Cabo de Quejo se vieron en peligro muy eminente de Zozobrar, y que siéndoles imposible resistir por más tiempo, reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, y deliberaron unánimemente arribar a éste Puerto de Santoña, a donde han entrado auxiliados de Práctico Leman y Bote hoy dicho día veinte y ocho y nueve horas de su mañana.

Por cuya razón, a fin de precaver los perjuicios que por cualquiera causa puedan seguir de esta arribada:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias contra el mar, viento, tierra, todos los elementos y demás a que hubiese lugar, pidiéndose que de ello le dé el correspondiente testimonio para acreditarlo donde convenga."

En iguales términos declararon Don José María de Achutegui, Don Vicente de Ondiz, y Don José de Salduendo, miembros de la tripulación del referido bergantín.

94.- BOMBARDA "NUESTRA SEÑORA DEL PILAR"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ramón Pérez

Arqueo: 81 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen - Destino: La Coruña - Santander

Carga: Azúcar, habichuelas, perchería y otros efectos

El 2 de abril de 1833, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Ayuntamiento de dicha Villa, Don Ramón Pérez, capitán de la bombardera española nombrada "Nuestra Señora del Pilar", de ochenta y una toneladas y doce hombres de tripulación, incluso el declarante, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día veinte y nueve de Marzo último, salió del Puerto de La Coruña cargado de Azúcares, Habichuelas, perchería y otros efectos, con destino al Puerto

de Santander y a la Orden de Don Juan de la Pedraja y otros de aquel comercio, por cuenta de Don Manuel de Noriega Cortina y demás del comercio de La Coruña, según resulta de los conocimientos que me ha procurado.

Y que habiéndole acometido en el día de ayer primero de Abril a cosa de la una de la tarde, un furioso temporal de mar y viento hallándose a la altura del Cabo de Peñas, le obligó a navegar a palo seco, con un cabo de esparto arrastrando de sesenta brazas de largo y once pulgadas de grueso.

Sin embargo del cual, no pudiendo resistir y viéndose en el mayor peligro de zozobrar, pues deshizo el Juanete y perdido dicho cabo de esparto, dos barriles y dos remos, reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, y deliberaron unánimemente arribar a este Puerto de Santoña, a donde han entrado auxilia-dos de Lancha y práctico a las dos de este mismo día.

Por cuya razón, y a fin de precaver los perjuicios que por cualesquier concepto puedan seguirse de esta arribada al banco y aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias, con el mar, viento, tierra, todos los elementos, y demás que hubiese lugar, para acreditarlo donde convenga."

La misma declaración hicieron Don José Lloré, Don Antonio Rodríguez, y Don Manuel Campos, marineros de la tripulación de dicha bombard.

AÑO 1834

95.- QUECHEMARÍN "SAN ANTONIO Y ÁNIMAS"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Antonio de Abina

Arqueo: 44 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: Barcelona - Burdeos

Carga: Aguardiente y papel

El 16 de octubre de 1834, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Ayuntamiento de dicha Villa, Don José Antonio de Abina, capitán del quechemarín español nombrado "**San Antonio y Ánimas**", de cuarenta y cuatro toneladas y siete marineros de tripulación, incluso el declarante, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que el día seis de Septiembre último salió del puerto de Barcelona cargado de Aguardiente y Papel con destino a Burdeos, sin más nombre, por cuenta de Don Mauricio **Bolde**, según resulta del conocimiento que me ha presentado.*

*Y que habiendo navegado con vientos, borrascas, calmas y turbonadas, hasta el día trece del corriente en que les cayó un viento fuerte del "Norueste", sin embargo del cual siguieron al "**Les Nordeste**" con rumbo a su destino, hasta las dos de la **misma** tarde, en que siéndoles imposible resistir ni a cuatro rizados, a consecuencia del fuerte viento Norte que les entró en aquella hora, viéndose en eminente peligro de Zozobrar.*

*Hallándose a la altura de Santander, y haciendo el barco cuatro pulgadas de agua por hora, como quince leguas de tierra reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, y deliberaron unánimemente arribar al puerto de España que les fuese más fácil y seguro, lo cual se **verificó** entrando en este de **Santoña** ayer a las doce del medio día.*

*Por cuya razón, y a **fin** de precaver los perjuicios que por cualquiera concepto puedan seguirse de esta arribada forzosa al Barco, Aparejos, cargamento y tripulación:*

Otorga, que protesta una, dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias, contra el mar, viento, tierra, todos los elementos y demás a que hubiese lugar, pidiéndome que le dé el correspondiente testimonio para acreditarlo donde convenga."

En iguales términos declararon Don Juan **Martín de Bolloqui**, Don José de **Urruti**, y Don Ventura de **Laida**, piloto y marineros de la tripulación del referido quechemarín.

96.- QUECHEMARÍN: "NUESTRA SEÑORA DE LA ESTRELLA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Julián Bernárdez

Arqueo: 25 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen - Destino: Vigo - Santander y Santoña

Carga: 24 pipas de vino, 10 cargas de serrín, 1.186 ferradns de maíz

El 27 de octubre de 1834, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de dicha Villa, Don Julián Bernárdez, capitán del quechemarín nombrado "**Nuestra Señora de la Estrella**", de veinte toneladas y cinco hombres de tripulación, incluso el capitán, de la matrícula de **Malpica**, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que el día tres del corriente salió del puerto de Vigo para el de Santander y este de **Santoña**, con carga de veinte y cuatro pipas de vino del País, diez cargas de **serrín**, y mil ciento ochenta y seis ferrados de maíz, todo a la orden de Don Antonio de Hornedo, del comercio de Santander, su cargador en Vigo Don Francisco **Yáñez de Castro**, por cuenta y orden de quien corresponda, según resulta del conocimiento que le ha presentado:*

Que con motivo de haberles caído vientos contrarios, arribaron el día nueve del presente al puerto de Coruña, donde permanecieron un día, y después siguieron su navegación sin más novedad hasta el catorce, que hallándose a la altura de Riva de Sella les entró una Galerna fuerte con "zarrazón", que les obligó a nave-

gar con rizos y a palo seco, después de haberles hecho pedazos la mayor, en cuyo estado llegaron a la altura de Santander a las doce de la noche del mismo día.

Y siéndoles imposible verificar la entrada sin un inminente peligro de zozobrar, reunió la tripulación en Junta con arreglo a Ordenanza, y decidieron unánimemente entrar, si podían, a este Puerto de Santoña, donde con trabajos lo verificaron el Quince sobre las doce del medio día:

Que puestos a libre plática, en aquella tarde saltaron a tierra, y después de varias averiguaciones se encontró con que no había ningún consignatario en esta Villa, sin embargo de que por dicho conocimiento y registro resulta ser escala:

Con cuyo motivo, vino ante el Infrascrito Escribano y se apuntó para la correspondiente protesta dentro del término de las veinte y cuatro horas, de que doy fe, tanto con respecto a la falta del consignatario como a las averías del cargamento, derramas que sospechaba en el vino y perjuicios que se le irrogaban o irrogasen de esta detención, y de tener que pasar a Santander, puebla epidemiada (conepidemia), cuya evidencia no se le hizo conocer al fletarle, siendo así que aunque él y su tripulación no se le siguiese ninguna novedad en la salud, son bien conocidos los daños que por esta razón se le causarían sin una rigurosa cuarentena en ningún puerto de Galicia:

Que consiguiente a esto, se dirigió por propio al Don Antolín de Hornedo bajo el conducto de Don Feliciano de Zabala, de este comercio, manifestándole el diez y nueve del corriente todas estas razones y pidiendo que le señalase en ésta consignatario a quien entregar la carga, pues él había cumplido su viaje:

Que en veinte y uno del mismo contestó Ornedo eludiendo aquellos fundamentos y previniéndole que pasase a dicha Ciudad, porque siéndole imposible verificarla sin un grave perjuicio, según lo reiteró por medio de otro propio en veinte y tres, y su segunda contestación, fecha veinte y cuatro, lejos de avenirse a ella, elude igualmente tan fundadas razones, dice que ha dado orden a Don José de la Incera, vecrno de Rada, para que poniéndose de acuerdo con el Don Feliciano operen según lo más conveniente a sus intereses, y si consiguiesen realizar el vino y maíz fuese aquí despachado el buque:

Pero como el referido Incera nada dice que puede hacer y le previene también que vaya a Santander, viéndose en la dura precisión de verificarlo, y a fin de precaver cuantos perjuicios puedan haberse seguido y se sigan en lo sucesivo por todas razones al barco, aparejo, tripulación y carga, en aquella vía y forma que más haya lugar en derecho:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces, y las demás necesarias contra el mar, tierra, vientos, y todos los Elementos:

Que protesta igualmente contra la falta de consignatario en este Puerto a donde venía dirigido el registro, contra la ocultación de la epidemia en Santander al fletarle en Vigo, contra la orden de Hornedo para que pasase a dicha Ciudad, y contra todo lo demás que hubiese lugar en derecho, pidiéndome que de ello le dé el correspondiente testimonio para acreditarlo donde convenga."

En iguales términos declararon Don Ángel Bemárdez, Don Pedro Trigo y Don Ramón, todos marineros de dicho quechemarín.

97.- QUECHEMARÍN: "SAN JOSÉ Y ÁNIMAS"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista Beitia

Arqueo: 44 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: Santander - Cádiz

Carga: 1.800 fanegas de trigo

El 1 de diciembre de 1834, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra, Don Juan Bautista Beitia, capitán del quechemarín español nombrado "San José y Ánimas", de cuarenta y cuatro toneladas y siete hombres de tripulación, perteneciente a la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día veinte y ocho de noviembre último, a las doce de la media noche salió del Puerto de Santander con lancha y práctico, cargado de mil ochocientas fanegas de trigo por cuenta de la casa de los Señores Bolado y Hermanos, de aquel comercio, a la orden de Don Pedro Corral y Puente, del de Cádiz:

Que se mantuvieron a la capa toda aquella noche hasta cerca del amanecer, en que el vendaval que reinaba ya fue irresistible, así como las continuas marejadas que barrían la cubierta del Barco, y el agua que éste hacía de siete a ocho pulgadas por cada media hora:

*Con cuyo motivo, se vio precisado a reunir en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza y deliberaron unánimemente arribar a este Puerto de **Santoña**, por tener ya rebasado a Santander, y serle imposible verificarlo allí; de todo lo cual **fuieron** igualmente testigos tres pasajeros que vienen a su bordo:*

Que con efecto, verificaron la arribada antes de ayer, veinte y cinco, a las once de la mañana:

*Que hoy se les ha puesto a libre plática y se disponen a reparar el agua del barco por haber ya advertido su entrada, y que **a fin** de precaver los perjuicios que por cualquiera concepto puedan seguirse de esta arribada forzosa al Barco, Aparejos, cargamento y tripulación:*

*Otorga, que protesta una, dos, tres veces, y demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos, y demás a que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el **correspondiente** testimonio para acreditarlo donde convenga."*

En iguales términos declararon Don Juan Bautista Elomaga, Don Manuel Antonio de Goytia, y Don Ramón de Gavancho, miembros de la tripulación de dicho quechemarín.

AÑO 1835

98.- QUECHEMARÍN: “LA UNIÓN”

Nacionalidad: Española
Capitán: Don Ramón de Larrínaga
Arqueo: 29 toneladas
Tripulación: 5 marineros
Origen – Destino: Portugalete – Santander
Carga: Bacalao, quesos, papel y quincalla

El día 16 de enero de 1835, compareció en Santoña ante el escribano público del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de dicha Villa, Don Ramón de Larrínaga, capitán del quechemarín español nombrado "**La Unión**", de veinte y nueve toneladas, cinco hombres de tripulación, y de la matricula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día catorce del corriente a las dos de su madrugada, salió del Puerto de Portugalete con carga de "Bacallao", quesos, papel y quincalla, por cuenta de Don Valerio de Aguirre y otros, del comercio de Bilbao, para los Señores Aguirre Barbachano Hermanos y otros varios del de Santander:

Que siguieron su viaje con viento Sur "Sudueste" hasta con las dos mayores a dos fajas de rizos y la trinetilla, hasta la altura del Cabo de Quejo, en que "bonanzó" el tiempo, largaron los rizos, el foque mayor y la gavia, a fin de conseguir su viaje:

Y llegaron en esta disposición hasta la altura de Cabo Mayor, a tres millas al Este, en que siendo las tres de la tarde del mismo día catorce, les cayó un fuerte temporal de mar y viento al "Oesnoroeste", que no les dio lugar ni seguridad de hacer ninguna maniobra, y únicamente consiguieron con mil trabajos, con rizos en todas las velas, y caminar a palo seco hasta cosa de las cinco de la propia tarde, en que consiguieron armar la mayor con cuatro rizos a fin de ver si podían abrigarse en la concha de este Puerto de Santoña:

Que con efecto, lo verificaron a las siete o siete y media de la noche, dando fondo con la ancla mayor y el cable principal, ocupándose toda ella hasta el ama-

necer en sacar la agua de media en media hora a pesar de los repetidos e insoportables balances del Buque:

*Que a las diez horas de la mañana del día quince, viendo que el tiempo lejos de "bonanzar" continuaba cada vez más fuerte; que **había** sufrido mucha avería en la obra muerta, y que el cable también la tenía de consideración por su continuo roce y larga resistencia, consideraron estar en peligro de zozobrar, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron arribar a este Puerto de **Santoña**, lo cual verificaron efectivamente en el día de ayer a cosa de la una de la tarde:*

Y que a fin de precaver los perjuicios que por cualquier concepto puedan seguirse de esta arribada forzosa al barco, aparejo, anclas, cuya caña apareció torcida al tiempo de elevarse para entrar en este puerto, cargamento y tripulación:

*Otorga, que protesta una, dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias, contra **el** mar, tierra, viento, todos los elementos, y **demás** a que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el correspondiente testimonio para acreditarlo donde convenga."*

En iguales términos declararon Don Joaquín de **Sagarraga**, Miguel Antonio de **Aguirre** y **Bautista de Ondarza**, piloto y marineros de dicho quechemarín.

99.- QUECHEMARÍN "SAN JOSÉ"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José de Quintana Crespo

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Santoña -Santander

Carga: Trigo

El 1 de agosto de 1835, compareció en **Colindres** ante Don Miguel de Bustillo Rocillo, escribano real de Su Majestad, notario del Reino, vecino, secretario de Ayuntamiento y del Juzgado de Marina, Don José de Quintana Crespo, vecino de dicha villa, marinero numerado de su Cofradía de Mar y capitán interino del quechemarín nombrado "**San José**", y dijo:

"Que estando en la mañana de antes de ayer treinta de Julio último, salió del Puerto de Santoña con su Barco y tripulación cargado de trigo con dirección a la Ciudad de Santander, y habiendo llegado sin la menor novedad hasta el puerto de Quejo, como a las dos de su tarde le sobrevino un viento contrario que le obligó a arribar al mismo Puerto de Santoña, en el que entraron a las cuatro de la tarde del mismo día.

Y enseguida subieron a la Ría de Treto y de esta Villa de Colindres, en la que fondearon con intento de bajar al siguiente que lo permitiese el tiempo para su destino, sin que se hubiese observado en el Barco la menor novedad; sin embargo de que dieron a la Bomba apenas llegaron al mismo punto y por dos veces en el curso de la misma noche:

Que a las cuatro de la mañana de este mismo día, con motivo de haberse dado nuevamente a la Bomba reconocieron y observaron que el Barco hacía más agua que la que acostumbraba, con cuyo motivo le pareció oportuno dar disposición de que los marineros que le tripulan estén con la mayor vigilancia al pie de la Bomba para evitar mayores desgracias, ínterin formalizaba la protesta y dar el parte consiguiente al cargador, y para cumplir con lo que la Ordenanza de Marina previene en tales acontecimientos:

Otorga, que protesta una, dos, tres y las más veces necesarias en derecho contra los vientos, la Mar y sus Olas, cuantos perjuicios, atrasos, averías y desgracias puedan haberse irrogado consiguiente por dicho acontecimiento, para que en ningún tiempo le pare perjuicio a él ni a dicha tripulación, respecto a que en ellos no ha habido ninguna culpabilidad."

En iguales términos declararon Don Joaquín Ezquerro, Don Francisco de la Peña, y Don Miguel de Moncalián, vecinos de Colindres.

100.- QUECHEMARÍN "SAN ANDRÉS"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel de Ozollo

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Santoña - Bilbao

Carga: Pertrechos de guerra y carga general

El 11 de marzo de 1836, compareció en Santoña ante el escribano del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra, Don Manuel de Ozollo, capitán del quechemarín "San Andrés", de la Matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que se le ha embargado su Buque en esta Ría por el Señor Gobernador de la Plaza, para conducir pertrechos de Guerra al Puerto de Bilbao, se ha ajustado con el Comisionado de Transportes en ella, Don Juan Manuel del Hoyo, a razón de dos reales quintal y cinco por ciento de alzada, a calidad de que se le complete la carga de mil doscientos quintales que hace el buque; según expresamente convino con dicho Comisionado:

Pero habiéndose puesto a la carga y habiéndosele llevado hasta el rancho de Proa y Cámara con efecto de volumen y peso, sólo de ochocientos quintales, poco más o menos, ha solicitado del mismo asentista le abone el completo de los mil doscientos, conforme a lo estipulado:

Pero habiéndole contestado que no lo podía verificar si a él no se lo abonaba la Real Hacienda Militar, puesto que habiéndole pedido al Señor Comisario efectos de menos bulto y más peso no se las ha proporcionado; y temiendo que en el día de mañana tenía probable se le haya dar a la vela sin poder hacer la reclamación ante el Tribunal competente, la deliberada de causar la oportuna protesta:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás necesarias, los daños y perjuicios que se le irroguen por la falta relacionada, reservándose reclamarlos, de quien y a quien haya lugar."

En iguales términos, declararon Don Hipólito de Luzarraga y Don Juan de Bengoechea, vecinos de Mundaca, y Don Nicolás Gómez, natural de Ajo.

101.- LUGRE "SAN FRANCISCO DE PAULA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Hipólito de Luzarraga

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Santander - Bilbao

Carga: Pertrechos de guerra

El 11 de marzo de 1836, compareció en Santander ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de ella, el cual manifestó lo siguiente:

"Que en la Ciudad de Santander fue fletado por Don Juan Manuel del Hoyo, Comisionado Asentista General de Transportes en este Puerto, para venir a él y cargar su buque completo de efectos de Guerra, a fin de conducirlos al de Bilbao, a razón de dos reales quintal y cinco por ciento de alzada:

*Que habiéndose puesto a la carga, se encuentra con que sólo se le ha embarcado de mil setecientos a mil ochocientos quintales, y que resta hacerle hasta dos mil trescientos trece que carga su dicho buque, y acaba de conducir a este puerto de Carbón de Piedra a la orden del Señor **Gobernador**; ha pedido al mismo Don Juan Manuel hasta el completo de su carga, el cual no se la proporciona, porque dice se le prohíbe por el Señor Comisario de Guerra de **verificarlo**, lo cual se le ha señalado en **oficio** de este día la cuota de mil seiscientos quintales para dicho Buque:*

*Más como esta razón no sea suficiente para responder al otorgante de los graves perjuicios que por esta falta se le irrogan, persuadido de que en el **día** de mañana temprano se le haga dar a la vela, sin tener tiempo de hacer su reclamación ante el Tribunal competente, ni por ello causar de ello la oportuna protesta de **verificarlo** en el tiempo y forma que le convenga, como del convenio que hubo entre el Señor Capitán del Puerto y el mismo Comisionado a que le abonarían el completo de los dos mil trescientos quintales, aunque no llevase más que los mil seiscientos, en consideración a que la cláusula del cargamento lo exigía así:*

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, todos los daños, perjuicios y atrasos que por esta falta se le irroguen, reservándose reclamarlos de quien y contra quien haya lugar."

En iguales términos declararon Don Juan de Bengoechea y Don Manuel de Ozollo, vecinos de Mundaca, y Don Nicolás Gómez, natural de Ajo.

102.- QUECHEMARIN "ROSARIO"

Nacionalidad: Española

Capitán y piloto: Don Pedro Mollet

Arqueo: 60 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen - Destino: Santander - Barcelona

Carga: Trigo y harina

El 25 de marzo de 1836, compareció en **Santoña** ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de dicha plaza, Don Pedro Mollet, capitán y piloto del quechemarin español nombrado "**Rosario**", de sesenta toneladas y nueve hombres de tripulación, perteneciente a la Matrícula de Barcelona, el cual manifestó lo siguiente:

"Que hallándose cargado de trigo y harina por su cuenta en el puerto de Santander, con destino al dicho de Barcelona, se dio a la vela a las ocho de la mañana del día veinte, con práctico a Bordo.

Que desde aquella fecha hasta las cuatro de la tarde del veinte y tres, siguió su rumbo con vientos bonancibles, pero que a esta hora le cargó un fuerte viento del Oeste hallándose a la altura N. S. con la Tina del Oeste, el que aguantó por barlovento cuanto le fue posible, pero siéndoles imposible mantenerse así por haber cargándoles mucho agua, reunió en Junta la tripulación con arreglo a ordenanza y unánimemente deliberaron arribar al mencionado puerto de Santander, lo que verificó a las seis y media de la mañana del día veinte y cuatro, fondeando en la barra:

Hasta que auxiliado de dos lanchas tripuladas con veinte y cinco hombres al mando de sus Capitanes Don Jerónimo y Don Pedro Mullet, con cuyo auxilio fue

puesto el barco fuera de Peligro y dio fondo al Castillo de la Cerda; que fue hasta el mismo punto que les fue posible avanzar por las muchas olas.

Que atento a esta situación, cargó tanto el viento la fuerza de la marea que garreó el ancla mayor y otras y además la espía, pero garreando todas y viéndose en eminente peligro de zozobrar, deliberaron así bien unánimemente picar las tres y hacerse a la mar para tomar el primer turno que le permitiese el temporal, lo que ejecutaron saliendo con mucho riesgo por medio de las corrientes del puerto y encontrando la isla de Santa Marina en donde recibió tantos golpes de mar que le rompieron el botalón de foque, sin el cual y con sólo este auxilio arribaron a este puerto de Santoña a las siete de la noche del día de ayer, auxiliado de la Goleta de Guerra Española nombrada "María", la que le facilitó otro anclote; y habiendo dado fondo dieron a la bomba y hallaron veinte y dos pulgadas de agua.

Y a fin de precaver los perjuicios que por cualquier concepto puedan seguirse a estos acontecimientos al barco, aparejos, cargamento, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el correspondiente testimonio para acreditarlo donde convenga."

Fueron testigos de su relato Don Gerardo Mollet, Don Juan Casado, y Don Miguel Castelló, marineros de a bordo de dicho **quechemarín**.

103.- LUGRE "LA MATILDE"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bartolomé de Luzarraga

Arqueo: 60 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen - Destino: Santander - Santoña

Carga: Galleta y arroz

El día 23 de abril de 1836, compareció en Santoña ante el escribano público del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de dicha plaza, Don Juan Bartolomé de Luzarraga, capitán del lugre español nombrado "**La Matilde**", de sesenta toneladas y ocho hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día trece del corriente a las dos de su madrugada, salió del Puerto de Santander cargado de Galleta y arroz por cuenta de Don Antolín Olmedo, a la orden de Don Ramón Monete, de éste de Santoña, donde llegó a las Nueve de la misma mañana; en la bajamar de la tarde pasó para dar principio a la descarga conforme al ofrecimiento del cargador, que le aseguró lo verificaría en el momento que llegase. Y, que sin embargo, ni aquel día ni en el siguiente no se dio principio, a pesar de haberlo solicitado:

Que, al fin, el quince por la tarde se empezó; continuó el diez y seis sábado, y a principio de la tarde del mismo día, cuando por su parte había añadido seis hombres más de los de la tripulación para la brevedad, se encontró con la sorprendente orden de cesar en ella, en consecuencia de la competencia habida entre el Señor Gobernador de la Plaza y el recibidor averiado la calidad de la Galleta, continuando la perjudicial paralización todo el domingo y continuó también el lunes, a pretexto del mal tiempo, cuando había otros barcos en la playa que lo verificaban, y entre ellos el de sus harinas, cargamento a la verdad mucho más delicado; en fin, el diez y siete con que continuase y el veinte se finalizó:

Y el mismo día veinte por la mañana advirtió que el barco hacía agua, se dio a las bombas intermitentemente más sin embargo continuó en aumento hasta que el barco se puso a flote y paró el agua enteramente:

Que al tiempo de entrar nuevamente advirtió la misma novedad, volviendo a las bombas, y tan pronto como concluyó de bajar la marea examinó la situación del barco y advirtió que sólo estaba sentado en la playa por los extremos de proa y popa y el centro al aire, cuya violenta posición, sin duda originada sin duda por el mucho porte del buque para vararse en aquel punto, por las fuertes corrientes del flujo y reflujó que en la larga estancia le quitaron la cama, y le pasaron haciéndole hacer agua.

Que con este motivo salieron mojados algunos pocos sacos de arroz. Que tan pronto como lo advirtió previno al servidor hiciese vaciar los sacos y separar en el almacén la poca arroz mojada de la seca, pero que no lo hizo así, según lo ha advertido en la mañana de este día, en que habiendo ido a cobrar su flete le ha respondido el recibidor que le abone la avería, que verdaderamente no era nada en un principio; y que por no haber separado el arroz seco del mojado, según él previno y puede probar, se ha hecho de alguna consideración:

Que, sin embargo de haber expuesto todas las razones con la armonía que

corresponde, le han sido desatendidas; y no siendo justo que después de haber sufrido tantos perjuicios el barco y la tripulación por las largas estadías, se le quiere obligar a la satisfacción de unas averías en que no ha tenido la menor parte, y se le retengan contra toda justicia sus justos fletes; a fin de precaver todos los daños, costas, gastos y perjuicios que por esta violencia se hayan seguido o se puedan seguir bajo cualquier concepto:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el causante de estos graves daños, y a fin de acreditarlo donde y cómo le convenga, me pide la provea del correspondiente testimonio."

En iguales términos declararon Don Manuel Antonio de Aberasturi, Don Manuel Antonio de Asqueta, y Don Diego de Lezamiz, piloto y marineros de a bordo del citado lugre.

104.- LUGRE 'LA MATILDE'

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Bartolomé de Luzarraga

Arqueo: 60 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen - Destino: Gijón - San Sebastián

Carga: 99 pipas de sidra y 37 arrobas de habichuelas

Dos meses después, de nuevo el mismo capitán Luzarraga compareció en Santoña, para otorgar una nueva escritura de protesta por los sucesos ocurridos durante su último viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

"Que el día doce del corriente, a las dos horas de su mañana salió con tiempo bonancible del puerto de Gijón para el de San Sebastián, con escala en este de Santoña, por cuenta de quien corresponda, cargador Viuda e Hijos de Don Antonio Díez, a la orden de Don Julián José de Lombera, con noventa y nueve pipas de sidra y treinta y siete arrobas de habichuela a granel, para don Fermín del Rivero.

Que siguieron su rumbo con viento bonancible hasta las doce del mismo día, en que hallándose a la altura de 43° y 43' de latitud y 7° con 35' de longitud al

Oeste del Meridiano de París, cayó el viento llamándose al segundo cuadrante, que les obligó a bordejar adelantando poco terreno.

Que en este estado siguieron hasta las nueve de la mañana del día trece, en que habiéndose arreciado el viento del mismo cuadrante se vieron obligados a rizar las velas y ejecutar las demás maniobras precisas para no zozobrar: pero a las doce horas del medio día fue tan furioso y recibieron tan recios golpes de mar que el barco zozobró totalmente:

*Y juzgando que el buque se iba a pique sondeó la bomba, y hallaron que hacia bastante agua, y que entre ella habla parte de sidra, por cuya causa dieron a la bomba sin cesar; efecto sin duda de que alguna o algunas **barricas** se habían averiado con este furioso **temporal**, siguieron hasta las diez de la **mañana** del día catorce, y habiéndose aquietado pudieron arribar sin otra novedad hasta este Puerto de Escala a las once de la **mañana** de este día.*

*Y a fin de precaver los perjuicios que por las razones indicadas puedan seguirse al cualquier concepto al barco, aparejo, cargamento y tripulación, otorga que protesta una, dos, **tres** veces y las demás en Derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás a que halla lugar, pidiéndome que de ello le dé el oportuno **testimonio** para acreditarlo ante y cómo le conste."*

En iguales términos declararon Don Manuel Antonio de Aberasturi, Don Manuel Antonio de Asqueta y Don Diego de Lezamiz, los mismos piloto y marineros que habían declarado en la protesta anterior.

105.- BERGANTÍN “SAN AGUSTÍN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Joaquín Sánchez Andrade

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Cádiz – Santoña

Carga: Pertrechos de guerra

El 18 de junio de 1836, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de dicha plaza, Don Joaquín Sánchez Andrade, capitán del bergantín español nombrado "**San Agustín**", de la matrícula de Gijón, el cual declaró lo siguiente:

"Que habiendo salido de Cádiz con cargamento de pertrechos de Guerra, por cuenta de Don Manuel de Mendizábal, apoderado de Don Juan José de Arana, Asentista General de Transportes, a la orden de Don Juan Manuel del Hoyo en esta Plaza, llegó a ella el día once del corriente y se encontró con la sorprendente novedad de que el consignatario no quería recibir la carga ni satisfacerle los fletes designados en el conocimiento:

Con cuyo motivo, le citó ante el tribunal competente para celebrar el juicio de avenencia que dispone el Código de Comercio, a reserva de causar la oportuna protesta caso de no obtener por él que se le cumplieses la contrata.

Y como efectivamente ha tenido lugar dicho juicio, y no sólo insistiese el Don Juan Manuel del Hoyo en no recibirle la carga ni satisfacerse los fletes, alegando no tener fondos ni habérselos dado hace mucho tiempo el Señor Comisario de Guerra; sino que por el dicho Señor Gobernador Militar de la Plaza se le ha compelido a entregar la carga al mismo comisario, sin que tampoco por este se le satisfaga la carga:

Para precaver los perjuicios que en cualquiera concepto puedan seguirsele, así como a su barco y tripulación, no sólo por la falta de pagamiento sino por las demoras, entrega a consignatario falso y demás:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y demás en derecho necesarias con-

tra estos procedimientos, y la persona o personas que haya lugar, pidiéndome le dé el oportuno testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta, Don Antonio, Don Pedro y Don Juan Mateos, vecinos de Santoña.

106.- QUECHEMARÍN "SAN ANTONIO Y ÁNIMAS"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Benito de Echebarría

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: La Coruña - Santoña

Carga: Pertrechos de guerra

El 18 de junio de 1836, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra, Don Benito de Echebarría, capitán del quechemarín español nombrado "**San Antonio y Ánimas**", de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que habiendo salido del Puerto de La Coruña con cargamento de pertrechos de Guerra por cuenta de Don Juan José de Arana, Contratista General de Transportes, a la orden de Don Juan Manuel del Hoyo, su comisionado en esta Plaza, llegó a ella el día trece del corriente y se encontró con la sorprendente novedad de que este consignatario no quería recibir la carga ni satisfacerle los fletes designados en el conocimiento.

Con cuyo motivo le citó ante el tribunal competente para celebrar el juicio de avenencia que dispone el Código de Comercio, a reserva de causar la oportuna protesta, caso de no obtener por él que se le cumpliese la contrata.

Y como efectivamente ha tenido lugar dicho juicio y no sólo insistiese el Don Juan Manuel del Hoyo en no recibirle la carga ni satisfacerle los fletes, alegando no tener fondos ni habérselos dado hace mucho tiempo el Señor Comisario de Guerra: sino que por el Señor Gobernador Militar de la Plaza se le ha compelido a entregar la carga al mismo comisario, sin que tampoco por este se le satisfagan los fletes:

Para precaver los perjuicios que en cualquiera concepto puedan seguirse, así como a su barco y tripulación, no sólo por la falta de pagamiento sino por las demoras, entrega a consignatario extraño y demás:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra estos procedimientos, y la persona o personas que haya lugar, pidiéndome que de ello le dé el oportuno testimonio para acreditarlo donde convenga."

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta, Don Antonio, Don Pedro y Don Juan **Mateos**, vecinos de Santoña.

107.- LUGRE "NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Diego de Ceballos

Arqueo: 41 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: San Sebastián - Santoña

Carga: Vino y aceite

El 11 de julio de 1836, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de la plaza, Don Diego de Ceballos, capitán del lugre español nombrado "**Nuestra Señora del Carmen**", de cuarenta y una toneladas y siete hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que el día nueve del corriente y hora de las cinco de su mañana, salió del puerto de San Sebastián con carga de vino y aceite, por cuenta de Don José Luis de Vidaurreta, del comercio de aquella ciudad, y a la orden de Don Julián José de **Lombera** en este Puerto de Santoña, donde ha llegado en este día a las siete y media de esta misma mañana.*

*Pero como durante la travesía, y hallándose a la altura de Ondárroa hubiese sufrido veinte y dos horas de calmas, **ventolinas** y fuertes marejadas de Nordeste que impedían gobernar el barco, trabajándole del modo más violento, sondearon las bombas para reconocer su estado de aguas, y hallaron que entre ella salía algu-*

na parte de vino, por cuya razón infiere que hubiese ocurrido avería, tanto o más cuanto que desde las cuatro de la tarde del día de ayer en que cesó la calma y ventolinas que habían sufrido desde las seis de la anterior, les acometió un fuerte viento Nordeste, con mucha marejada y con él entraron en este Puerto.

Y a fin de cortar los perjuicios que por estos acontecimientos puedan haberse seguido o seguirse en cualquier concepto al barco, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y demás en derecho necesarias con el mar, vientos, todos los elementos, y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el oportuno testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

En iguales términos declararon Don Antonio de Munitis, Don Juan Antonio de Ugalde, y Don Juan José de Arana, marineros de dicho lugre.

108.- POLACRA "TRES AMIGOS"

Nacionalidad: Española

Capitán y primer piloto: Don Pedro de Bouza Mayor

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: La Coruña – Santander

Carga: Aguardiente y azúcar

El día 1 de octubre de 1836, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de la plaza, Don Pedro de **Bouza Mayor**, capitán y primer piloto de la polacra española nombrada "**Tres Amigos**", de la matrícula de La Habana, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que el día veinte y seis de Septiembre último a la una de su tarde, dio a la vela con viento bonancible del cuarto cuadrante en el Puerto de La Coruña, cargado de aguardiente y azúcar, por cuenta de los Señores **Pola**, **Mendive** y **Compañía**, de aquel comercio, a la orden de Don **Francisco Díaz**, del de **Santander**:*

Que a las cinco de la tarde se quedó enteramente calma, hasta las diez de la noche que empezó a entablar por el tercer cuadrante:

Que en este estado continuaron con vientos flojos del tercer y cuarto cuadrante, hasta las cuatro de la tarde del día veinte y nueve que se quedó calma y llamó el viento al Sud Sudeste muy flojo, a cuya hora se encontraban a la altura N. S. del Cabo Mayor, distancia de media milla, y se pusieron a bordejear en demanda del Puerto, para aprovechar la marea, que era “plemar” de siete y media de la noche:

Que a las siete arribó el Practico a bordo, y habiendo quedado en calma enteramente determinó el fondearse en la ensenada del Sardinero, lo que ejecutaron a las siete y media con la ancla de babor y treinta brazas de cadena de catorce líneas:

Que a las nueve empezó a entrar el viento del Oeste, el cual fue refrescando hasta hacerlos garrear, a pesar de haber arriado setenta brazas de la misma cadena, y viendo que no conseguían el aguantarse y que se encontraban en eminente peligro al ancla, dispuso el práctico hacerse a la vela, lo que verificaron las once de la misma noche, mareando el contra foque y la cangreja, después de haber abalizado la ancla:

Enseguida se vieron obligados a forzar el buque a la vela para desempeñarse de la costa, a cuyo efecto largaron la gavia con dos rizos, el trinquete, el foque con un rizo y el velacho con tres rizos:

Que a las cinco, habiendo cargado el viento con recios chubascos se les rifó la gavia y el foque, y se vieron precisados a envergar las de respeto para aguantarse con toda la vela posible a barlovento del Puntal de Santander, por ver si lo conseguían el treinta por la mañana:

Que siguieron así toda la noche en vuelta de fuera, hasta el amanecer que habiendo aclarado el día se encontraron próximos al Fraile de este Puerto de Santoña, viraron en vuelta de tierra forzando el buque su vela, con objeto de barloventear insistiendo en tomar a Santander:

Más a las dos de la tarde, habiendo vuelto a revirar en vuelta de tierra, lejos de poder adelantar ni un décimo de milla para el Oeste, le perdieron a causa de la mucha corriente que se dirige al Este con la mas rápida velocidad; y a las dos y media reunió en junta la tripulación y oficiales con arreglo a Ordenanza y se deliberó arribar a este Puerto de Santoña, lo que tuvo efecto a las cuatro de la misma tarde, siguiendo muy mal cariz y viento fresco del Oeste.

Con este motivo, y a fin de evitar los perjuicios que por dichos aconteci-

mientos puedan seguirse y haberse seguido en cualquier concepto al barco, aparejo, cargamento, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el oportuno testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga.”

En iguales términos declararon Don Lorenzo Vía de Montes y Don Juan Ignacio de la Sierra, pilotos de dicha polacra; y Don Vicente Escobedo, práctico y vecino de la ciudad de Santander.

109.- BERGANTÍN “JOVEN JULIANA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ángel de Acha

Arqueo: 101 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Santander - Burdeos

Carga: Cacao

El 31 de octubre de 1936, compareció en **Santoña** ante el escribano del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de la plaza, Don **Ángel** de Acha, capitán del bergantín **español** nombrado "**Joven Juliana**", de ciento y una toneladas y diez individuos de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que a las cinco de la mañana del día veinte del corriente, salió del puerto de Santander con práctico y viento **terral**, cargado de cacao para el de Burdeos, a la orden de quien corresponda, y siguió su derrota con variables vientos hasta el día veinte y ocho a las doce de la noche, que hallándose a la altura de 45° al Norte y 4° con 31' de longitud del meridiano de Cádiz, les cargó el viento al Norte y Nordeste:*

Y siéndoles imposible continuar su rumbo, viraron en demanda de España con las dos gavias sobre el tamborete, el trinquete y la mayor a tres fajas, pero sin poder evitar que les cruzasen las marejadas de banda a banda; tal era el furor del temporal:

*Que en este Zozobranste estado fueron remitiendo, hasta el día veinte y nueve a las siete de su mañana, en que hallándose a la altura de 43" y 56' y longitud 4° con 4', sin embargo de haber dejado sólo el trinquete y la mayor a tres fajas y la **trinquetilla**, fueron tan repetidos y violentos los golpes de mar de banda a banda que les desbarató el fogón y parte de la sobre empavesada; y habiendo sondeado la bomba hallaron seis pulgadas más de agua por hora de las comunes, lo que les obligó a dar a ella incesantemente:*

*Que en esta situación continuaron hasta las siete de la mañana del día de ayer, treinta, en que reconocieron el monte de este Puerto; y habiéndose reunido en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a **él** si les fuese posible:*

*Con este objeto se dirigieron a **él**, pero una racha de viento por la proa, poniéndoles en la mayor peligro, les forzó a dar fondo en el Fraile que está a la embocadura, entre nueve y media y diez de la misma mañana, aguantándose sin ningún **auxilio** hasta la una de la tarde, que arribó el Práctico con la lancha de socorro; les mandó levar la ancla, y no siéndole posible conseguirlo la dejó **aboyada** con quince brazas de cadena, y por fin entraron en el Puerto a las tres de dicha tarde.*

*Y a fin de evitar los perjuicios que con motivo de estos acontecimientos puedan haberse seguido o seguirse **al** barco, aparejo, cargamento, y tripulación:*

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio."

En iguales términos declararon Don Martín Vicente de Ibararán, Don Diego de Asqueta, y Francisco de Cortazar, pilotos y marineros de dicho bergantín.

110.- CORBETA "JULIANA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Pereyra

Arqueo: **130** toneladas

Tripulación: **22** marineros

Origen – Destino: La Coruña - Santander

Carga: En lastre

El 15 de diciembre de 1836, compareció en **Santoña** ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra, Don José Pereyra, capitán de la corbeta española nombrada "Juliana", de ciento treinta toneladas y veintidós marineros, de la matrícula de La Habana, en cual manifestó lo siguiente:

"Que a las once de la mañana del día seis del corriente salió del Puerto de La Coruña con vientos flojos del "Sudueste" para el de Santander, en lastre y a la orden de los Señores Mora y Portillo, del Comercio de Santander.

Que con el mismo viento y algunas brisas del "Oes-Norueste" continuó hasta las tres de la tarde del día 8, en que encontrándose a la vista del Puerto de su destino, Santander, les entró un furioso temporal del mismo viento, que les obligó a capearle haciéndose a la mar:

*Que en este violento estado, y siempre con el objeto de tomar a Santander, se fueron a sosteniendo hasta la mañana del trece; en que hallándose a Sotavento de este de **Santoña** se arreció en tales términos que les fue imposible aguantarse y como correr estaban en eminente peligro de zozobrar, reunió en junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron arribar a este si les fuese posible.*

*Que con este objeto dirigieron a él su rumbo y con el auxilio de un práctico de **Laredo** dieron fondo a las seis de la tarde en el Fraile de este Puerto.*

*Que durante toda la noche del mismo día trece y la mañana del catorce, se hizo cada vez más incapotable y peligroso el huracán; el práctico de **Laredo**, como no era del número de los de **Santoña**, dejó el buque sin entrarlo en puerto, y viendo que aquel no venía, sin embargo de haber tirado varios cañonazos llamando*

auxilio, echó el bote al agua para buscarle, sin embargo de contar como perdidos a los cinco hombres embarcados en él:

Pero felizmente a las cuatro de la misma tarde arribó el práctico que les ordenó dar pique a la ancla, por ser imposible levarla, lo que verificaron, dejándola abalizada con ochenta y cinco brazas de cadena de doce líneas, y finalmente, a las ocho de la noche del mismo día dieron fondo en este puerto.

Por cuya razón y con el objeto de precaver los perjuicios que con motivo de estos acontecimientos y forzosa arribada puedan haberse seguido y siguiere al barco, aparejo, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el oportuno testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga.”

En iguales términos declararon Don Joaquín Baamonde, Don Castor de Soto y Don Juan Pereira, piloto tercero y agregado del mismo buque.

AÑO 1837

111.- QUECHEMARÍN "PALOMA"**Nacionalidad: Española****Capitán: Don Juan Frade****Arqueo:****Tripulación:****Origen - Destino: La Coruña - Santoña****Carga: Pertrechos de guerra**

El 29 de enero de 1837, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de la plaza, Don Juan Frade, capitán del quechemarín español nombrado "**Paloma**", de la matrícula de Vía Vélez, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que habiendo sido cargado en el Puerto de La Coruña por cuenta de Don Juan José de Arana, Contratista General de Transportes a la orden de su comisionado en esta Plaza, Don Juan Manuel del Hoyo, llegó el día seis del corriente e hizo presentación al mismo Hoyo del conocimiento y contrata **de fletamento**, para que dispusiese la descarga y le satisficiese los fletes que la **misma** señala, a razón de cuatro y medio reales cada uno de los doscientos sesenta y un quintales de pertrechos de Guerra que conducía, y cinco por **ciento** de carga ordinaria, pero como este se negase a verificarlo hubo de demandarle ante el tribunal ordinario de esta Villa, por no haber otro de comercio:*

Que se celebró el juicio de avenencia dispuesto por el Código, en el cual negó citado Don Juan Manuel del Hoyo ser tal consignatario, encargado ni comisionado, y que el cargador no pudo ni debió consignarle este transporte, según resulta de la Certificación del mismo juicio que se le provistó:

*Que por esta razón y a reserva de causar la oportuna protesta, hizo fiel entrega de la carga al representante de la Hacienda Militar de esta Plaza, de cuya contenta también se ha escudado, **más** que tampoco por este se le han satisfecho los fletes.*

Y con el objeto de precaver los perjuicios que en cualquiera concepto puedan seguirse a él, el barco, y tripulación, tanto por la falta de pagamiento de la contrata como por las demoras y demás gastos y costas:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el cargador, consignatario, y otro cualquiera a quien competa, pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

En iguales términos declararon Don Antonio Batalla, vecino de Tazones; Don Juan Pividal, vecino de Castropol; y Don Francisco Pérez Viña, natural de Vía Vélez.

112.- LUGRE "SAN JOSÉ"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista de Marecheaga

Arqueo: 70 toneladas

Tripulación:

Origen - Destino: Santoña - Bilbao

Carga: Piezas de artillería y otros pertrechos de guerra

El 29 de mayo de 1837, compareció en Santona ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de la plaza, Don Juan Bautista de Marecheaga, capitán del lugre español nombrado "**San José**", de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día ocho del corriente contrató con el Señor Ordenador de la Plaza de Bilbao la conducción en su buque de diferentes Piezas de Artillería y otros pertrechos de Guerra, desde esta Plaza a aquella, por el flete de cuatro mil reales vellón, de los cuales recibió los dos mil y otros debían satisfacerse a su regreso, previa la fiel entrega:

Que con este motivo trató de darse a la vela en el primer buen tiempo, y con efecto, lo verificó el día once a las cinco de su mañana, y en la noche del mismo día llegó a este Puerto:

Que el doce, tan ponto como saltó en tierra se presentó con el oficio de que era portador para la carga al Señor Comandante de Artillería de esta Plaza, el cual le manifestó que dos días antes se habían embarcado los cañones y demás efectos que se le pedían, pero que sin embargo se presentase al Señor Comisario de Guerra con la contrata, por si tenía facilidad de darle otra carga:

Que con efecto, se presentó a dicho Señor Comisario el cual le cogió la contrata y le indicó podía conducir a Castro veinte y tres quintales de pertrechos de Guerra que se debían embarcar:

Que el mencionante convino en ello con tal que por el viaje se le diese por cumplida la contrata, o que en otro caso le fijase el precio, porque se quería obligar al transporte de los veinte y tres quintales:

Que ni uno ni otro quiso verificar el Señor Comisario y que tampoco le ha querido devolver la contrata hasta hoy día, teniéndole entretenido desde el de la llegada con la esperanza de facilitarle carga; pero como esta nunca se le llegase a proporcionar, sin embargo de haberla representado infinitas veces que serían de cuenta o de quien hubiese lugar todas las demoras:

Habiendo cumplido por su parte todo lo dispuesto por el Código respecto a la petición de cargamento en esta Plaza, de las personas a quienes competía, como eran los Señores Comisario de Guerra y Comandante de Artillería, Ordenador a quien ofició a los dos días de su llegada sin obtener ningún resultado hasta el punto de darse a la vela en lastre.

Y a fin de poder precaver los perjuicios originados y hacer la relación competente del cumplimiento de la contrata e importe de demoras, en la vía y forma que más haya lugar:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias, contra el fletador, cargador, Señor Comisario de Guerra de esta Plaza, y demás que hubiese lugar en derecho, pidiéndome que de ello le libre el competente testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Feliciano Zabala, Don Felipe Lombera, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña el primero y último y el segundo residente en ella.

113.- POLACRA GOLETA "LA JOVEN EMILIA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Fernández

Arqueo: 52 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen - Destino: Puerto Rico - Santander

Carga: Cacao y cueros

El día 23 de setiembre de 1837. comoareció en **Santoña** ante el escribano del público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de la plaza, Don Manuel Fernández, capitán de la polacra goleta nombrada "**La Joven Emilia**", el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día veinte y nueve de Julio último salió de Puerto Rico con carga de Cacao y cueros por cuenta de varios interesados, con destino al de Santander, a su propia consignación y la de Don José María Dóriga, del Comercio de la misma Ciudad:

*Y siguió su viaje bonancible con tiempo y vientos varios, hasta la noche del doce al trece del corriente y hora de las dos de la mañana, que hallándose a ocho o diez millas del **Cabo Mayor** aguardando el día para enderezar al Puerto de su destino, les acometió un furiosos temporal de lluvias y vientos del tercer y cuarto cuadrante, que les obligó a aferrar el velacho, quedando con el trinquete, la mayor a tres rizos, y la **trinetilla**:*

*Que en esta disposición, a pesar de las fuertes oleadas que les entraban, siguieron aguantándose con rumbo a fuera para franquearse de la costa, más que se hizo tan fuerte el huracán que a cosa de las tres y media desmanteló el **mastelero** del **juanete** con toda la cabeza del **mastelero** del velacho, haciendo pedazos el foque, la **trinetilla** y varios cabos:*

Que a pesar de esto maniobraron reponiendo en lo posible parte de su aparejo, reconocieron la bomba y advirtieron que hacía diez pulgadas de agua en lugar de las seis comunes, y siempre vuelta afuera permanecieron hasta todo el día trece y parte del catorce, a las ocho de cuya mañana sin cesar aún las ráfagas, chubascos y huracanes, reconocieron hallarse a la altura del monte de este Puerto:

*Pero como varios golpes de mar les hicieron cabecear diferentes veces, rompiendo el pescante de la **mura** del trinquete y llenándoles el buque de agua con eminente riesgo de zozobrar, reunió en Junta la tripulación arreglado a Ordenanza, y unánimemente acordaron arribar a este Puerto si les fuese posible, para salvarse con el Barco y cargamento, lo que **verificaron** a las dos de la tarde del mismo día catorce, en que después de **dado** fondo se les puso en observación por la Sanidad, y en ella han permanecido hasta este día, que se les ha admitido a libre plática:*

*Y a **fin** de precaver los perjuicios que con motivo de estos acontecimientos puedan haberse seguido o se sigan en cualquier concepto al Barco, aparejo, cargamento, y tripulación:*

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos, y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el correspondiente testimonio, para acreditarlo donde y cómo la convenga."

En iguales términos declararon Don Bernardo **Corneli**, Don Manuel Sánchez, y Don Manuel Iglesias, piloto y marineros de dicha polacra goleta.

AÑO 1838

114.- GOLETA "LOS AMIGOS"

Nacionalidad: Española

Capitán y piloto: Don Manuel **Gortázar**

Arqueo: 49 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: Sevilla - Santander

Carga: Aceite, velas y otros efectos

El 26 de febrero de 1838, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de la plaza, Don Manuel Gortázar, capitán y piloto de la goleta española nombrada "Los Amigos", de porte de cuarenta y nueve toneladas y siete hombres de tripulación, de la **matrícula** de Bilbao, el cual declaró lo siguiente:

"Que a las once y media de la mañana del día cinco del corriente, salió del Puerto de Sevilla asistido de práctico, con vientos del primer cuadrante y apariencias de continuar, cargado de aceite, velas y otros efectos, por cuenta de la Señora Viuda de Olea y más de aquel comercio, y a la orden de los Señores Pedraja, Barbachano y otros del de Santander:

Que siguieron su derrota sin novedad hasta cerca del amanecer del día once, en.que hallándose a la altura del Cabo de Finisterre les cargó un fuerte temporal del mismo Primer cuadrante, con mares tan gruesas y encontradas que les cruzaba de babor a estribor, y siéndoles imposible resistir reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente convinieron en arribar al Puerto de Aldán, como mejor para las salidas al Norte, y lo verificaron a las ocho de su mañana; dieron fondo a las cuatro de la tarde asistidos del Práctico y el día doce se les admitió a libre plática:

Que en dicho puerto continuaron hasta las cinco y media de la mañana del diez y ocho, en que salieron con vientos del Segundo Cuadrante y todo aparejo; pero a las doce de la misma noche les cargó bastante por el Tercer Cuadrante; no les fue posible seguir y arriaron todas las velas, quedándose sólo la gavia sobre el tamborete:

Y habiendo notado que las bombas daban alguna aceite y que el buque hacía bastante agua, continuaron sin cesar hasta bajar de diez a once pulgadas; siguiendo su derrota hasta la altura de las Tinas, distancia del E. como seis millas, poco más o menos:

Que el día veinte y uno a las 6 de la tarde, les volvió a cargar en viento por el 3º cuadrante, en términos que les era imposible resistir las corrientes, amaneciendo el día veinte y dos a la Punta de Ajo con bastante viento por el Sur "Sudueste", volvió a reunir en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente acordaron arribar a la Ría de este Puerto de Santoña, a donde dieron fondo a las cuatro de la misma tarde:

Y se aguantó hasta el día de ayer veinte y cinco con las anclas, pero como los vientos del Sur se arreciaron y la mucha mar por el Noroeste y les faltare una de las anclas Esperanza que por la argolla dejaron abolizada, no tuvieron más remedio que acometer a la Barra y dar fondo a las dos y media de la propia tarde del veinte y cinco en ocho brazas de agua:

Con cuyo motivo, tan luego como ha sido admitido a libre plática, y a fin de precaver los perjuicios que con motivo de estos acontecimientos puedan haberse

seguido o se sigan en cualquier concepto al Barco, aparejo, cargamento, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

En iguales términos declararon José de Jaureguizar, Claudio de Gondra y Francisco Eguren, tripulantes de dicha goleta.

115.- QUECHEMARÍN "NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA"

Nacionalidad: Española

Capitán: José González de la Riva

Arqueo: 30 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: Castropol (**Asturias**) - Santander

Carga: Maíz, habichuelas y otros efectos

El 23 de abril de 1838, compareció ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de la plaza, Don Juan González de la Riva, capitán del quechemarín español nombrado "Nuestra Señora de Begña", de porte de treinta toneladas y siete individuos de **tripulación**, de la matrícula de Tapia, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las once del día veinte y uno del corriente, salió del Puerto de Castropol cargado de maíz, habichuela y otros efectos, por cuenta de Don Francisco Blanco, Don Antonio de Casas y otros de aquel comercio, y a la orden de Don Antonio de Cortiguera y Don Vicente Artiñano del de Santander:

Que siguieron su derrota con el viento al "Sudueste" a la salida hasta dos millas de las puntas del Puerto, que varió al Noroeste, y con todo aparejo siguieron otras nueve millas, pero como a cosa de las dos de la tarde fue oscureciendo el horizonte y aumentándose aquel hasta hacerles caminar cinco millas por hora:

Que a las seis de la misma tarde aún se hizo más recio y les obligó a recoger velas y quedarse sólo con el trinquete y la Gavia, hasta las ocho de la noche en que les fue preciso recoger rizos al trinquete, pero a eso de las doce se hizo tan furioso y les puso en eminente peligro de zozobrar, arriaron la Gavia, presentaron otro aparejo para favorecer el palo, y reuniendo en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, se decidió unánimemente arribar al primer puerto practicable y aliviar el Buque, alijándole de lo que existía encima de la cubierta:

Y lo verificaron con dos vergas de respeto, su calabrote de seis pulgadas de sesenta brazas, dos remos de veinte pies de largos, una cuarterola de agua, dos Barriles de Id. y dos baúles de los Pasajeros:

Pero como la Borrasca aumentase aún, abrieron la Puerta de la Cámara, rompieron el mamparo de proa, y la carga que venía bajo escotilla perteneciente a los pasajeros se alijó de cuatro cajones y setenta docenas de huevos y ochenta jamones.

Que a las dos de la mañana del día veinte y dos aún se arreció el temporal, aseguraron el trinquete a todos rizos y resolvieron alijar el barco de más carga; y lo verificaron con Parte del maíz y habichuela, sin poder asegurar que cantidad:

Y a las cinco de la mañana, considerándose a bastante altura, trataron de cambiar el aparejo por estribor, pero como la Gran mar no les dejaba hacer rumbo y el viento era cellisca tan fuerte y espesa como el humo más denso, sin embargo de tener tres hombres al timón, a las doce del mismo día les vino un Golpe tan fuerte de mar por la popa, que pasando por encima de todos se consideraron ya perdidos; pero, sin embargo, no causó otra avería que en la Empavesada; que con este motivo resolvieron alijar nuevamente el Barco, lo que llevaron a efecto hasta las dos de la tarde.

Que vinieron siguiendo la vía hasta las tres y media, deseosos de encontrar una Plaza donde salvar sus vidas: que en aquel intermedio divisaron un Bergantín Goleta buscando también tierra, y que a las cuatro avistaron la Costa y Cabo de Quejo y el Monte de Santoña, y convencidos de que les era imposible entrar en Santander, tanto por el temporal como por la falta de marea, se dejaron seguir al abrigo del monte:

Y a las seis y media fondearon en el Fraile de este Puerto, donde se mantuvieron hasta las once del día de hoy, en que levaron la ancla y con las velas a todos rizos consiguieron el arribo en esta Ría.

Con este motivo, tan luego como le ha sido admitido a libre plática, y a fin de precaver los perjuicios que por razón de estos acontecimientos se han seguido y puedan seguirse al Barco, aparejo, cargamento, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el correspondiente testimonio, para acreditarlo donde y cómo le convenga."

En iguales términos declararon Cipriano Pérez Lebreo, Don Sebastián López Acebedo, pasajeros y vecinos de Tapia

116.- PATACHE "SAN JOSÉ"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José María Gayol

Arqueo: 20 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen -Destino: La Coruña - Santoña

Carga: 500 fanegas de maíz

El día 27 de junio de 1838, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don José María Gayol, capitán del patache español nombrado "**San José**", de porte de veinte toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de Tapia, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que el día trece del corriente y cuatro horas de su tarde, salió del Puerto de La Coruiia con cargamento de quinientas fanegas de maíz por cuenta de Don José Rodríguez Villanueva, del comercio de Luarca, a la orden de Don Gregorio González, del de Limpias, habiendo llegado sin novedad a este Puerto el día diez y nueve del mismo y nueve horas de su mañana, después de haber hecho escuela (escala) en el de Luarca a recibir órdenes del cargador, con arreglo a lo estipulado en la contrata de **afletamiento**:*

Que en el mismo día notició su llegada al consignatario González, quien al siguiente veinte vino a bordo, se hizo cargo de los documentos, haciendo abrir escotillas y examinado el cargamento se marchó sin dejarla ninguna orden:

*Que el día veinte y cinco vino a bordo, tomó muestra del cargamento y sabe procedió a cierto reconocimiento **pericial** Judicial respecto de su calidad, sin que el relacionante tomase en ello parte, respecto no consentir en ninguna clase de avería:*

*Que ayer veinte y seis, entre las diez y las once de su mañana, habiéndole hecho los perjuicios que se le irrogaban con tan largas estadía, le dio orden para que fuese a descargar en la inmediata de **Laredo**, con cuyo motivo solicitó y obtuvo el permiso de la Aduana para verificarlo, más a las pocas horas le dio contra orden escrita mandándole permaneciese aquí hasta nuevo aviso:*

Y como en ello se le sigan perjuicios y gastos de la mayor consideración, sin poder saber hasta donde llegarán con el fin de precaverlos y dejar salva su reclamación para ante, cómo, y contra quien corresponda:

*Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el consignatario, remitente, y **demás** que haya lugar, respecto al pago de **estadías** y demás perjuicios que puedan originarse en cualesquier concepto, al cargamento que hoy se halla en buen estado, Barco, Aparejo, y tripulación, pidiéndome que de ellos le dé el competente testimonio, para acreditarlo donde, cómo, y según mejor le convenga."*

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Joaquín Temes, Don Matías Martínez, y Don Ricardo Vivanco, vecinos y natural de la Villa de Santoña.

117.- QUECHEMARÍN “SAN JOSÉ Y ÁNIMAS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Joaquín de Sagarraga

Arqueo:

Tripulación:

Origen –Destino: La Coruña – Santander

Carga: Cueros y aceite

El día 7 de setiembre de 1838 a las cinco de la tarde, compareció en Santoña ante el escribano público, Don Joaquín de Sagarraga, capitán del quechemarín español nombrado "San José y Ánimas", de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las seis de la mañana del día cinco del corriente, salió del Puerto de La Coruña con viento del "Sodueste" cargado de cueros y aceite por cuenta de Don Bartolomé de Casas Díez y otros de aquel comercio, a la orden de los Señores Bolado y Hermanos, y de Mariano Zumelzu, del de Santander.

Que siguieron su derrota hasta la altura del Cabo Vares, dos leguas al Norte, en que les refrescó el viento con bastante marejada y obligó a arriar la mayor y la mesana, tomando rizos al trinquete:

Y asísiguieron hasta las seis de la misma tarde en que se hizo a huracán, con chubascos, rompiéndole la verga de la Gavia y destrozándoles ésta, siguiendo sólo con el trinquete, hasta las cuatro de la tarde del día seis, que calmado el viento izaron todo el aparejo menos la Gavia, con objeto de aprovechar el viaje.

A las cinco de la tarde se encontraban a la altura de la Requejada, tres leguas al Norte, donde salió Viento Bonancible al "Sueste", con el que continuaron hasta las ocho de la misma noche en Vuelta del Este, pero como el semblante fuese de virazón del tercer cuadrante tomaron la vuelta del Oeste con dos fajas de rizos a la mayor y la trinquetilla, hasta las tres y media de la mañana de hoy, en que declarándose dicha virazón del tercer cuadrante, les obligó a arriar el trinquete y poniéndose a la capa, donde permaneció hasta las seis en que determinó recalar la misma maniobra al abrigo del Cabo Mayor, con objeto de aguardar la marea.

Más, aunque lo consiguieron a las ocho y media, siéndoles imposible resistir ni demorarse en aquel punto, reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza y de unánime conformidad se acordó arribar al Puerto más inmediato que pudiesen, afín de salvarse con el Barco y cargamento, lo que pusieron en ejecución enderezándose a este de Santoña con la mayor a dos fajas de rizos y la trinquetilla.

Más habiéndoseles roto la verga de aquella, la arriaron y compusieron del mejor modo posible, pudieron por fin arribar y dar fondo a las dos de esta tarde, sin haber omitido en todo el viaje el sacar el agua que se descubrió e hizo el Barco, en fuerzas de las grandes marejadas y golpes de mar.

Y con objeto de precaver los perjuicios que en cualquier concepto puedan haberse seguido o seguirse por estos acontecimientos al Barco, aparejo, cargamento, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos, y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el correspondiente testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos de este relato y de la certeza del mismo, Don Miguel Antonio Ceballos, Don Víctor de Ugalde, y Don José Antonio de Arteche, marineros de dicho quechemarín.

118.- QUECHEMARÍN "CONCEPCIÓN"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Carlos Madariaga

Arqueo: 37 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: La Coruña – Santander

Carga: Cueros, arroz y otros efectos

El mismo día 7 de setiembre de 1838, compareció en Santoña ante el escribano público, Don Carlos Madariaga, capitán del quechemarín español nombrado "Concepción", de treinta y siete toneladas y siete hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual declaró lo siguiente:

"Que a las seis de la mañana del día cinco del corriente salió del Puerto de La Coruña con viento al "Sudueste", cargado de cueros y arroz y otros efectos, por cuenta de Don Bartolomé de Casas Díez y otros del comercio de aquella ciudad, a la orden de los Señores Bolado y Hermanos, Cuesta y demás, del de Santander:

Que siguió su derrota hasta la altura del Cabo de Vares, dos leguas poco más o menos al norte, en que refrescando el viento con bastante marejada, les obligó a arriar la mayor y la mesana, tomando rizos al trinquete:

Y así siguieron hasta las seis de la tarde en que se declaró huracán con chubascos, que resistieron arriando la Gavia y aferrando la mesana, hasta las cuatro de la tarde del siguiente día seis, que calmando el viento izaron todo aparejo con objeto de aprovechar el viaje:

Que a las cinco de dicha tarde, encontrándose en la altura de Requejada, como tres leguas al norte, salió viento del Sur Bonancible, con el que continuaron en Vuelta del Este, hasta las 8 de la noche que se puso semblante de virazón del tercer cuadrante, y en su vista tomó vuelta Oeste con dos fajas de rizos a la mayor y la trinquetilla:

Más, como a las tres y media de la mañana de hoy se declarase dicha virazón del tercer cuadrante, se puso a la capa con el trinquete a dos fajas de rizos, el que la verga se partió a eso de las seis de la mañana; y habiendo seguido a la capa con el tallaviento rizado, hasta que aquella se echó mucho, siendo las diez y media de la mañana, sotaventados del Puerto de su destino en fuerza de las grandes marejadas, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente acordaron arribar a este de Santoña si les fuese posible, como más inmediato, a fin de salvarse con el Barco y cargamento, que suponían pudiese haber sufrido algo por haber advertido agua en fuerza de tantos golpes, la que sacaron siempre durante el temporal, y por fin consiguieron arribar como se propusieron, dando fondo a las dos de esta tarde.

Y con objeto de precaver los perjuicios que por estos acontecimientos puedan haberse seguido o se sigan bajo cualquier concepto al barco, aparejo, cargamento, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el correspondiente testimonio, para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos del acto y de la certeza del relato del capitán, Don José de Inchaurtieta, Don Ramón Achondo, y Don Fabián de Uriaguereca, marineros de dicho quechemarín.

119.- QUECHEMARIN "NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Ramón de Igartua

Arqueo: 48 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: Cádiz - Santander

Carga: Vino, aguardiente, sal y otros efectos

El 7 de setiembre de 1838, compareció en **Santoña** ante escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado, Ayuntamiento y Guerra de la plaza, Don Juan Ramón de Igartua, capitán del quechemarín español nombrado "**Nuestra Señora del Carmen**", de cuarenta y ocho toneladas y siete marineros de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las 9 de mañana del día 23 de Julio salió del Puerto de Cádiz con vientos del Oeste, cargado de vino, aguardiente, sal, y otros efectos, por cuenta de varias Casas de aquel comercio y la Hacienda Pública, a la orden de otras del Santander y esta Aduana de Rentas:

*Y habiéndoles anochecido como legua y media fuera de la Torre a causa de la contrariedad de los vientos, siguiendo siempre **bordejeando** hasta el día treinta, que después de haber examinado la imposibilidad de montar el Cabo de San Vicente por la mucha mar y contrario viento, dieron fondo en Sagres:*

*Que allí **permanecieron** hasta el nueve de Agosto, en que dieron las velas con viento al "**Esnordeste**", siguieron su derrota bastante contrariado hasta el veinte y nueve, en que montando el Cabo de **Finisterre** y siéndole irresistible la contrariedad del viento y grande mar, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron arribar al Puerto de **Aldou**, y lo consiguieron a las nueve de la noche del siguiente **día treinta:***

*Que permanecieron allí hasta el cuatro del corriente, en que salieron viento "**Sudueste**"; se encontraba al anochecer a la altura del Cabo Villano y **Lages**, en*

que el chubasco tiempo les obligó a tomar dos fajas al trinquete y uno a la mayor, y así continuó su rumbo hasta el anochecer del día seis que encontrándose a la altura de San Martín de la Arena aplacó el viento:

Que a las nueve de la noche les entró el "Surueste" y siguiendo así hasta la una de la mañana del siete, que determinando entrar en vuelta del Oeste no lo pudieron conseguir por venir de allí el viento:

Que amanecieron hoy día siete con chubascos y horizonte muy cargado sin descubrir tierra, trataron de conseguirlo viniendo en vuelta de ella, por ver si podían tomar a Santander, puerto de su destino, pero a las seis de la mañana arreció tanto el viento y chubasco, que obligados a arriar la mayor y trinquete, quedaron sólo con el trinquete a dos fajas de rizos, según estaba:

Que en este estado, imposibilitados de resistir cuasi encima de cubierta, se persuadieron verse forzados a ir a Castro o Bilbao, descubrieron por fin tierra a las nueve de la mañana, la que después de reconocida les confirmó en aquella persuasión; pero como hubiese aplacado el viento a eso de las once, volvió a reunir en Junta la tripulación y de conformidad se acordó arribar a este Puerto de Santoña, ya que les era imposible hacerlo al de Santander, lo que consiguieron a las tres de esta tarde, donde se les ha visitado por el Resguardo y puesto a libre plática inmediatamente.

Y con objeto de precaver los perjuicios que por estos acontecimientos puedan haberse seguido o se sigan bajo cualquier concepto al Barco, aparejo, cargamento, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello la dé el correspondiente testimonio, para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos de esta protesta de mar y de la certeza del relato, Don Juan Bautista de Arrarte, Don Juan Bautista de Larragan, y Don Vicente Bareño, piloto y marineros de dicho quechemarín.

120.- LANCHÓN “NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN”

Nacionalidad: Española

Patrón: Don Manuel Endeisa

Arqueo: 12 toneladas

Tripulación: 7 marineros; 37 soldados de tropa

Origen –Destino: Santander - Santoña

Carga: Harinas y otros efectos

El 29 de setiembre de 1838 a las cinco de la tarde, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de la plaza, Don Manuel Endeisa, patrón del lanchón español nombrado "**Nuestra Señora de la Concepción**", de porte de doce toneladas y siete hombres de tripulación, de la matrícula de Ea, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las cinco y media de la mañana de este día salió del Puerto de Santander con viento bonancible y viento terral, cargado de harinas y otros efectos por cuenta de la Hacienda Nacional Militar para entregar en esta al Señor Comisario de Guerra, y treinta y siete individuos de tropa:

Que como a las siete, estando una legua fuera de puntas, les cargó el viento del Oeste, con fuertes chubascos y mar grande, y siguió forzado a virar en vuelta de afuera con sólo el trinquete y el tallaviento, para montar el Cabo de Quejo.

Que haciéndose cada vez más fuerte el viento, así como los chubascos, y no siéndoles posible por ningún concepto volver a arribar a Santander, continuó su rumbo aunque zozobroso, y por fin entró aquí a las doce del medio día sin cesar el chubasco y después de haber sufrido varios golpes de mar que le pusieron en eminente peligro mayor, con la imposibilidad de manejarse por tanta gente después de la carga, que por aquella razón sufrió alguna avería.

Y con el objeto de precaver los perjuicios que por estos acontecimientos puedan haberse seguido o se sigan en cualquier concepto al barco, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidién-

dome que de ello le dé el competente testimonio, para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos al otorgamiento de la protesta de mar y de la certeza del relato, Don Domingo Aguirre, Don Juan de Barainca, y Don Martín Antonio de Urioste, marineros de dicho lanchón.

121.- BERGANTÍN "PILES"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Miguel Baldés

Arqueo: 140 toneladas

Tripulación: 15 marineros

Origen - Destino: La Habana - Gijón

Carga: Azúcar, cueros y otros efectos

El día 6 de noviembre de 1838, compareció en **Santoña** a las tres de tarde ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de la plaza, Don Miguél Baldés, capitán del bergantín español nombrado "**Piles**", de porte de ciento cuarenta toneladas y quince marineros de tripulación, de la matrícula de Gijón, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las seis de la mañana del día veinte y cinco de Agosto último, salió del puerto de La Habana cargado de azúcar, cueros y otros efectos, por cuenta de varios de aquel comercio, a la orden de otros del de Gijón, bien pertrechado de víveres, aguada, aparejo y otros utensilios anexos a la navegación:

Que siguieron sin novedad hasta el siete de Septiembre, que les cargó el viento del Este, con chubascos bastante frescos y mar grande, estando a la altura N. 30" 13', y Longitud Oeste del meridiano de Cádiz 70" 58', el que capean hasta el doce a las doce de la noche, que se hizo cada vez más fresco; y llamándolos al "Norueste" le dieron la popa con sólo la trinetilla, por serles imposible largar más vela a causa de la fortaleza del viento:

Durante cuyo tiempo observaron que el barco hacía de diez a once pulgadas en fuerza de lo mucho que trabajaba, y aliviándolo incesantemente siguieron hasta el día once y hora de las cuatro de su tarde, en que estando a Latitud N. estima 32°

20', y Longitud O. 71°, viendo que el viento ni la grande mar les dejaba, que los cariz atmosféricos se hacían cada vez peores, y que se encontraban a diez o doce leguas de la costa según Estima, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente se resolvió que para salvarse del eminente peligro en que estaban se tuviesen preparados las hachas, y si abonanzaba algo antes de llegar a varar se picasen los palos, sondease y diese fondo:

Que al empezar esta maniobra y ya recibido algunos hachazos el Palo Mayor, les llamó el viento a la tierra o Norte, y cesando en aquella maniobra siguieron en vuelta del 2° cuadrante, bien que para entonces habían desfondado varios empavesados para descargo de la grande mar que les entraba a Bordo, cuyos furiosos golpes les llevó el bote, rompió una apostura junto la jarcia mayor de estribor y varias tablas de la empavesada:

Que en este mismo día y corriendo ya con vientos al cuarto cuadrante, serían las ocho de la noche cuando les desaferró la Gavia y redonda, trataron de aferrarlas pero fue imposible por el mucho viento, se les quedó dormido el Barco varias veces sin obedecer al timón porque las velas le hacían atravesar, dieron el paño de Estribor al trinquete para que el Barco gobernase, más en cuanto se amuró le llevó el viento; dieron enseguida el de Babor en la pasadera, que también llevó el viento; y para salvarse de ser víctimas se dispuso que con navajas deshiciesen la Gavia y redonda, y ejecutado Gobernó el barco y fueron menores los golpe de mar que les puso en tanto peligro:

Que al día siguiente envergaron otra Gavia y otra trinquetilla, más después dieron el trinquete que compusieron desde la pasadera abajo, compusieron también la redonda y siguieron sin mayor novedad hasta el Treinta de Octubre, en que estuvieron próximos a Gijón, punto de su destino, como una y media milla, con viento al S. y bastante mar; y viendo que de ningún modo podían tomarle, sería la una de la tarde, se aproximaron a la Punta de Baca para abrigarse de los vientos del 3° y 4° cuadrante, que tenían apariencia de malos cariz:

Que a las cuatro el mucho viento les dejó con sólo la cangreja; y a las cinco sin vela ninguna, por cuya razón y convencidos de que por ningún concepto podían tomar el Puerto de su destino a causa del mucho viento y mar, volvió a reunir en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente se acordó tomar el puerto más próximo que les fuese posible; lo que consiguieron el día siguiente treinta y uno a las doce del día, entrando en el Puerto de *Santoña*, después de haber corrido sólo con la trinquetilla:

Que en la misma tarde se les pasó por la Junta de Sanidad y puso en observación hasta la una de la tarde de hoy, en que se les ha admitido a libre plática. Y que recelando haber sufrido el cargamento alguna avería, a fin de precaverlo, así como los demás perjuicios del Barco, aparejo y tripulación, por todos estos acontecimientos:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiera lugar, pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio, para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura y protesta y de la certeza del relato del capitán, Don José González Reguerín, Don Juan Antonio Álvarez, y Don León Morán Labandera, piloto, contra maestre y tercer piloto de dicho bergantín.

122.- QUECHEMARÍN "VIRGEN DEL AMPARO"

Nacionalidad: Española

Capitán: Manuel de Campo

Arqueo: 72,50 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen - Destino: Valencia, Cádiz - Santander

Carga: Arroz, cueros y vinos

El 23 de noviembre de 1838, compareció en **Santoña** ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de la plaza, Don Manuel de Campo, capitán del quechemarín nombrado "**Virgen del Amparo**", de porte de setenta y dos y media toneladas y ocho marineros de tripulación, de la matrícula de Cádiz, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día veinte y dos de octubre último, salió del Puerto de Cádiz con carga de arroz, cueros y vinos, por cuenta de varios Señores de aquel Comercio y del de Valencia, donde había tomado antes parte del cargamento, y a la orden de otros del de Santander:

Y siguió sin novedad particular hasta el día once del presente, en que la fortaleza del viento norte que les cargó sobre Finisterre les forzó a arribar a Muros, previo el acuerdo de Ordenanza, donde permaneció hasta el quince y diez horas de su mañana, que salió con viento al Sur y horizonte claro:

Que a poco rato les cargó el Sur Sudoeste bastante recio, y a cosa de las dos de la mañana del diez y seis su fortaleza y la del mar, les rompió la entena de trinquete por la cruz, y arriada siguieron corriendo en popa con la trinquetilla hasta las cinco de la tarde del diez y siete, en que lista otra verga de la madera de respeto y calmado el viento largaron todo aparejo a fin de coger tierra:

Que continuaron con Ventolinas del "Subdueste" hasta las cuatro de la mañana del día veinte, en que hallándose sobre Llanes les cargó el viento Sur; trataron de aguantarse a todos rizos, lo que verificaron hasta las ocho de la noche, en que después de haber perdido las trinquetillas, una a la seis y otra a dicha hora de las ocho, siéndoles ya imposible aguantar su fortaleza y el grande mar, arriaron todo aparejo y corrieron a palo seco en popa al mar:

Que a cosa de las seis de la mañana del veinte y uno, hallándose a la Altura de Machichaco, distancia unas diez millas, se llamó el Viento al Sur Sueste, y trataron de aprovecharle costeano, a fin de obtener el Puerto de su destino, en cuyo rumbo continuaron hasta igual hora de la mañana de ayer, veinte y dos, que se hallaban a la altura del Monte de este Puerto, distancia Sur seis u ocho millas:

Y como el tiempo siguiese de mal cariz y el Viento "Sudueste", convencidos de serles imposible tomar a Santander, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron entrar en este Puerto de Santoña a fin de evitar los nuevos riesgos que les amenazaba, lo que verificaron dando fondo en él a las tres de la tarde, sin haber cesado durante estos acontecimientos de dar a la bomba para aliviar al buque de la infinita agua que hacía a consecuencia del mucho trabajo y fuertes golpes de la contrariedad de las mares.

Y con el objeto de precaver las averías y perjuicios que por razón de los mismos acontecimientos puedan haberse seguido o se sigan en todos conceptos al Barco, Aparejo, Cargamento y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, Viento, todos los elementos y demás que haya lugar, y me pide que de ello le dé el competente testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar y de la certeza del relato del capitán, Don Manuel Yop, Don Manuel Márquez, y Don Mateo Martínez, marineros de la iripulación de dicho quechemarín.

AÑO 1839

123.- BERGANTÍN GOLETA "BIDARTINA"

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Don Juan Darland

Arqueo: 71 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen - Destino: San Sebastián - Burdeos

Carga: Piedras de afilar y molino

El 25 de enero de 1839, compareció en **Santoña** a las tres de la tarde, ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de la plaza, Don Juan Darland, capitán del bergantín goleta francés nombrado "Bidartina", de porte de setenta y un toneladas y seis hombres de tripulación, incluido el mismo capitán, quien declaró lo siguiente:

*"Que el día diez y nueve del presente y hora de las tres de su mañana, salió con brisas de tierra y todo velamen del Puerto de San Sebastián con destino al de Burdeos, cargado de piedras de **afilar** y molino, gobernando al principio para el Nordeste, pero como los vientos hubieran cambiado al S. O. tuvieron que vira al "Norueste":*

Que a cosa de las once del día, los vientos soplaron del Oeste y bien frescos, y después "Cueste", con cuyo motivo hicieron todo esfuerzo posible para aguantarse, y arriaron el Juanete Mayor y foque, hasta las dos de la mañana, en que habiendo cambiado los vientos tomaron a estribor y siguieron a toda vela hacia el Oeste:

Que el veinte hubieron calma todo el día, hasta las ocho de la noche salió la brisa de Oeste y siguieron su rumbo, y dirigiéndose rectamente para embocar si le fuese posible la Ría de Burdeos, estando en su Latitud, y siendo el amanecer del

veinte y uno lo grueso de las mares no lo permitió sin un grave riesgo, y se mantuvieron a la capa:

Que el veinte y dos estuvieron igualmente capeando los vientos que soplaban del Nordeste, más habiéndose arreciado a cosa de las cuatro de la mañana tomaron los rizos a la mayor, uno al trinquete y arriaron todas las demás velas, pero a pesar de esta precaución con furiosos golpes de mar les abatió la mayor, llevando consigo los remos del barco y bote y rompiendo este sobre cubierta entre anclotes y cadenas, no les fue posible colocarle en su sitio sin que sufriese mucha avería:

Que viéndose en esta situación, a las once de la noche aferraron todas las velas y tuvieron que correr a palo seco hacia el Nordeste:

Que a las cinco de la tarde del veinte y cuatro se encontraban a la vista del Cabo Machichaco, como unas ocho leguas de tierra, y estando reconociendo con las cartas en la mano sobre cubierta, un golpe de mar se las llevó; y viendo que no podían entrar en ningún Puerto izaron la mesana y la fortuna que tenían a bordo para que reemplazase la mayor, con objeto de mantenerse a la capa, pero un furioso huracán que se hizo el viento, a eso de media noche destrozó todas estas velas y el trinquete, que tuvieron que poner un velacho a la Gavia para sustituir a la mayor, el foque grande por el trinquete, y la flecha por foque, recogiendo un pedazo de vela de la destrozada mesana; más antes de amanecer se inutilizaron todos estos trabajos, pues el viento los arrancó con parte de la jarcia y otros efectos:

Que así amaneció, viraron sobre tierra y reconocieron a este puerto de Santoña, y hallándose en el más grave peligro de zozobrar por no tener ninguna vela con que aguantarse, apercibieron felizmente una Lancha que se dirigía a ellos para auxiliarlos, pero la mar estaba tan fuerte que no pudieron abordarles; les ordenaron siguiesen su rumbo, que era el de la embocadura de este Puerto de Santoña, pero como la Lancha continuase al de Laredo, tuvieron que fondear cerca de aquella playa por falta de práctico que les entrase en este:

Que así fondearon, fueron a su costado otras dos Lanchas con multitud de hombres para socorrer el barco y sacarle del peligrosísimo sitio en que se encontraba, y después de varias contestaciones se vieron en la precisión de ofrecerles cien duros porque así lo verificasen; y efectivamente lo hicieron, conduciéndoles a este Puerto, donde dieron fondo a las once horas de esta mañana.

Y con objeto de precaver los perjuicios que en consecuencia de los acontecimientos que quedan referidos, y puedan haberse seguido y se sigan bajo de cualquier concepto al barco, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos Los elementos y demás que hubiese lugar pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio para acreditarlos donde le convenga."

En iguales términos declararon como testigos del acto y de la certeza del relato del capitán, Don Félix Guiland, segundo piloto, Adolfo Chidre y Víctor Lisot, marineros de dicho bergantín.

Pocos días después, el 6 de febrero siguiente, compareció de nuevo el capitán Darland ante el mismo escribano de Santoña, y añadió a su primera declaración lo siguiente:

"Que en fecha veinte y cinco de Enero último, en que fondeó en este Puerto, causó la oportuna protesta de todos los acontecimientos sufridos hasta aquella fecha, desde el día diez y nueve del mismo en que salió de San Sebastián con destino a Burdeos, y posteriormente tiene que causarla y la causa de los siguiente:

Que el día veinte y seis envió a su segundo a Santander para ver si encontraba consignatario por no tenerle en este Puerto:

Que el veinte y siete, el bote que estaba colgado de sus aparejos al costado del buque, habiéndose roto aquellos se desamarró y corrió abandonando, sin que les fuese posible recogerle:

Que el veinte y ocho no hubo novedad:

Que el veinte y nueve, volvió su segundo o Piloto de Santander y también volvió el bote, que recogieron los marineros de Laredo de entre los parajes de aquella costa, a presencia del Vicecónsul de este Puerto:

Que el treinta, con la brisa fresca del "Sudueste" faltaron las anclas con que estaban fondeados, que eran las cuatro, y para salvar el barco se vieron precisados a abandonarlas y cortar el tercer cable sobre el molinete, de orden del Piloto mayor que estaba a bordo del buque por mandato del Señor General de la Escuadra Española, que se encontraba a bordo del Vapor Isabel Segunda, después de lo cual se amarró el buque cerca de tierra con un gran cable, y allí ha permanecido hasta hoy cinco, en que más serenado el tiempo fueron a recoger las anclas, y la segunda, que estaba sobre la cadena, y fue la que echaron cuando fondearon en el Puerto, encontraron que tenía una uña rota:

Y, finalmente, que durante su permanencia cerca de tierra, en consecuencia de Los continuos golpes que daba el buque sobre la arena, ha sufrido mucho y ten-

drá necesidad de *carenarse*, porque hace bastante agua.

Con cuyo motivo y para precaver los perjuicios que por estos nuevos acontecimientos puedan haberse seguido o se sigan bajo cualquier concepto al barco, aparejo, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias, *contra* el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga.”

Fueron testigos. del acto y de la certeza del relato del capitán, Don Félix Guillard, segundo o piloto, Adolfo Ribelien y Víctor Lisot, marineros del mismo bergantín.

124.- FRAGATA "FAMA HABANERA"

Nacionalidad: Española

Capitán y piloto: Don Miguel Ramón de Zuazo

Arqueo: 233 toneladas

Tripulación: 18 marineros

Origen - Destino: La Habana - Cádiz y Santander

Carga: Azúcar

El 22 de febrero de 1839, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de la plaza, Don Miguel de Zuazo, capitán y piloto de la fragata española nombrada "**Fama Habanera**", de porte de doscientas treinta y tres toneladas, de la matrícula de La Habana, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las nueve de la mañana del día veinte y dos de Diciembre del año último, salió del Puerto de La Habana cargado de Azúcar, por cuenta de Don Pedro Martínez, del Comercio de Cádiz, a la orden de Don Antonio Cortiguera, del de Santander, y llegó sin novedad a expresado Puerto de Cádiz el día treinta y uno de Enero.

Que el cuatro del actual febrero salió con la misma carga para el de

Santander, y a las seis de la tarde del diez y nueve se concentraba sin acontecimiento particular a la vista del Cabo Mayor, con objeto de conseguir el fondeadero del Sardinero; más como a las ocho y media rondase el viento al sur, tuvieron que ponerse en vuelta del Oeste:

A las diez le cargó por el mismo Oeste bastante flojo, les obligó a aferrar los juanetes, foque y escandalosa, y enseguida la mayor redonda, a las doce ~~aún~~ se arreció y tomaron dos fajas de rizos a las Gavias:

Que a las dos, con un fuerte chubasco del "Norueste", en una de sus ráfagas les arrancó las Gavias, y pasaron el resto de la noche sin regir vela.

Que amaneció el veinte con la atmósfera cerrada, viento huracán por el "Norueste", mar brava del mismo viento, y a las nueve de su mañana viraron en vuelta del Sur con el trinquete arrizado y la mesana:

Que a las once viraron a avistar el Cabo Mayor, y convencidos de serles imposible entrar en Santander, ni menos **adentrarse** en la mar sin velas y sin poder envergar otras, reunid en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron refugiarse al Fraile o Monte de este Puerto de **Santoña**, lo que consiguieron a las cuatro de la misma tarde:

Que anocheció con celaje ofuscado, horizonte **achubascado**, viento recio del "Norueste" y marejada brava del mismo viento:

Que a las nueve, recalado más viento y mar, dieron fondo a la segunda ancla, y se **mantuvieron** de este modo aunque trabajando mucho el Buque por las fuertes marejadas y mucha mar; hasta las doce de la noche, en que rondó el viento al N. NE. y les obligó a fondear con la tercera ancla; se mantuvieron en esta posición con el más eminente peligro de perder buque y vidas, máxime habiendo abierto el barco por la proa y haciendo cuatro pulgadas de agua por hora, hasta las seis de la mañana, en que un golpe de mar les hizo faltar la cadena de la tercera ancla y les rompió el molinete:

Con cuyo motivo, a las siete pidió auxilio y a las cuatro de la tarde un vapor Inglés se le prestó sacándoles del fondeadero, donde tuvieron que dejar la cadena por chicote, que picar el cable mayor por ser imposible que los codillos de adentro pasasen por el escobén, y estar próximos a zozobrar si se demoraban, habiendo dado fondo en este Puerto a las cinco con una ancla que les prestó el mismo vapor.

Y a fin de precaver los perjuicios que con motivo de estos acontecimientos se han seguido o puedan seguirse bajo de cualquiera concepto al Barco, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos, y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el correspondiente testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos del acto de protesta de mar y de la certeza de su contenido, Don Simón de Zuazo, Don Antonio Fernández, y Don Juan Bautista Garay, piloto, contra maestre y agregado de dicha fragata.

125.- FRAGATA "PROVISIONAL"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Mariano de Sarría

Arqueo: 241 toneladas

Tripulación: 22 tripulantes y 54 pasajeros

Origen – Destino: Santander – La Habana

Carga: Harina y ferretería

El 23 de noviembre de 1839, compareció en Santoña ante el escribano del número, Juzgado y Guerra de la plaza, Don Mariano de Sarría, capitán de la fragata española nombrada "**Provisional**", de porte de doscientas cuarenta y un toneladas y veintidós hombres de tripulación, de la matrícula de La Habana, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día diez y ocho del corriente y hora de las once de su noche, asistido de Práctico salió del inmediato puerto de Santander con destino al de La Habana, con cincuenta y cuatro Pasajeros y carga de harina y ferretería, por cuenta de los Señores Menéndez Hermanos, y Quintana y otros, a la orden de los Señores Menéndez Mendíez y otros, se hicieron a la vela a las dos de la mañana del diez y nueve con viento terral flojo:

Se despidió el piloto a las cuatro y afuera de Barra; gobernaron al NO. del compás hasta las nueve que entró viento Sur, huracán, SO. del compás, distancia trece millas:

Que continuaron con viento al NO. y todo aparejo mura a babor, cielo y horizonte achubascados, hasta las tres de la tarde, en que un fuerte chubasco de

viento y agua les obligó a aferrarjuanetes y foque; a las cinco viraron en vuelta de O. SO., amaneciendo cielo y horizonte **achubascado**, recio y de mal cariz del NO. que les ofendía bastante:

A las nueve volvieron a virar en vuelta del N. con viento fresco, continuos chubascos y mar cada vez mayor, ofendiéndoles bastante y no dejando de levantar cabeza al barco; teniendo a las diez que tomar dos rizos a la Gavias y aferrar la mesana:

A las cuatro de la mañana del veinte volvieron a virar en vuelta del Oeste con viento N. NO. y mar Gruesa que les cruzaba de banda a banda, trabajando considerablemente el barco:

Amaneció cielo y horizonte **achubascados**; a las ocho aseguraron las Gavias por otro fuerte chubasco que les acometió nuevamente, con mar que les cruzaba por encima:

A las nueve y media, con las mismas Gavias rizadas y mayor y **trinquetilla**, continuaron en vuelta del O. SO, con viento al NO.; a las cuatro avistaron las montañas de Tinas y a las cinco viraron en vuelta de ler. cuadrante, con viento muy recio y mar gruesa que les ofendía considerablemente.

Anocheció cielo y horizonte de mal cariz y el viento y mar cada vez más fuerte que no le dejaba respirar; a las cinco de la mañana, un fuerte golpe de mar sobre la mura de babor les puso en el mayor peligro de zozobrar, rompió el mastelero de velacho, rasando al tamborete, el mastelero de juanete de proa, el juanete **mayor** y sobremesana por la encapillada, con todas sus **vergas**, velas, **crucetas**, en términos que parecía un barco a la costa:

Apareció en esto bastante agua de Bomba, y temiendo irse a pique determinaron picar todas las jarcias, masteleros y **vergas**, y maniobrar arrojándolos al agua, afin de salvar sus vidas y cargamento si era posible, pero el viento y mares eran tan insoportables que no les dejaba respirar.

A las ocho se pusieron en vuelta de tierra, con el trinquete y la gavia sobre el tamborete, guardando las mares; a las nueve les arrancó uno de los pescantes de babor que no les fue posible asegurar, y temiendo que les abriese el buque con algunos golpes, tuvieron que picarle y echarle a la mar:

Y a las diez se vieron obligados a desfondar con hachas toda la aguada, a fin de aligerar el buque, porque eran infinitos los golpes que recibía y las mares que por encima les pasaban.

Continuaron al medio día con el trinquete y la gavia sobre el tamborete en

vuelta del S., guardando las mares de un tiempo tan rehecho; a las dos de la tarde les hizo aferrar el trinquete porque no podí'a resistir el buque; a las dos y tres cuartos avistaron a San Martín; y a las tres se pusieron en vuelta del N., distancia seis millas de dicha boca de San Martín.

Anocheció cielo y horizontes cargados de aguas y granizos, quitándoles el aliento, sin poder resistir más aparejo que la gavia sobre el tamborete, con mucho temor de ser arrebatado alguno por las mares que por encima les cruzaban:

A las diez les arrancó el mar el moco y la *trinquetilla*; les faltó al mismo tiempo los vientos del botalón del foque, y pasaron todo el resto de la noche en una continua zozobra. A las cinco y media les llevó parte del bote de estribor, que tuvieron que picar por evitar mayores daños.

A las seis y media avistaron tierra y reconocieron hallarse entre Castro y la abra de Bilbao, como cuatro leguas de distancia; y como a las ocho y media, ya algo más aplacado en viento, reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente se acordó arribar al primer puerro que les fuese posible, con cuyo motivo y en demanda de este de *Santoña* viraron en vuelta de tierra, con viento del N. NE. largaron a las nueve la mayor redonda, y a las 11 la gavia ya desrizada puesta a la anterior hora.

Que continuaron ya al medio día con las dos mayores y la Gavia mura a estribor, y *ciñendo* todo lo posible a fin de coger el puerto, pues el viento era N. NE. fresco y mar gruesa del N. NO., lo que consiguieron, dando fondo a las tres y media de la tarde con práctico y dos Lanchas que los trajeron al remolque, por el mucho aguaducho que había y viento *piquero*; sin que durante todo este tiempo se dejase la bomba de la mano, porque hacía agua de alguna gravedad:

Y con la advertencia, de que desconfiando en medio de tales *acontecimientos* como produjo la tormenta, de sus conocimientos y demás oficiales de la fragata, consultaron todas la operaciones especificadas en los varios *días* con el pasajero Capitán de Fragata de la Armada Nacional y Coronel del Ejército, Señor Don Juan de Otalora, como persona imparcial y de inteligencia y merecieron su aprobación en las circunstancias en que se encontraban,

Y con objeto de precaver los perjuicios que en cualquier concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos *acontecimientos* al barco, aparejo, tripulación y cargamento, cuyo último no será extraño haya también padecido por lo infinito que ha trabajado el buque:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias

contra el mar, tierra, viento, todos los elementos, y demás que hubiese lugar, pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio, para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos de la protesta de mar y de la certeza del relato del capitán, Don José Julián Mandaluniz, Don Justo Sustacha, y Don Juan Bautista Viar, piloto, tercero, y contraamaestre de dicha fragata.

AÑO 1840

126.- LUGRE "DULCE NOMBRE DE JESÚS"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Antonio de Echezuría

Arqueo: 53 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen –Destino: Cádiz – Santoña y Bilbao

Carga: Sal y otros efectos

El 5 de enero de 1840, compareció en **Santoña** a las tres de la tarde ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Manuel Antonio de Echezuría, capitán del lugre español titulado "**Dulce Nombre de Jesús**", de porte de cincuenta y tres toneladas y siete hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día seis de diciembre último salió del Puerto de Cádiz con carga de Sal y otros efectos, y destino a este Puerto y el de Bilbao; y como a consecuencia de los temporales hubiese tenido que arribar al de Lisboa el diez del mismo mes, causada allí la oportuna protesta y procediendo aquí su ratificación según Ordenanza:

Otorga, que ratifica en todas sus partes la referida protesta causada en Lisboa el día diez de Diciembre último, ante el Cónsul General Español en aquel Puerto, Don Manuel Sáenz de Viniegra, a la cual no se le ocurre añadir ni quitar cosa alguna, ni tampoco respecto a acontecimientos ocurridos desde el veinte y

siete de Diciembre, que salió de dicho Puerto hasta las dos de la mañana de hoy, en que entró en este:

Y caso necesario la vuelve a dar aquí por inserta, expresa y contenida, pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio para acreditarlo donde y cómo la convenga."

Fueron testigos de la ratificación de la protesta de mar otorgada en Lisboa, Don Manuel Antonio de Echebarría y Don Pascual de Zubieta, marineros de dicho lugre, que también lo fueron en la primitiva protesta, y por consiguiente la ratificaron igualmente.

127.- GOLETA "GADITANA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Miguel Sempere

Arqueo: 82 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen - Destino: Cádiz - Santander

Carga: Sal, pertrechos de guerra y otros efectos

Que el 27 de enero de 1840, compareció en **Santoña** a las once de la mañana ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de la plaza, Don Miguel Sempere, capitán de la goleta española nombrada "**Gaditana**", de porte de ochenta y dos toneladas y ocho hombres de tripulación, de la matrícula de Cádiz, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que el día primero del corriente salió de aquel Puerto con carga de sal, pertrechos de Guerra y otros efectos, con destino al de Santander, y a consecuencia de la mucha agua experimentada en el Buque hizo arribada forzosa el día seis del mismo (¿a donde?) causando la oportuna protesta que **ratifica** en cuanto sea necesario con los testigos **deponentes** en ella que abajo se dirán:*

***Dijo**, así bien, que reparado el buque en todo lo necesario, previo reconocimiento pericial, y bien acondicionado y pertrechado se volvió a dar a la vela a las ocho de la mañana del día doce, y siguió con rumbo al Puerto de su destino, sin*

mayor novedad en las bombas, aunque el tiempo era vario y mar gruesa, hasta el día diez y ocho que se observó hacer ya diez y ocho pulgadas por hora, ocasionada por la mucha mar y viento del "Norueste" que les cargó desde el día quince, precisando desguazar seis tablones del aforro anterior de la bodega, a consecuencia de un ruido advertido en la parte de estribor de proa y sitio de la aguada, con lo que se consiguió cubrir una falta de la madera abierta con la fuerza del tiempo:

Y como a pesar de ello no disminuyeron las aguas, sin que se dejase las bombas de la mano volvieron a percibir otro ruido más a proa por la misma banda, el que fue igualmente remediado, pero como les fuese absolutamente imposible seguir viaje con tanto viento y mar de proa y agua hasta veinte y cuatro pulgadas, reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron arribar al primer Puerto de sotavento que les fuese posible, verificándolo a la cala del de Peniche a las seis y media de la tarde del dicho día diez y ocho:

Que a las ocho de la mañana del siguiente día diez y nueve, fue un bote a la voz con el capitán del Puerto, y previas las preguntas de Ordenanza le dijo qué auxilio habría para remediar el agua, pero como les contestase que ninguna si no iban a Lisboa, y ya a las tres de la tarde saliese una ventolina del tercer cuadrante bastante fresca, para no ir a la costa se vieron obligados a levar y darse a la vela.

Continuaron siempre picando las bombas, mar grande y vientos varios llamados al "Norueste", hasta las nueve de la mañana del veinte y tres que arriaron la mayor y se aferró para navegar en cruz cerrada desandando la tierra, y a las doce del veinte y cuatro se aferró el Juanete y el foque, se tomaron en Latitud N. 43° y 47' y Longitud E. 0° 50', dos antagallas a la mayor y un rizo al velacho.

En este estado siguieron hasta las tres de la tarde, en que *imprevistamente* se dejó venir un remolino de viento y agua, granizo y mar que llegaba al cielo, quedándose tan oscuro que apenas se veía la Gente de cubierta, y sin que diese más lugar que largar el velacho; pero la fuerza del viento partió los cabilleros, cabillas y cabos de maniobra, y se volvió a *azar por sí sólo*, faltando *también* en este momento la verga del *piso* del cangrejo y quedando el buque dormido y sin gobierno.

En esta crítica y apurada situación se mandaron picar las bordas, obenques y demás jarcias de los masteleros de velacho y Juanete, con el objeto de desarbolar los dichos masteleros, a *fin* de que el buque suspendiese la cabeza y gobernara para poderse poner en orza, pues de lo contrario era incontable su total pérdida: se mandó arriar el contrafoque y el cangrejo, que había perdido la verga, y efectivamente se cargaron, pero la horrorosa fuerza del huracán hizo faltar la *cargade-*

ra, y lo volvió a izar; y picada la escota y el contrafoque quiso Dios que faltasen al mismo tiempo el mastelero del velacho y totalón de foque, y que el buque empezaba a levantar la cabeza aunque sin gobierno.

A las cuatro, apagada la trinqueta, Única vela que dejó el viento a proa y arriada la mayor a plan, se le pasaron cuatro trapos y se hizo la trinqueta como una cuarta parte, consiguiendo que gobernase el buque; pues aunque el huracán era deshecho tomaron la vuelta del N., y como el viento se llamase al O. NO. renacieron sus esperanzas; y a las cinco se les dio la mayor a dos *antagallas*, según a la mañana, y se pusieron a *capearlo* sin dejar un instante las bombas.

De este modo siguieron entre horrorosa turbonadas, hasta las once de la noche que divisaron la primera estrella, y algo aclarado hizo nuevo consejo de oficiales y tripulación, y unánimemente deliberaron dirrigirse en popa al Puerto de su destino, entre golpe y golpe de mar, antes de irse a la costa a la ronza.

Con este objeto se puso en charpa a proa una trinqueta de respeto, y a la una se dio a andar el Buque después de precisados a desfondar una pipa de agua de cubierta, para que en algún balance no arrancase la serreta y matase algún hombre, siguiendo en popa a la mar.

Amaneció cielo claro, aunque horizontes foscos y achubascados por el tercer y cuarto cuadrante, muchísima mar y recio viento al O. NO.; a las ocho, avistada la costa y *farola* de Santander, hicieron rumbo a ella y a las nueve y media consiguieron el Sardinero; pero siéndoles imposible aguantarse en él por la mucha mar, viento y marea vaciante, e inútil el aparejo que quedaba para hacer por el Puerto, deliberaron, así bien, aprovechar el resto del día a fin de conseguir este de Santoña, para no sotaventarse y quedarse sin ninguno.

Y a las once, hallándose al Norte de la Isla de Santa Marina, como el barco no gobernase de bolina, se derribó en popa, dando fondo a las seis al NE. del Fraile, en doce brazas de arena.

La noche se pasó sin más novedad que la continuación incesante de las bombas; al amanecer del veinte y seis de mal cariz y achubascado llegó el práctico al costado; con objeto de salvar el buque y vidas levaron para tomar el Puerto y sobre *bordos* con viento SO. fresco y auxilio de la Lancha cogieron el S. del Fraile, donde mandó el práctico dar fondo por la marea, lo que se hizo a las doce.

A las tres y media, ya algo calmado el viento, vino en auxilio otra Lancha, y de remolque se consiguió el Puerto a las cinco y media, quedándose el buque amarrado, tomándose cuatro hombres para las bombas, a fin de que descansase la tri-

pulación; en cuyo estado continuaron hasta las ocho de la mañana de hoy, que pasada la Visita de Sanidad han sido admitidos a libre plática.

En comprobación y *justificación* de la certeza de este relato, presentó por testigos al contramaestre Domingo de Arrarte, de la edad de veinte y cinco años, y a los marineros José **Oneto**, de veinte y seis, y Francisco Guerrero, de veinte y dos, y Juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido, lo que les fue leído y se afirmaron en ello bajo el Juramento prestado.

Y con el objeto por parte del mismo Capitán de precaver las averías y perjuicios que en cualquier concepto puedan haberse seguido o se sigan, en virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al buque, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos, y de modo que *haya* lugar a fin de que no se entiendan por de su cuenta, riesgo ni cargo dichos perjuicios, sino de los de los cargadores, propietarios, aseguradores, si hubiese, y de quien más haya lugar, según las leyes y Código de Comercio, que en su favor implora, pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

128.- BERGANTÍN "IBERIA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Ramón de Sustacha

Arqueo: 105 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen - Destino: San Juan de Terranova - Bilbao

Carga: Bacalao seco

El 1 de noviembre de 1840, compareció en la Villa de Santoña ante el escribano público de Su Majestad, Juzgado y Guerra de ella, Don José Ramón de Sustacha, capitán del bergantín español nombrado "Iberia", de porte de ciento y cinco toneladas y nueve hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las siete de la mañana del día veinte y siete de Septiembre último, sano el Buque de **quilla** y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dieron a la vela del Puerto de San Juan de Terranova, con carga de bacalao seco comprado por cuenta de Don Juan Antonio de **Izaguirre**, del Comercio de La Habana, para entregar a Don José **Esmít**, del de Bilbao, siguiendo la derrota al Puerto de su destino con viento del tercer cuadrante variable, sin novedad alguna:

Hasta el día seis de octubre siguiente, que habiéndoles cargado un recio temporal de viento y mar del Norte y "Nornorueste": a las cuatro de su tarde, después de haber sufrido bastante les obligó a correr en popa, sorteando las mares con grave exposición, en cuyo estado siguieron hasta el siete que abonanzó un poco y quedó capeando con la Gavia a todo rizo; más continuó sufriendo en bastante grado hasta las ocho de la mañana del día ocho, que más **abonanzado** largaron el Trinquete:

Que a las doce del mismo día, les cargó nuevamente el temporal de mar y viento y les obligó a capear, hasta que a las nueve de la mañana del día nueve consiguieron viento del Nornordeste algo más bonancible, y largaron el Trinquete sobre un rizo; continuó su rumbo al segundo cuadrante, sin embargo de que la mucha mar ofendía bastante al Buque, de cuyas resultas, a las cuatro de la tarde observó hacia bastante agua y dispuso su alivio, lo que tuvieron que **verificar** cada ocho minutos.

Y en esta disposición, con diferentes vientos llegó sin más novedad el día veinte y ocho a la embocadura de Bilbao, Puerto de su destino:

Que este día recibió a bordo el práctico de aquella Ría, y continuando en demanda de ella con poco viento del "Sudueste", a fin de ver si podían entrar en aquel día, no lo pudieron conseguir por haberse quedado sin agua.

La mañana del veinte y nueve, con viento fuerte del S. SO., cariz **virazón** fuerte de fuera, llegó hasta la barra, más viendo que no había entrada por la corriente de las mares, franqueó hasta la costa de Sonavia, en donde pasó la noche sin novedad; y habiendo vuelto la mañana del treinta hasta junto a la misma barra, el Piloto Mayor le manifestó que no era posible la entrada por razón del viento y mucha mar, no le parecía prudente fondear en el Abra y por los varios semblantes que amenazaban, con cuyo motivo volvió a salir de la abra.

Y habiendo rondado efectivamente viento al NO, con muy gruesa mar, pasaron la noche en hacer diligencias para franquear, y como a las ocho de la mañana de ayer treinta y uno hubiese observado que la caña del timón se hallaba partida,

cuya circunstancia añadida a las anteriores les podía poner en muy mal estado, a fin de acordar lo conveniente reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron arribar a este Puerto de Santoña, lo que tuvo efecto, habiendo dado fondo en él a las tres la tarde del día de ayer, en la misma que pasada la Visita de Sanidad ha sido admitido a libre plática.

En comprobación y justificación de la certeza de este relato presentó por testigos al Piloto, Don Pedro José de Arrasate, al agregado Don Juan Bautista Gardoqui, y al marinero Don Pedro Onandía, de edad de veinte y siete, diez y ocho, y veinte años, respective, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido, lo que les fue leído y se ratificaron en ello, bajo el juramento prestado.

Y con el objeto por parte del mismo capitán, de precaver las averías o perjuicios que en cualquier concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de este acontecimiento y forzosa arribada, al Buque, aparejo, cargamento, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, riesgo ni cargo dichos perjuicios, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores, si los hubiese, y demás que haya lugar en las Leyes y Código de Comercio que en su favor implora, pidiéndome que de ello le dé el competente testimonio, para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Luis Iglesias, Don José de Munía y Don Manuel de Vivanco, vecinos y natural de la Villa de Santoña.

129.- BERGANTÍN “PAQUETE CANTABRIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Antonio de Mendicolandia

Arqueo: 146 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: San Juan de Terranova – Bilbao

Carga: Bacalao seco

El día uno de noviembre de 1840 a las diez de la mañana, compareció ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Manuel Antonio de Mendicolandia, capitán del bergantín español nombrado "Paquete Cantabria", de ciento cuarenta y seis toneladas y nueve hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a la una de la tarde del día veinte y siete de Septiembre último, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela del Puerto de San Juan de Terranova con carga de Bacalao Seco por cuenta de San Miguel Cornetr, de aquel Comercio, para entregar a Don Pablo Epalza, del de Bilbao:

Siguiendo su derrota sin novedad con viento del cuarto cuadrante, hasta el día primero de Octubre y siete y media horas de su mañana, que el viento Norte fresco con chubascos y mar gruesa les hizo aferrar los dos Juanetes, foque y redonda, y tomar dos rizos a las Gavias: y como también advirtieron que hacía bastante agua el Buque, en fuerza de lo mucho que trabajaba, se dispuso aliviarle incesantemente.

Que el día dos les amaneció en los mismos términos y continuó hasta el tres, que sin embargo de ser las mares gruesas abonanzó algo, y no tuvieron más novedad hasta las seis de la tarde del día cinco, que refrescado el viento de N. NE. les obligó a aferrar los dos Juanetes y el foque y tomar rizos a las Gavias y Vergas.

Más la tarde del seis se hizo tan furioso el Temporal de Mar y Viento, que les forzó a tomar segundos rizos a las Gavias, y a las once de la noche aferrar el velacho, con mar gruesa y horizontes achubascados.

A las ocho de la mañana ~~del~~ siete se vieron, así mismo, forzados a aferrar el trinquete y ponerse a la capa con dos fajas de rizos a la Gavia; y como el viento fuese huracán y la mar cada vez más gruesa hacía trabajar tanto al Buque que les puso en el mayor apuro, sin dejar la bomba de la mano.

El día ocho a las seis de la mañana, algo más **calmado** les permitió largar el trinquete, y a las cuatro de la tarde el velacho, siguiendo en capa corrida con viento del primer cuadrante, hasta que el día veinte y cinco dieron vista al Cabo de Finisterre.

A las ocho de la mañana del veinte y nueve, el viento S. SE. fresco les hizo aferrar velachos y juanetes y tomar dos fajas de rizos a la Gavia; y a las dos de la tarde, virando para el Oeste, le abordó el Práctico de Santurce y pasaron la noche a la altura de Castro.

Amaneció el treinta con viento al Sur fresco, y habiéndose aproximado a la Barra, vista la imposibilidad de entrar por el viento y mar del centro se hicieron afuera; y como el treinta y uno siguiese en los mismos términos, sin la menor demostración de ceder, en obviación de mayores perjuicios y para determinar lo conveniente reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron arribar a este Puerto de Santoña, lo que tuvo efecto habiendo dando fondo en él a las cuatro de la tarde, con treinta y cinco brazas de cadena y el Anclote al NE., con el calabrote de seis pulgadas: se les pasó Visita de Sanidad y admitió a libre plática.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos al Piloto, Don Juan Bautista Basterrechea, y a los marineros Don Pedro y Don Juan Bautista Rentería, de edad de veinte y tres, veinte y uno, y veinte años respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido, lo que les fue leído y se ratificaron en ello bajo el juramento prestado.

Y con objeto por parte del mismo Capitán, de precaver las averías o perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se siguen por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada, al Buque, aparejo, cargamento, y tripulación:

Otorga, que protesta una, dos, y tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta riesgo ni cargo dichos perjuicios, sino de los cargadores, propietarios, aseguradores, si los hubiese, y demás que haya

lugar según las Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora, pidiéndome testimonio para acreditarlo donde y cómo le convenga."

Fueron testigos de la escritura de protesta, Don Luis Iglesias, Don José de Murcia, y Don Ricardo de Vivanco, vecinos y natural de Santoña.

AÑO 1841

130.- CORBETA "CARLOS Y ADOLFO"

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Alejandro Leoniát

Arqueo: 233 toneladas

Tripulación: 17 marineros

Origen-Destino: Guayaquil - Santander y Burdeos

Carga: Cacao y lana

A las ocho y media de la mañana del día 9 de enero de 1841, compareció ante el escribano público de Su Majestad y testigos del puerto de Santoña, Don Alejandro Leoniát, capitán de la corbeta francesa "**Carlos y Adolfo**", de la matrícula de Burdeos, de 233 toneladas de arqueo y 17 hombres de tripulación, cargado de cacao y lana; había arribado a **Santoña** el día anterior a las tres de la tarde.

Comparecía en la escribanía para apuntarse antes de las veinticuatro horas para causar la oportuna protesta de los acontecimientos del viaje y forzosa arribada, la cual se llevaría a efecto si fuese necesario; actuaron como testigos de la comparecencia Don Juan de Hener Usie, Cónsul de la nación francesa en Santoña, y Don Ricardo Escribano, vecino de dicha villa.

El día 21 de enero siguiente compareció de nuevo el capitán Leoniát ante el escribano Don Hilarión Contreras para redactar la oportuna protesta de mar y lo hizo en los siguientes términos:

"Dijo, que a las siete de la mañana del día siete de Septiembre de mil ochocientos cuarenta, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertre-

chado, salió del Puerto de Guayaquil con carga de cacao y lana con destino al de Burdeos y escala en el de Santander a recibir órdenes.

Y el once a las seis de la tarde desembocó de aquel río a mar alta, siguiendo el rumbo a su destino sin novedad, hasta el día once de Octubre siguiente, en que hallándose a la altura de 57° y $14'$ de latitud al Sur y $98^{\circ} 27'$ al Oeste del meridiano de París, se cambió repentinamente al viento Nordeste al Oeste, con mar gruesa y borrascosa, cuyos fuertes golpes hicieron trabajar considerablemente al buque; y con este motivo se advirtió alguna agua de bomba, que fue aliviada, forzando de vela al Esnordeste, para evitar tan repetidos golpes.

En cuyo estado continuaron hasta el día veinte y dos que abonanzó el tiempo, y ya pasado el Cabo de Hornos observaron que las bombas daban menos agua, habiendo de suponer que aquella procedía de la parte de arriba; y con este motivo trataron de averiguar su procedimiento, lo que no les fue posible, sin cuyo perjuicio calafatearon varios costurones de las cubiertas que los fuertes golpes de mar habían deteriorado; y como el agua de bomba, que era de cuatro a seis pulgadas por hora, según la variedad del tiempo no les obstruyese de continuar su viaje a Europa.

Así lo verificaron, sin otra novedad particular, hasta el día diez y siete de Diciembre. En este día y a cosa de las ocho de su mañana descubrieron la Isla Tercera, una de las Azores, y a las nueve cambió repentinamente el viento al Esnordeste, soplando con tanta violencia que les obligó a ponerse a la capa, con la gavia a tres fajas y la *trinquetilla*, en cuya situación permanecieron veinte y cuatro horas, con el mayor riesgo para el contraste de los mares; su violencia, fuertes chubascos y viento huracanado trabajaban al buque en tanto grado y se aumentó su agua hasta diez y once pulgadas por hora.

El diez y ocho a la tarde, algo *abonanzado* aunque con la misma agua de bomba, razón por la que supusieron que el buque en fuerza de su padecimiento hacía agua por varias partes, y la carga se hubiese averiado, continuaron su derrota; y a las tres de la tarde del día tres de Enero, hallándose a la vista de Riva de Sella, habiéndoles abordado un Práctico le tomaron a bordo con objeto de ser conducidos a Santander.

En el mismo día y hora de las siete y media de su noche, se declaró un fuerte viento al Nordeste, que continuó hasta las cuatro de la mañana del día cinco que empezó a calmar, habiendo hecho inútiles todos sus esfuerzos para entrar en Santander, pues al amanecer quedaron en completa calma.

Dicho día cinco advirtieron que las bombas aún daban más agua y que salían algunas partículas de cacao; hicieron las más exquisitas averiguaciones, así en el interior como en el exterior del buque, para ver si podían averiguar su procedencia; y a las nueve de la misma mañana descubrieron en el rancho de proa tan excesiva cantidad que no podían despedirla las bombas.

Mas notando que tan pronto como entraba se quedaba estancada en el mismo sitio, la extrajeron con cacharros; y entonces oyeron claramente que entraba por babor, siéndoles imposible **remediarla**, por cuya razón continuaron extrayéndola siempre que la necesidad lo exigía; y como desde entonces las bombas extrajesen más cantidad de cacao, son de inferir mayores daños en el cargamento.

A las ocho de la mañana del seis, hallándose a siete leguas al Essudoeste de Santander, empezó a soplar el viento del Oeste, con mal cariz; el práctico anunció muy próxima segunda tempestad, y que siendo imposible tomar a Santander, tanto por esta razón **como** por falta de Marea, estando próximo el Puerto de **Santoña** era forzoso arribar a él o exponerse a perecer; con cuyo motivo reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y hecho cargo de que el buque en su actual estado no podía sin inminente peligro exponerse a **sufrir** otro nuevo temporal, acordaron unánimemente arribar a este puerto, y si les fuese posible antes que llegase la noche.

En vista de esta determinación dirigieron su rumbo a este puerto, y a cosa de las cuatro de la tarde, como les fuese imposible tomarle por falta de marea, dieron fondo a su embocadura en doce brazas de cadena, resguardados de su monte o peña llamada del Fraile, con la ancla mayor y sesenta brazas de cadena, y habiendo tirado un cañonazo no les fue oído en el Puerto.

El siete a las nueve de la mañana fue a bordo un Práctico de este Puerto, con lancha de auxilio, y al momento se trató de levar ancla con objeto de tomarle; más a la once de la misma mañana una gran ráfaga de viento Oeste impidió la manobra; a las once y media, con un furioso sacudimiento de proa que tuvo el buque se rompió la cadena a cuarenta y cinco brazas, poco más o menos, de la ancla, y al momento se echó otra de igual magnitud, arriando la cadena hasta el cabo.

Y el Práctico manifestó ser imposible tomar el puerto por la fuerza del viento; que en la noche tal vez cambiaría al Norte o Nordeste, pero que en ínterin así el buque como la **tripulación** corrían el mayor peligro, y que por consiguiente era necesario amarrar el buque lo más fuerte posible y abandonarle hasta la mañana siguiente que se volvería a ver si existía.

Que con este motivo volvió a reunirse en Junta la tripulación, a quien hizo presente lo manifestado por el práctico y su parecer de no abandonar el buque, pues el tiempo no le parecía tan malo como dicho Práctico anunciaba; más aquella respondió que el Buque no podía sufrir ningún temporal a la vela por su mal estado, y que no hallándose ningún otro puerto cercano en que pudiesen entrar, atendido el tiempo que cada momento se empeoraba y lo que había dicho el Práctico, no querían pasar la noche a bordo; en cuya consecuencia se echó otra ancla; con un cable se arriaron los juanetes y se franqueó toda el agua de bomba hasta el último momento, la cual se advirtió no ser tan excesiva después de haber fondeado.

A las dos y media de la tarde, propuso el Práctico ser hora y tiempo de embarcarse en la lancha de auxilio, y como a pesar de su reiterada proposición de no abandonar el buque todos fuesen del parecer contrario, no pudiendo hacer nada por sí sólo, se vio también precisado a abandonarle; y entraron en el puerto a las cuatro de la tarde.

Que al amanecer del día ocho volvió a bordo del buque con toda la tripulación y una lancha del puerto con marinos de auxilio, y le hallaron fondeado en el mismo sitio que le dejaron el día anterior.

Que su primer cuidado fue aliviar el agua de bomba que subía a tres pies, y al momento se trató de levar el cable, pero habiéndose roto el anillo de la Ancla quedó ésta en el fondo; no habiendo tiempo que perder se ordenó levar la otra ancla por su cadena, la cual también se rompió cerca de diez y ocho brazas de la ancla, y al punto se mandó un bote a tierra para hacer ver tan crítico estado; se aparejaron velas, se tiraron dos cañonazos, con una bandera al palo de proa en señal de su situación, y se sacaron de sus cureñas cuatro cañones, rompiendo aquellas para la mayor prontitud, los cuales se amarraron a las cadenas para dar fondo con ellos en caso urgente.

Mas comprendidas las señales, de tierra vinieron otras dos lanchas de auxilio, con dos anclas y dos cables pertenecientes al bergantín Español "Mauricio", fondeado en el mismo puerto, con las cuales dieron fondo, así mismo, a las tres de la tarde, sin que durante todo este tiempo se dejase de aliviar las bombas.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos al segundo piloto Don Adolfo Gigeaux, y a los marineros Juan Rene Boelore y Francisco Mesard, de edad de veinte y tres, treinta y cuatro y veinte y cinco años respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho

Protestas de mar en Santoña II (1820-1850).Un día en Santoña.

Capitán se ha referido, lo que les fue leído y se ratificaron en ello bajo el juramento prestado.

Y con objeto de precaver las averías y perjuicios que en cualquier concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una. dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, riesgo ni cargo dichos perjuicios, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiera, y demás que haya lugar, según las leyes y códigos de comercio, que en su favor implora."

Fueron testigos de la protesta de mar Don Luis Iglesias, Don José Ortiz y Juan de Otamendi, vecinos de la Villa de Santoña.

131.- BERGANTÍN "ARDENT"

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Roberto Robento

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Londres - Limpias

Carga: En lastre

El 2 de setiembre de 1841, compareció ante el escribano público de Su Majestad, del Juzgado y Guerra de la Villa de Santona, Don Tomás Booker, de nacionalidad inglesa é individuo de la Casa D. Broker y Compañía, del comercio de Londres, quien manifestó lo siguiente:

"Que se halla residiendo en la inmediata Villa de Limpias con objeto de cargar de trigo varios buques fletados por la misma Casa; y habiéndolo sido uno de ellos el Bergantín Inglés "Ardent", su Capitán Roberto Robento, que llegó a este Puerto con aquel objeto el día diez del corriente, se encuentra con la novedad de que la Junta de Sanidad le ha puesto incomunicado hasta recibir órdenes de la Junta Superior de la Provincia, por haberle encontrado desprovisto de la patente

sanitaria prevenida por la Ley, careciendo además del Rol que debe traer todo Buque.

Y como por esta razón puedan seguirse perjuicios de gravedad a la Casa contratante o especuladores, con objeto de precaverlos y de que estos *recaigan* sobre quien haya lugar:

Otorga: *Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra dicha falta de Documentación; descarga desde hoy la responsabilidad que bajo cualquier concepto pueda seguirsele como consignatario, la de la Casa contratante y especuladores; y protesta así bien el que no sean por de su cuenta, cargo ni riesgo las demoras, perjuicios y daños que se irroguen a los mismos por falta de cargarse el Buque tan rápidamente como debía y podía hacerlo, mediante estar pronta y dispuesta la carga, y sí de cuenta y cargo del dicho Capitán y demás que hubiese lugar según derecho."*

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Feliciano de Zabala, Don Juan Hever y Don Santos Lasurtegui, vecinos y residente en la Villa de Santoña.

132.- GOLETA "INDUSTRIA"

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Santiago Clarke Gibas

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Bilbao - Santona

Cargo: En lastre

El 16 de setiembre de 1841, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Bautista del Carre, vecino de dicha Villa y Vicecónsul de la nación inglesa en dicho puerto, el cual manifestó lo siguiente:

"Que Don Santiago Clarke Gibbs, Capitán de la Goleta Inglesa mercante nombrada "Industria", se le ha presentado la queja de que por la Administración de Rentas de esta Plaza se le exigen los derechos de Fanal, ascendientes a ciento

treinta y seis reales vellón, cuya igual suma acaba de pagar por la misma razón en el Puerto de Bilbao, de donde ha venido *en lastre* a cargar trigo en ésta, porque allí solo lo hizo a recibir órdenes.

Que con este motivo se dirigió al Señor Administrador de Rentas, quien le ha manifestado que con arreglo a las órdenes que le están comunicadas no puede prescindir de cobrar los derechos de Fanal de todos los buques que entren en el puerto; y como el relacionante crea improcedente e injusta esta doble exacción, mediante que el buque después del primer pago no ha tomado carga ni hecho más viaje que el ya referido de Bilbao a ésta después de recibir órdenes, con objeto de que por el Consulado de este distrito se puedan hacer las reclamaciones competentes:

*Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra la segunda exacción de fanal que a dicho Buque se hace en este Puerto, habiéndole pagado en el de Bilbao, así como por todos los demás que se sigan en igual caso, *interin* no se reciba aclaratoria del Gobierno sobre el particular."*

Fueron testigos de la escritura de protesta Don Juan **Hever**, Don Luis Iglesias y Don Joaquín Temes, vecinos de Santoña.

133.- BALANDRA "SMACK WATERVRITCH"

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: José Tomás Kitchen

Arqueo: 143 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Liverpool – Bilbao

Carga: Fardería, quincalla y otros efectos

El 9 de octubre de 1941, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don José Tomás Kitchen, capitán de la balandra de comercio inglesa nombrada "**Smack Watervritch**", de porte de ciento cuarenta y tres toneladas y cuatro hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las nueve de la mañana del día diez y siete de Septiembre del año corriente, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado,

salió del Puerto de Liverpool con carga de Fardería, Quincalla y otros efectos, destinado al de Bilbao, a la orden del Señor Don Juan **Bano**, de aquel comercio, y siguió sin novedad el rumbo de su destino hasta que la contrariedad de los vientos que le cargaron el día diez y nueve del mismo, en términos de hacerle perder el bauprés, le obligó a arribar a Water Ford.

Que en este Puerto permaneció hasta el treinta, en que reparado del Bauprés continuó su viaje, y siguieron con vientos variables hasta el cinco del corriente y hora de las seis de su mañana que reconocieron la **farola** de Santander como a doce millas del Sudoeste:

A las ocho de la misma mañana calmó el viento aunque con grandes mares, y al amanecer del seis se manifestaron vientos variables, y con ellos continuaron hasta las seis de su mañana, en que **hallándose** a seis millas Sudoeste de este Puerto de **Santoña**, una fuerte galerna del Norte les obligó aferrar foques, tomar rizos a la mayor y ponerse con proa al Norte:

El siete se hacía el tiempo cada vez más tormentoso, con mar gruesa y golpes tan furiosos que teniendo el Buque casi siempre cubierto de agua, les rompió parte de la obra muerta y les llevó unos enseres que había sobre la cubierta, hasta que aclarando algo a las ocho de la **mañana** dirigieron el rumbo al Sudoeste:

El día ocho, sin cesar las lluvias, con la misma mar y viento del Oeste **continuó** trabajando al buque, y como a las diez de la mañana variado al "Norueste" se vreron en peligro de ser estrellados; descubierta el Puerto reunió en Junta la tripulación y unánimemente deliberaron arribar a él, lo que no sin grave trabajo consiguieron a las cuatro de la tarde con práctico a bordo, dando fondo al principio de la Bahía, para ver si esperanzados de que haciéndose menos duro el viento pudiesen continuar su viaje a Bilbao; pero como lejos de esto se manifestase más embravecido, **entraron** en el puerto a las ocho de la mañana de hoy nueve; donde precedida la visita sanitaria se les ha admitido a libre plática.

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos al Piloto **Guillermo** Word, de edad de treinta y siete años, y a los marineros **Jabes** Whittle y Juan Smith, de edad de veinte y uno y treinta y un **años** respective, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido, y en ello se **ratifican** bajo el juramento prestado.

Y con objeto de precaver las averías y perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos y forzoza arribada al Buque, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una. dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo dichos perjuicios, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que compete según las leyes y Código de Comercio, que en su favor implora."

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta Don Manuel Abajas, Don José Ortiz y Don José Vicente Fuente, vecinos de Santoña.

AÑO 1842

134.- BERGANTÍN "CATHERINE BOLAND"

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: George Wglic

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Limpias - Falcunt (Inglaterra)

Carga: Trigo

El 17 de enero de 1842, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Feliciano de Zabala, vecino y del comercio de la plaza, el cual manifestó lo siguiente:

"Que por orden de los Señores Don Tomás Juan White y Compañía, del Comercio de Bilbao, ha cargado de trigo con destino a Falcunt el Bergantín Goleta Inglés "Catherine Boland", su Capitán Don George Wglic, a quien con motivo de haberse negado en Limpias a presenciar la medida y peso de los trigos, se le causó a su nombre la oportuna protesta en fecha doce del actual por Antonio de Marrón Elguero, la cual en caso necesario ratifica y aprueba en todas sus partes.

Y como el mismo Capitán en este día se haya resistido, así mismo, a firmar los conocimientos de cargamento, a no ser con la expresión de ignorar el peso y medida del trigo, a pesar de le haber sido comparecido al efecto ante el Señor

Vicecónsul Inglés de petición del relacionante, con objeto de precaver los perjuicios que de ello puedan seguirse:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el expresado Capitán y demás que haya lugar, según Leyes y Código de Comercio que en su favor implora, todos los daños, costos, gastos, perjuicios y menoscabos que en cualquiera manera se sigan por la negativa de firmar los conocimientos sin aquella restricción, a fin de que no se entiendan por de cuenta, riesgo y cargo de los principales consignatarios ni cargador en ningún tiempo."

Fueron testigos de la protesta de mar Don Juan de Hever, Don Juan Antonio Solana y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

135.- **QUECHEMARÍN "NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA"**

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Antonio **Luzarraga**

Arqueo: 42 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen - Destino: Castro Urdiiles - Águilas y Cartagena

Carga: Trigo

El 14 de mayo de 1842, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Manuel Antonio de Luzarraga, capitán del quechemarín español "Nuestra Señora de Begoña", de porte de cuarenta y dos toneladas y cinco hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las cuatro horas de la mañana del día once del corriente, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado, salió del inmediato Puerto de Castro Urdiales con carga de trigo por cuenta de los Señores Ibarra, Mier y Compañía del Comercio de Bilbao, con destino a los de Águilas y Cartagena; mas que a las tres y media de la misma tarde, vista la cargazón del viento O. NO. fresco, y previo acuerdo de la tripulación, con arreglo a Ordenanza, se vio precisado a arribar a este Puerto de Santoña sin más novedad particular:

Que aquí permaneció hasta las ocho de la mañana del día de ayer trece, en que viendo se preparaba para salir otro buque que llevaba el mismo destino, y mediado el mismo acuerdo y conformidad de la tripulación, se dio a la vela y emprendió su salida con Nordeste bonancible y mar llana; más al poco tiempo, y encontrándose ya fuera de la barra cargó el viento y mar, y en una de las viradas no obedeció el barco por primera ni segunda vez: la fuerza de la marejada le forzó a seguir arribando:

*Y sin embargo de hallarse a once pies de agua tocó el buque con la inmediata costa de la playa de **Laredo**, sin que le fuese posible hacerle tomar rumbo, a pesar de las infinitas diligencias practicadas al efecto:*

*Que en este estado dio fondo en dicha playa a once pies de calado, arriando hasta cincuenta y seis brazas de cable; puso bandera de auxilio, registro y bombas: y como observase que a los diez o doce minutos hacía bastante agua fue aliviándola incesantemente; desfondó dos **barricas** de aguada que había sobre cubierta, echó el bote al agua con objeto de prolongar la otra ancla, lo que les fue impracticable porque los golpes de mar le llevaron cuatro remos y dos baldes, dejando casi inutilizado el bote:*

*Y en esto recibieron el auxilio de una lancha con el práctico mayor del Puerto y un bote grande de Colindres, con lo cual se echó el anclote, **arriando** hasta setenta brazas de Guindalera; mas como el buque, sin embargo, fuese ganando hasta quedar en diez pies de agua, el Capitán deponente sufriese un golpe de gravedad en un costado, y el práctico manifestase que para salvar el cargamento y buque y aún las vidas era indispensable picar inmediatamente los cables y ver de tomar este puerto, así se verificó y aunque con mucho trabajo volvieron a dar fondo en él a las cuatro de la tarde, donde se encuentran sin otra novedad que la de las pérdidas ya expresadas, y siguió en aumento las aguas:*

Que tiene hombres a la bomba para su incesante alivio, y en la bajamar de hoy ha reconocido el buque, aunque no ha quedado enteramente en seco, y se ha observado que las aguas no sólo son bajas y bastantes, sino altas y de cubierta, y que se encuentra demasiadamente trabajando de la fuerza de las varada; y ha determinado finalmente dar parte a los cargadores, lo que ha verificado por medio de propio urgente, manteniéndose en este estado hasta su recolección, sin dejar un instante las bombas para que el cargamento no sea perjudicado:

*En justificación a la certeza de este relato, presentó por testigos a Pastor de Luna Goytia, Pedro de Goicoechea y Antonio de **Gauselu** Arteaga, marineros de a*

bordo, de edad de cincuenta y seis, veinte y cinco y diez y siete años respective, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto **cuanto** por dicho Capitán se ha referido; lo que les fue leído y se ratificaron en ello bajo el juramento prestado:

Y con efecto, por parte del mismo Capitán de precaver las averías y perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos al Buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los Elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que haya lugar, según Leyes y Código de Comercio. que en su favor implora."

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Antonio Oveja Conde, Don José Murcia y Don Juan Antonio Soto, vecinos de Santoña.

136.- QUECHEMARÍN "SAN ANTONIO"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Martínez

Arqueo: 20 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen - Destino: Santander - Santoña, Limpías, Laredo y Rada

Carga: Maíz, azúcar, aguardiente y otros efectos

El día 10 de junio de 1842, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Manuel Martínez, capitán del **quechemarín español "San Antonio"**, de la matrícula de Santander, porte de veinte toneladas y cuatro hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que sano el Buque de **Quilla** y Costado y bien pertrechado de lo necesario, salió el día de ayer a las tres y media de la mañana del Inmediato Puerto de Santander con carga de maíz, azúcar, Aguardiente y otros efectos con destino a éste*

de *Santoña*, y para entregar en el mismo, *Limpías, Laredo, Rada* y demás, y sin que en la travesía les ocurriese novedad particular dieron fondo en este puerto a las doce del mediodía:

Que así permanecieron hasta las tres de esta mañana, en que dirigieron el Buque a varar en la playa de cerca del presidio, sitio de costumbre, con objeto de proceder a la descarga, mas al poco tiempo de haberse verificado y empezado a bajar la marea se advirtió que hacía bastante agua el buque; dieron a la bomba incesantemente mas no pudieron remediarla como deseaban, porque entraba más de la que podían sacar:

Y en este estado han continuado, hasta que acabada de bajar la marea ha quedado en seco, disponiéndose a aliviarle de toda la carga posible antes que vuelva a subir, a fin de precaver en lo posible perjuicios y averías que puedan irrogarse:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Francisco Madrazo, Juan de San Román y Simón Fernández, marineros de a bordo, de edad de treinta, veinte y ocho y diez y nueve años respectivamente, quienes juramentados por Dios Nuestro Señor y a una señal de cruz, conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido, lo que les fue leído; y se ratificaron en ello bajo el juramento prestado:

Y con objeto por parte del mismo Capitán, a fin de precaver las averías y perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se sigan al Buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo dichos perjuicios, sino de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que haya lugar, según las Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora."

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta Don Luis Iglesias, Don José Ortiz y Don José de Murcia, vecinos de Santoña.

AÑO 1843

137.- BERGANTÍN “GROG”**Nacionalidad: Inglesa****Capitán: Felipe Briard****Arqueo: 135 toneladas****Tripulación: 12 marineros****Origen –Destino: Oporto – Isla de Gersey****Carga: Sal y otros efectos**

El día 18 de enero de 1843 compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Felipe Briard, capitán del bergantín inglés nombrado "Grog", de porte de 135 toneladas, de la matrícula de Gersey y 12 hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que a las siete horas de la mañana del día veinte y seis de Diciembre último, sano el Buque de **Quilla** y Costado y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de Oporto con cargamento de Sal y otros efectos y destino a la Isla de Gersey, a la consignación de Don Santiago Rober, por cuenta de los Señores Hunt, Rorpe, Reage y Compañía:*

*Que siguieron sin novedad particular aunque con viento Sud Este no muy bonancible, hasta las dos de la tarde del día nueve del actual Enero en que, **hallándose** a la altura de 48" de latitud y 6° y 5' de longitud del Meridiano de Londres les cargó el mar con viento fresco de "**Sudueste**", recibieron un golpe recio que les arrebató el foque pequeño y les obligó a poner a la capa, con objeto de perder el menor terreno posible:*

*Pero desgraciadamente se fue haciendo cada vez mayor el temporal, y a las tres de la mañana del día doce, hallándose a 44" 50' de latitud y 4° 58' de longitud otro **furioso** temporal les rompió y llevó parte de la obra muerta y desarregló el cargamento, el que después arregló con palas por medio del más impetuoso trabajo:*

*Que contrariados siempre por los vientos, a las ocho de la mañana del día trece descubrieron tierra y reconocieron a Santander, donde era imposible la **entra-***

da porque rompía el mar del modo *más* horroroso, y con ese motivo se dirigieron a ver si les era posible tomar este de *Santoña*, y de unánime acuerdo de la tripulación fondearon guarecidos de la Peña del Fraile de este monte a las ocho de la noche del día catorce:

Que desde el momento imploraron auxilio por *cuantos* medios estuvieron a su alcance, y el día quince a las doce del mediodía llegó una lancha con Práctico, el cual abordó el buque y por su mandado se largó la ancla con cuarenta brazas de cadena y desatracoó la lancha con el mayor riesgo de ser arrebatada por el mar, dejando el práctico a bordo, el cual trató de tomar el Puerto:

Pero como la borrasca se hiciese cada vez *más* furiosa, dio fondo con la mayor y la tercera a media milla del Puerto, habzendo perdido el foque; y como la tormenta siguiese cada vez con mayor peligro de perderse el buque y sus vidas, a las dos y media de la tarde *garraron* sobre la barra; a las ocho, a bajar, perdiendo el timón:

A las dos de la mañana del *día* diez y seis, por disposición del practico se aligeró el buque echando al agua parte del cargamento, que sería como unas veinte toneladas y trataron de salvarse con la lanchas de a bordo, pero no lo pudieron conseguir porque la impetuosidad del mar les arrojó otra vez sobre el buque y también fue arrebatada tan luego como subieron a bordo, viéndose precisados a ponerse sobre la arboladura y cofas para no ser arrastrados por los golpes de mar, como lo fue cuanto existía sobre la cubierta; y así permanecieron hasta las diez de la mañana del mismo día sin poder recibir ninguna clase de auxilio:

Que a la una de la tarde, algo más aplacado el mar llegaron dos lanchas con un *anclote* y calabrote, el que prolongaron a la parte del Norte, y se ocuparon más de dos horas en tender las espías para tratar de salvar al buque al Puerto; pero siéndoles imposible *conseguirlo* y bajando *el* mar, por disposición del Práctico y acuerdo de la tripulación abandonaron el buque dejandole tan amarrado como les fue dable; y a las cuatro de la tarde, con las mismas lanchas de auxilio vinieron a tierra:

Que aquella noche siguió garreando el buque sobre la barra, rota la cadena a la mayor con treinta brazas; y al amanecer del diez y siete, acompañado del Vice-Cónsul Inglés de este Puerto, a quien se presentó inmediatamente, fueron a reconocer el estado del buque, y como observasen que seguía garreando, sin embargo de tener dispuestas las lanchas de auxilio que aquí había, con acuerdo del Capitán del Puerto, persuadidos de que iba a zozobrar sobre la Playa de *Laredo*, se trasta-

dó con el mismo Vice-Cónsul a dicha Villa de **Laredo**, en donde se proporcionaron nuevas lanchas de auxilio:

Se embarcó en una de ellas y con unas y otras se le **remolcó** y consiguió el feliz resultado de salvarse, fondeándole en este puerto a las cuatro de la tarde del mismo día de ayer, diez y siete, habiéndose perdido últimamente la tercera ancla con sesenta brazas de calabrote, sin observarse otra novedad en el casco que la de hacer alguna agua, de que se le alivia oportunamente:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos al Piloto de a bordo Juan Leduvich, de edad de veinte y nueve años, al segundo Juan de Gruchy de treinta y dos, y al marinero Jorge **Gottiel**, de veinte, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido.

Y con objeto por parte del mismo capitán de precaver las averías y perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las **demás** en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo y riesgo, sino de los cargadores, propietarios, aseguradores y demás que compete según Leyes y Código de Comercio, que a su favor implora."

Fueron testigos al otorgamiento de la dramática escritura de protesta Don Juan de Hever, Don Antonio de Oejo y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña, y el primero intérprete inglés.

138.- BERGANTÍN-GOLETA “DESENGAÑO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Frade

Arqueo: 48 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Santoña – Tarragona y Barcelona

Carga: Trigo

El día 5 de febrero de 1843 compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Frade, capitán del bergantín-goleta nombrado "Desengaño", de porte de cuarenta y ocho toneladas, matrícula de Castropol y siete hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día primero del corriente y hora de las cinco de la tarde, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió de este puerto con viento bonancible, cargado de trigo por consignación de Don Manuel Bringas, de Limpias, y destino a Tarragona y Barcelona, para entregar a Don Jaime Delmas en primer lugar, y en segundo a Don Camilo Amigo:

Pero que con motivo del horroroso temporal del "norueste" que les cargó desde las diez de la noche del día tres, previo acuerdo de la tripulación se vio forzado a arribar a este puerto para salvar sus vidas y el buque, por serles imposible resistir en el mar: mas no pudiendo tampoco conseguirlo, dieron fondo a su embocadero a cosa de las doce del día de ayer, cuatro:

Y se mantuvieron a bordo sin poder recibir ningún auxilio hasta las tres de la tarde, en que herido el deponente en el rostro y cabeza, y siéndoles imposible aguantar más sin grave peligro de sus vidas, previo igual acuerdo de la tripulación salieron a tierra en la lancha, en medio de los golpes más horrorosos, y llegaron a esta costa auxiliados de otras dos lanchas a cosa de las cuatro de la tarde:

Y como en la actualidad no le permite el estado de su salud causar la oportuna protesta con los detalles correspondientes, a fin de poderlo verificar debidamente, pedía se le apuntase de ella al efecto, dentro de las veinte y cuatro horas prescritas por las Leyes."

Fueron testigos del apunte para protesta de ~~mas~~ Don Joaquín Temes y Don Matías Martínez, vecinos de Santoña.

Días después, el 13 de dicho mes, volvió a comparecer el capitán Frade ante el mismo escribano, después de manifestar su apunte para la protesta de mar referida, manifestó lo siguiente:

"Que el día primero del corriente y hora de las cinco de la tarde, sano el Buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió de este Puerto con viento bonancible, cargado de trigo por consignación de Don Manuel Bringas, de Limpias, y destino a Tarragona y Barcelona, para entregar en primer lugar a Don Jaime Delmas y en segundo a Don Camilo Amigo:

Que siguieron sin novedad particular hasta la mañana del día tres, en que les cargó el tiempo con viento O. NO. y obligó a tomar un rizo a la mayor y vela-cho, aferrando el juanete; a las dos de la tarde viraron en vuelta de afuera, mura por babor, y como continuase refrescando se tomó otros rizos a las antedichas velas y aferró el foque:

Que aunque con fuertes chubascos, viento fuerte y mur gruesa, que hacía trabajar bastante al buque, y notando que hacía agua, se picaron las bombas y metió el trinquete en la pasadera; a la siete, sobre un fuerte chubasco del O. se cargó y abrioló el trinquete, pasándose los tensadores, y quedándose a la capa corrida sin dejar de picar las bombas por notarse más agua:

A las nueve y media, otro fuerte chubasco desfondó el velacho dejándolos con las relingas, quedando a la capa con la mayor y trinetilla hasta las diez, en que haciéndose más horroroso el temporal de viento y chubascos, les dejó zozobrantes en medio de la mar más gruesa, cuyos golpes les inundaban:

Que en vista del eminente peligro y previo acuerdo de la tripulación con arreglo a Ordenanza, se deshizo la capa y deliberó arribar a este puerto, como de mejor entrada para el salvamento de vidas, buque y carga; se echaron al agua para cortar nuevos peligros algunas maderas y otros efectos que se habían destrincado, gobernando el buque a disposición de los mares; y así continuaron hasta las doce, en que por la misma razón se arrojaron dos vergas, una de trinquete y otra de vela-cho, un mastelero de velacho, remos, pipas, un calabrote con su ancla, y demás que sólo contribuía al peligro: .

Que a las seis de la mañana del cuatro se acrecentaron los peligros, por la

mucha mar y viento, dando el **buque fuertes guiñadas**; y en una clara se descubrió el monte de esta Villa, como a cuatro millas:

*Que al entrar al abrigo del Fraile, como la mar bajase se dio fondo con el ancla y cadena principal y se "atamigó" (ató) el cable en forma; mas en este estado se hicieron tan horrorosos los golpes los golpes de **mar** rompiendo por las proas, que sin permitirles darse fondo se vieron precisados a tomar la tabla de **jarcia** y subirse a la cofa para evitar ser arrebatados por los golpes que cruzaban de parte a parte:*

*Y así se aguantaron más de dos horas, hasta que viendo que se acercaba la noche y que las lanchas de auxilio no podían llegarse a tomarlo, temiendo irse a pique sobre la ancla, que seguía garreando, determinaron unánimemente, aprovechando un recalmeo de mar, bajar de la **jarcia**, tirar el bote al agua, picar las bozas de la Lancha, presentar los aparejos y esperar otro recalmeo; y a cuyo beneficio se arrojaron precipitadamente abandonando el buque a todo trance, como así feliz y milagrosamente lo verificaron, salvándose en la lancha y confiando en las de **auxilio** que estaban a la vista, aunque sin poderse aproximar:*

*Todos cuyos pormenores tiene, así mismo, declarados ante el Tribunal de Marina de este Distrito en **Laredo** en fecha once del actual, así como el piloto y demás individuos de la tripulación, a cuyas disposiciones caso necesario se refiere, y no comparecen para esta protesta por aquella razón:*

Y con objeto por parte de este Capitán de precaver las averías y perjuicios que en cualquiera concepto se hayan seguido y se sigan por virtud de los acontecimientos al buque, aparejo, cargamento y tripulación:

*Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y **demás** en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entienda por de su cuenta cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que compete, según Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora."*

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta, Don Joaquín Temes y Don Pablo, vecinos de Santoña, y Don Ramón Carballo, vecino de Vigo.

139.- POLACRA-GOLETA "CONSTANCIA"**Nacionalidad: Española****Capitán: Don José Berengner****Arqueo: 73,5 toneladas****Tripulación: 8 marineros****Origen –Destino: Alicante – Gijón****Carga: Tabaco**

El día 28 de abril de 1843, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José Berengner, capitán de la polacra-goleta española "**Constancia**", de la matrícula de Alicante, de porte de 73 toneladas y media y ocho hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las cinco de la mañana del día cinco del corriente, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de Alicante con carga de tabaco y destino al de Gijón, por cuenta de la Hacienda pública:

Que aunque con vientos variables y algunos contrastes, siguieron siempre en rumbo de su destino sin novedad particular, hasta la una y media de la mañana del día veinte y tres en que, considerándose N. S. con el Cabo de Peñas, distancia nueve millas, se pusieron a la capa con objeto de reconocer al día el puerto de su destino, Gijón:

Que a las tres empezó a refrescar el viento reinante del N. O., con mar gruesa, cielo y horizonte achubascados; amaneció lloviendo y siendo cada vez más duro, mas sin embargo se aguantaron a la capa hasta las siete y media, en que cargando cada vez más el Mar y Viento, no descubriendo ningún puerto de la costa y notando que el buque trabajaba extraordinariamente y hacía ocho pulgadas de agua por hora, se vieron precisados a arribar en vuelta del E.

Aclarado un poco el horizonte a las once y descubierta al S. SE. Comillas, le abordaron a las once y media, tomando un Práctico de costa y ciñendo la mura de babor se aguantó para barlovento, con la mayor y velacho con rizos y el juanete y foque aferrados; siguiendo siempre el viento duro del N. O. y mar gruesa, viraron por avante a las cuatro ciñendo la mura de estribor:

Anocheció con los mismos semblantes y cambiaron de *mura* a las nueve, en que viraron para tierra y siguieron en vuelta de fuera, hasta las dos de la madrugada del veinte y cuatro en que viraron para tierra:

Amaneció este día con horizontes turbios y viento al O. duro y mar gruesa del N. O.; aclarando un poco a las cinco, el Práctico reconoció la punta Calderón, resultando habernos abatido las corrientes más de cuatro leguas durante la noche; y habiendo cargado a las seis y media un fuerte chubasco del N. O. les obligó a aferrar todo el aparejo y arribar para el E. con sola la trinquetilla, hasta las diez, que algo amainado largaron la mayor de capa y el velacho a todos los rizos, poniéndose a la capa y ciiiendo la *mura* de babor; y así continuaron hasta que anocheció con el mismo viento duro de N. O., y se pasó toda la noche con frecuentes y fuertes aguaceros:

Amaneció el veinte y cinco cielo y horizontes achubascados, con granizo y viento, y viraron en vuelta de tierra con objeto de reconocerla; y abonanzando algún tanto a las siete y media, reconoció el Práctico a las ocho el Cabo Mayor y demás señas de Santander, y de común acuerdo de la tripulación reunida en Junta con arreglo a Ordenanza, se maniobró con objeto de tomar su puerto, mas no les fue posible:

Y a las nueve y media, como tres *millas* N. S. Cabo de Ajo, les cargó un fuerte chubasco que les *rifó* el foque, trinquetilla y trinquete cangrejo, que les forzó a arribar en demanda de este de Santoña, cuyo monte descubrieron; a las doce montaron la punta del Fraile donde recibieron a bordo el Práctico mayor de este Puerto, que les condujo sobre bordos al fondeadero frente al Castillo de San Carlos, donde anclaron a las dos, por ocho brazas arena, siendo imposible ganar dentro del Puerto a causa de la mucha corriente *originada* por las aguas del monte:

Y *allí* han continuado con práctico a bordo, hasta las diez y media de la noche del veinte y siete, que levadas anclas y con lancha de auxilio a remolque, se han dirigido al fondeadero de costumbre, en donde han dado fondo a las doce con dos anclas, *habiéndosele* admitido a libre plática por la Sanidad, y a las once del mismo día veinte y siete en el primer fondeadero:

Y no habiendo dejado un momento durante estos acontecimientos de aliviar el buque de las siete y ocho pulgadas de agua que hacia por hora, hasta el arribo en este puerto en que se notó su mucha disminución, razón que demuestra haber sido la causa de ella lo mucho que trabajaba el Buque:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don José Molina, Don Vicente Bol y Don Pascual Galbán, Piloto, contramaestre y marinero de a bordo, de edad de treinta y uno, treinta y seis y treinta, poco más o menos, respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda referido:

Y con objeto por parte de dicho Capitán de precaver las averías y perjuicios que en cualquier concepto puedan haberse seguido, o se sigan, por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada, al buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los demás elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que competa según las Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora."

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta Don Antonio de Ocej0, Don Fernando Matínez y Don Genaro Iglesias, vecinos y residentes en Santoña.

AÑO 1844

140.- LUGRE "JULIA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Antonio de Erezurra

Arqueo: 76 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen - Destino: Santa Cruz de Tenerife - Londres

Carga: Vino

El día 9 de marzo de 1844 compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José Antonio de Erezurra, capitán del lugre español nombrado "Julia", de la matrícula de Bilbao, de porte de setenta y seis toneladas y ocho hombres más de tripulación, causando la protesta para la que se apuntó el día veintiocho de febrero último

a las nueve de la mañana, siguiente al de arribo a Santoña, y dentro de las veinticuatro horas que prevenía la Ley, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las dos horas de la tarde del día treinta de Diciembre del año próximo pasado de mil ochocientos cuarenta y tres, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela por cuenta de los Señores Bruce y Compañía, a la orden de los Señores G. L. Bruce y Compañía en el de Londres:

Siguiendo con viento variable S. SO. y sin ninguna novedad hasta el día catorce de Enero y su mañana, en que les entró el N. NE. muy recio, con mar sellada del primer cuadrante; con cuyo motivo se tomaron tres fajas de rizos al trinquete y dos a la Mayor, inclinando todo lo que les permitía el viento al segundo cuadrante, a pesar de lo cual se les cruzaban los golpes de proa a popa y por babor a estribor:

Que habiendo refrescado más, a las cinco de su tarde, con fuertes chubascos, se arrió el trinquete y puso el barco a la capa, con tres fajas de rizos a la mayor y la deriva al Sur; y así aguantaron con los mayores trabajos, hasta las nueve de la mañana del día diez y seis, que les permitió dar la vela con las dos mayores a dos fajas de rizos:

Y ya el día diez y ocho se llamó el viento al SE. bonancible y largaron todo el aparejo gobernando adentro: y así continuaron hasta las cinco de la mañana del día veinte y nueve, en que arreciando el viento NE. con mar gruesa y siendo imposible resistir la vela, se puso a la capa con la mayor a todos rizos arriba al O. SO., pasándoles de babor a estribor los golpes de mar:

Algo más aplacado, dieron vela con las dos mayores a tres fajas de rizos, y ya el día treinta y uno a las diez de su mañana dieron vista a los Altos de Viana, que reconocieron a las dos de su tarde.

Siguieron hasta la mañana del dos de febrero, en que afrescó extraordinariamente el viento N. y N. NE. y mar muy elevada; a las diez de su mañana dieron vista a las Islas de Vigo, y como por la tarde se presentasen los carices cada vez más tormentosos, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza determinaron unánimemente arribar al Puerto de Bayona de Galicia; y así lo verificaron a las cinco de aquella tarde, con práctico que tomaron:

Que allí permanecieron hasta la mañana del día quince, en que se dieron a la vela con viento Sur y luego SO., hasta el mediodía del veinte, en que descubierta la Isla de Sisarga demarcó hallarse en la latitud de 43° 43' y la longitud 0° 11'

10 '' del meridiano de París; se llamó el viento **al O. SO.** gobernando al N. NE., con celajes y horizontes achubascados y de mal cariz del cuarto cuadrante; sin embargo de lo cual siguieron gobernando a su destino con las dos mayores a dos fajas de rizos:

El veinte y uno al mediodía demarcó en latitud **45° 43'** y Longitud **0° 11' 00''** del meridiano de París, y siguieron el rumbo N. NE. con viento NO. Al anocheecer del mismo día refrescó el viento, con mar brava del cuarto **cuadrante**, y dispuso tomar todos los rizos; y a las ocho de la misma noche, estando en esta disposición les entró un mar tan bravo que subiendo hasta medio de los palos les llevó el trinquete y la **trinquetilla**, y la obra muerta de Estribor:

Y siéndole absolutamente imposible aguantar sobre cubierta los furiosos golpes de mar que les ponían en el mayor peligro, se vieron forzados a tirar al mar el bote nuevo, que valía mil reales: cuatro remos, que valían ochenta reales; dos piezas de Estachas, una nueva de dos y media pulgadas, de ochenta brazas, y otra de dos pulgadas y cien brazas, a tres cuartos de vida, que valían novecientos reales; poniendo enseguida el barco a la capa:

Y así se aguantaron hasta la noche **del día veinte y tres**, que algo más aplacado mandó izar las velas nuevas que llevaba de respeto, tomados todos los rizos, dando a la vela a las diez de la dicha noche, con viento NO., bordada del Sur, con objeto de ver si podían arribar a algún Puerto de España:

Amaneció el día veinte y cuatro con viento aún **más fresco** y la mar **elevadísim**a; a las ocho de la mañana les faltó el "arracumiento" del trinquete, y **siéndoles** imposible resistir ninguna mar se pudieron a la capa con deriva al S. SE.; al mediodía no había observación y apuntó, según estima, latitud **44° 40' N.** y Longitud **0° 8' 29''** del meridiano de **París**; y así resistieron hasta media noche, en que dieron a la vela con el trinquete, tomados todos los rizos:

A las nueve de la mañana del día veinte y cinco descubrieron tierra, y reconocieron el Cabo de Peñas; al mediodía demarcó dicho Cabo al Sur en latitud **43° 48'** y Longitud **8° 11' 0''** del citado meridiano; y después de haber acordado en Junta de tripulación arribar al primer Puerto que les fuese asequible, no siendo posible verificarlo en Gijón, Riba de Sella ni Santander a causa de los recios vientos y mar brava, siguieron con objeto de hacerlo en Castro, que tampoco pudieron realizarlo a causa del viento de travesía N. NE. que les acometió a las seis de la tarde del día veinte y siete, y por **fin** pudieron tomar este de **Santoña** a las doce de la misma noche, donde fondearon y han sido admitidos a libre plática:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Manuel Antonio de Lecona, Don Pedro de Landa y Don Matías de Azqueta, Piloto y marineros de a bordo, de edad de cuarenta y ocho, cuarenta y treinta años respectivamente; quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido:

Y con objeto por parte del mismo Capitán de precaver las averías y perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores, y demás que compete según leyes y Código de Comercio, que en su favor implora."

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta Don Sebastián de Múgica, Don José de Murcia y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

141.- BERGANTÍN "BRILLANTE"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista Menchaca

Arqueo: 101 toneladas

Tripulación: y marineros

Origen – Destino: Santander – Matanzas (Isla de Cuba)

Carga: Harinas y otros efectos

El 5 de noviembre de 1844, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Bautista Menchaca, capitán del bergantín español "**Brillante**", de la matrícula de Santander, de ciento una toneladas y siete hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las ocho de la mañana del día treinta y uno de Octubre único, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, según resulta de la acta formalizada en el tiempo y forma prescrita por Ordenanza, salió del Puerto

de Santander con carga de harinas y otros efectos y destino al de Matanzas. en la Isla de Cuba, por cuenta y a la orden de quien corresponda:

Que su salida se verificó con viento bonancible del S. y con otros variables; continuaron su navegación sin novedad hasta el Primero del corriente Noviembre, que hallándose al N. de Gijón como veinte y un millas, les sobrevino un furioso temporal del viento al O., que les obligó a correr en popa a palo seco en vuelta al E., hasta las cuatro de la tarde, en que habiendo cedido poco, aunque bastante tempestuoso les permitió ponerse a la capa en vuelta del N. con la Gavia a todos rizos:

Amanecido el día dos viraron en vuelta del S, y continuaron hasta las once de la noche, en que volvieron a Virar en Vuelta del N.; mas como a las tres de la mañana del día tres se llamase el viento aún más tempestuoso al NO., acometiéndoles a golpes de mar de forma furiosa, volviendo virar al SO., sin cuyo perjuicio a las cuatro y media más fuertes golpes por estribor les rompió la puerta de la cámara y anegó de agua toda la cubierta;

Y aunque inmediatamente cubrieron con encerados la rotura, no pudieron evitar que en la cámara se introdujese bastante agua, la cual achicaron con baldes y lampazos fuera de la que no pasó por los sumideros del piso a la Santa Bárbara:

A las cinco de la mañana del mismo día, viendo que las borrascosas mares les ofendían extraordinariamente y que el temporal tenía aspecto de continuar y que les era imposible arribar a Santander por la violencia del temporal, reunió en Junta la oficialidad con arreglo a Ordenanza y unánimemente determinaron verificarlos al Fraile de Santoña: con cuyo objeto corrieron en popa vuelta al S. E. con la Gavia a todos rizos y la trinquetilla, obteniendo anclar en dicho punto del Fraile a las dos y media de la tarde del mismo día tres:

Que a las cuatro de la mañana dieron principio a zarpar el ancla, cuya operación pudieron realizar a duras penas para las seis, y se pusieron en vela con las Gavias, trinquetilla, bergantina y trinquete a todos rizos, bordeando hasta las diez y media en que les abordó el Práctico; y como se hiciesen cargo de que continuaba el viento contrario, sin aspecto de bonanza, en la misma Junta deliberaron arribar a este Puerto de Santoña; y así lo realizaron, dando fondo en él por dirección del mismo práctico a las dos de su tarde, donde continúa:

En justificación de la certeza de ese relato, presentó a los testigos Don Juan López Zavala, segundo piloto y contraamaestre de a bordo, al tercer Piloto Don Lesmes Lavín y al marinero Don Joaquín Andraca, mayores, de veinte y cinco, diez y nueve y veinte años respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho

declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda referido, lo que les fue leído:

Y con objeto por parte del mismo Capitán de prever los perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al Buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorgo: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores y demás que competa según Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora."

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta Don José de Murcia, Don Juan Antonio Soto y Don Joaquín Temes, vecinos de Santoña.

AÑO 1845

142.- CORBETA "SANTANDER"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ramón de Aguirre

Arqueo: 232 toneladas

Tripulación: 18 marineros

Origen -Destino: La Habana - Santander

Carga: Azúcar, aguardiente y otros efectos

El día 22 de enero de 1845, compareció a las siete de la mañana en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Ramón de Aguirre, capitán de la corbeta nombrada la "**Santander**", de la matrícula de Santander, de porte de doscientos treinta y dos toneladas y dieciocho hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que en fecha tres de Diciembre último salió del Puerto de la Habana con destino al de Santander, con cargamento de Azúcar, Aguardiente, y otros efectos,

a la orden de quien corresponda; y habiendo entrado de arribada forzosa en este Puerto el día doce del corriente, al siguiente trece causó la oportuna protesta, respecto a los acontecimientos hasta **allí** causados, lo que caso necesario ratifica:

Dijo, así mismo, que permaneció en este Puerto hasta el día diez y ocho del actual, en que habiendo amanecido despejado el horizonte, con buen tiempo al parecer según el **barómetro**, visto salir a pescar todas las **Lanchas de Laredo**, y tomado el dictamen del Práctico Don Celedonio Fonfría, levó anclas a las doce del mismo día con viento al S. E. y dos Lanchas de auxilio para salir de puntas, por entrar la ventolina floja; y a la una y media despidió las Lanchas quedando a bordo dicho Práctico:

Que así continuaron sin novedad hasta ponerse el sol, en que montado ya el Cabo de Quejo y Langre se llamó el viento al S. S. O. y mar algo gruesa al N. O., y a la vista de la **farola** de Cabo Mayor, gobernando en su demanda; y con este motivo se mantuvieron a barlovento toda la noche a efecto de conseguir el Puerto a la marea de la mañana del día diez y nueve; no pudieron verificarlo por haberse llamado el viento al S. calmoso, continuando siempre a sotavento y vuelta del Oeste, a **fin** de ver si le obtenía al día siguiente diez y nueve:

Yporque este día desgraciadamente amaneció fresco y de mal cariz, con mar tan gruesa del O. que estremecía al buque, haciéndole dar grandes **Veizadas** y balances, sin embargo de lo cual y con la Gavia a dos fajas de rizados siguieron costeando a la vista del Puerto y lo más próximo; hasta las cinco de la tarde que demarcaron Tina del Medio al S. O. del compás, distancia prudencial de diez millas:

Que anoheció de mai cariz y mar tan gruesa, que cada vez se hicieron mayores los balances y estremecimientos del casco y aparejo: a las seis y media un fuerte chubasco de viento les obligó a aferrar todo velamen quedándose sólo con la Gavia a tres rizados, trinquete con uno, **trinquetilla** y cangreja mayor; a las ocho aferraron el trinquete, a **fin** de aguantarse, y se pusieron a la capa para mantenerse a barlovento; pero por más esfuerzos que hicieron no pudieron conseguirlo, por haberles cargado el tiempo cada vez más tempestuoso, y pasaron la noche en este estado, cruzándoles los golpes de mar de parte a parte:

Que amaneció el veinte con el cielo y horizontes cerrados, mar insoportable y sin poder reconocer la tierra; a las diez de su mañana un terrible golpe de mar del N. O. causó tal estremecimiento que dejó dormido el Buque por estribor, llenando de agua toda la cubierta; y en tan crítico estado se picaron las rabizas de

las Portas y se acudió a la bomba creyendo mucho agua, pero afortunadamente les animó el ver que no era con exceso:

Mas el estrago causado en el buque fue horroroso, pues se llevó las **empa-
vesadas** de banda a banda, rindió la mesa de guarnición del palo trinquete, tapa y **barraganetes**, y en la bodega las cubas y cuerdas, entrando agua por diferentes partes, que sin duda deberá haber causado averías en el cargamento, pero se resistió todo el buque en general, y hasta la cabeza del timón también se halló rendida; si bien se remedió al momento con trizas de chicotes y cuñas, sin embargo de continuar en el mayor conflicto y de haber arrojado al mar todo cuanto se encontraba nadando sobre cubierta:

Que a las once de esta mañana les volvió a entrar otro golpe de mar tan furioso como el anterior, les viró la Lancha con sus trincas arrojándola a la parte de estribor, destrincó parte de la madera de respeto, y se vieron precisados, para evitar mayores males, de arrojar al agua una verga de Gavia, un mastelero de vela-cho, tres "zavios", remos de la Lancha, **botalones** de alas y otra porción de **guin-
daleras**, drizas, escotas, calabrotos y varias perchas que se habían destrincado y encontraban sobre cubierta por de la cabezada, que metió el bauprés bajo del agua, se sintió el crujimiento del rendimiento de la verga mayor, se **arrifó** la **trin-
quetilla** y el tajamar y se llevó varias tablas de banda a banda:

Que a las once y media saltó el viento al N. NO. convertido en huracán, y con objeto de evitar el peligro en que calculaban hallarse por su proximidad a las costa largaron el trinquete arrizado, mas al tiempo de desamarrarlo se arrifó por varias partes, así como la Gavia envergada:

Que en este estado les anocheció y a las ocho despejó un poco el horizonte, se abonanzó algo la mar y viento, y considerándose en la ensenada de Machichaco, para salir de tan eminente riesgo forzaron el buque cuanto les fue dable, largando mayor y redonda sobre rizos; y aunque les entraban bastantes golpes de mar pasaron la noche en estos términos; a las cuatro de la mañana del veinte y uno viraron en vuelta del O., y a las seis se largó todo el aparejo posible por haber **abonanza-
do** mar y viento:

Que amaneció dicho día veinte y uno con cielo y horizontes toscos y la mar aún gruesa; a las siete reconocieron a Machichaco N. y S. corregido, distancia siete millas, y hechos cargo de que les era imposible demandar el Puerto de su destino ni mantenerse en la mar en el estado que se encontraba el Buque, ni exponerse a mayores riesgos, reunió en Junta la tripulación y oficialidad con arreglo a

Ordenanza y *unánimemente* deliberaron arribar a este de Santoña, como de más fácil acceso:

Con este objeto aparejaron en su dirección y felizmente a las once del mismo día se refugiaron al abrigo del Fraile; a las once y cuarto se tiraron dos cañonazos en aviso de las Lanchas de auxilio, las que tripuladas llegaron a las once y tres cuartos, y con auxilio de ellas dieron varias bordadas hasta conseguir fondear dentro de la barra, no pudiendo pasar de allí por el cansancio e inmenso trabajo de la gente:

Mas inmediatamente, los Comandantes del Paylebot y trincadura que se hallaban en el Puerto mandaron sus tripulantes con porción de calabrotos y estachas, y a las dos de la tarde finalmente consiguieron espiarse aunque bajaba la marea, y quedar completamente asegurados:

En comprobación de este relato presentó por testigos a Don Demetrio Crespo, Don José Guezala y Don José Fernández Campón, segundo, Piloto y marino de a bordo, mayores de veinte y cinco años, quienes juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz con arreglo a derecho, declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda relacionado:

Y con objeto por el referido Capitán de precaver las averías y perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se sigan, por unos de estos acontecimientos y forzosa nueva arribada al buque, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo dichos perjuicios, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores y demás que haya lugar según las Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora."

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta Don Ramón de Santiuste, Don Antonio Mateos y Don Benito Somellera, vecinos de Santoña.

143.- QUECHEMARÍN “SANTA BÁRBARA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Miguel García de Bustelo

Arqueo: 26 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Cádiz – San Sebastián

Carga: Sal

El día 16 de abril de 1845, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Miguel García **Bustelo**, capitán del quechemarín español "**Santa Bárbara**", de porte de veintiséis toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de Figueres, en **Asturias**, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las once de la mañana del día veinte y uno de Marzo último, sano el buque de quilla y costado, y bien acondicionado y pertrechado, salió del puerto de Cádiz con viento bonancible, con cargamento de Sal y destino a San Sebastián, de Vizcaya, por cuenta y a la orden de quien corresponda:

*Y siguieron sin novedad particular hasta el día seis del corriente, en que les cargó un furioso temporal del Sur y "Norueste" contrastados, que les puso en el más eminente peligro; y después de haberle resistido hasta donde alcanzaron sus fuerzas, faltos de la verga mayor y la su gavia y rota también la vela mayor, se vieron precisados a arribar a Castro **Pol** a las tres de la mañana del día ocho del mismo, con auxilio de lancha y Práctico; y allí se repusieron y permanecieron hasta las ocho de la mañana del día trece, en que volvieron a dar a la vela para su destino, con viento Sudoeste bonancible:*

Que continuaron también sin novedad hasta las dos de la mañana del día catorce, que hallándose sobre la Requejada les entró el viento al Noroeste fresco y les obligó a arriar la mayor y tomar dos rizo al trinquete; con cuyas maniobras continuaron hasta el amanecer del mismo día, que ya se hizo irresistible, y con mil trabajos pudieron guarecerse al abrigo del fondeadero del Fraile de este Puerto, siendo como las dos de la tarde:

Que allí permanecieron toda la noche, y a las ocho de la mañana de ayer, quince, viendo que cada vez se hacía más furioso el temporal del Norte, con mar tan grande que les tragaba, y persuadidos de que no podían continuar sin eminente riesgo de perderse, reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron arribar a este Puerto:

Y para ello trataron de levar el ancla pero les faltó la cadena por la irresistible fuerza del mar, la cual quedó boyando con treinta brazas, y en el momento dieron la vela mayor en demanda del Puerto; más también se la rompid por medio una rifada de viento y chubasco:

Que en este estado les abordó felizmente el Práctico de puerto con Lancha de auxilio, con cuya ayuda y aparejado el trinquete y la mesana fueron tomando Puerto; mas como estaba perdida ya la marea de la mañana, hubieron de fondear nuevamente bajo el Castillo de San Carlos con la ancla de forma y la tercera, quedando el Práctico a bordo, hasta que llegada nuevamente la Lancha de auxilio volvieron a levar en la marea de la tarde, y por fin dieron fondo dentro de Puerto a las ocho de la noche de ayer:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos al Piloto Don Francisco Suárez Cartabio, y a los marineros de a bordo Don Francisco Blanco Casariego y Don Pedro Méndez de Granda, de edad de veinte y dos, cuarenta y dos, y diez y ocho años respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán se ha referido."

Y el capitán García de Bustelo hizo la fórmula usual de protesta, siendo testigos del otorgamiento de la escritura Don Manuel Buján, Don Juan Antonio Soto y Don Ignacio Zamácola, vecinos de Santoña.

144.- BERGANTÍN-GOLETA “BONIFACIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Juan Ramón de Cortina

Arqueo: 146 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: Bilbao – Puerto Rico y La Habana

Carga: Harinas

El 24 de diciembre de 1845, compareció en Santoña a las tres de la tarde, ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Ramón de Cortina, capitán del bergantín-goleta español nombrado "Bonifacia", de la matrícula de Bilbao, de ciento cuarenta y seis toneladas y doce hombres de tripulación, quien manifestó lo siguiente:

"Que a las cuatro y media de la tarde del día trece del actual, sano el buque de Quilla y Costado, y bien acondicionado y pertrechado, con viento Les Nordeste bonancible, salió del Puerto de Bilbao con cargamento de Harinas, por cuenta de Don Juan Antonio de Urigüen y destino a Puerto Rico y La Habana, siguiendo sin novedad particular en rumbo de su destino aún con algunos contrastes:

Hasta las cuatro de la tarde del día diez y siete, que estando a la altura de 43° 50' N., vista la boca de Rivadeo, les cargó en viento del tercer y cuarto cuadrante, con mucha mur, lo que les obligó a tomar dos fajas de rizos al velacho, y aferrar las escandalera, juanete y foque; a las once de la noche aferraron también el trinquete y se pusieron a la capa con la mayor y trinquetilla y todos rizos:

Que en estos términos amaneció el diez y ocho con mal cariz y los mismos vientos, aunque algo más flojos, y a las ocho de su mañana largaron el trinquete y velacho a todos rizos en rumbo al tercer cuadrante; se observó la misma latitud, y a las dos de la tarde viraron en vuelta del primer cuadrante a la vista del Puerto de Vivero, Sudoeste del compás, distancia seis millas; a las tres se echó abajo el mastelero de Escandalera y enseguida el juanete, anocheciendo cielo y horizontes oscuros, y mar tan gruesa que hacía extraordinariamente trabajar al buque:

Les amaneció el diez y nueve con la novedad de hacer dos pulgadas de agua

por hora, la que se alivió sin intermisión, y en los *misimos términos* se observó a las doce en latitud 44° 22' N.:

A las tres de la tarde, el viento y mares casi irresistibles, puso en el mayor peligro porque sus golpes les cruzaban de banda a banda, en términos de quedar zozobrados sobre la de estribor, y les arrebató la mayor obligándole a cargar el resto de las velas y ponerse en vuelta del 3er. cuadrante, dando salida en Popa al Buque a fin de descargar el agua de cubierta:

A las tres y media se reconoció haber aumentado el agua hasta seis pulgadas por hora, que se siguió aliviando sin intermisión, anocheciendo de mal cariz; a las ocho se pudo *envergar* otra mayor a fin de dar proa a las mares, quedándose con sólo ella a todos rizos, capeando en vuelta del 3er. cuadrante; y así se pasó la noche:

El veinte amaneció en los mismo términos; a las doce demoraron al Sur el Puerto de Gijón, distancia siete millas, y convencidos de que les era forzoso arribar por no poderse aguantar en la mar, pero que no podía hacerlo a ningún puerto de Barlovento, reunida en Junta la *tripulación* con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente hacerlo al de Santander u otro de Sotavento que les fuese dable obtener; y con este objeto siguieron en vuelta de afuera a fin de no pasarle, anocheciendo corrido en aguas, con viento recio y mar gruesa; a las doce se *Llamó* el viento poco más al norte pero sumamente impetuoso, y pasaron la noche sin dejar de achicar las bombas:

El veinte y uno amaneció algo más claro, pero el mismo viento y mares; a las diez de su mañana, siguiendo siempre en vuelta de afuera recibieron un furioso golpe de mar que llevó la cubierta, dejando el barco muerto durante un minuto y llevándoles el foque *aferrado* y la trinquetilla larga, lo que les obligó a desfondar la aguada de sobre cubierta: largaron en este estado el Pollacrón sobre un rizo hasta poner lista la otra trinquetilla; y apenas envergada ésta, la furia del viento les arrebató el Pollacrón;

A las doce se observó en latitud 43° 41' N.; siguieron en vuelta del Este con el viento nordeste, hasta las cuatro de la mañana del día veinte y dos, que viraron el vuelta del Oeste, demandando a las doce la boca del Puerto de Riva de Sella al Sur, 62° 30' Oeste, observando al mismo tiempo en latitud N. 43° 36'; a las cuatro de la tarde se viró en vuelta del Norte para demorarse hasta la madrugada sin pasar la *farola*, anocheciendo con mal cariz; a las diez de la noche se volvió a virar en vuelta de tierra, a causa de la fortaleza del viento; y a las doce demoraron dicha

farola al Sueste, cuarto el Este del compás, en cuya hora viraron en vuelta del Norte:

A las tres de la mañana del día veinte y tres, viendo que les era imposible coger puerto en Santander a causa del recio viento y mares gruesas, se decidió en Junta de tripulación hacerlo a la Barra de Bilbao, y con este objeto se dio a andar el buque con sola la trinquetilla, y amaneció todo cerrado; y al poco tiempo se dio vista al Cabo de Quejo y monte de este Puerto de Santoña; y como lo considerasen de más fácil acceso, mejor entrada y menos peligroso que el de la Barra de Bilbao, de acuerdo igualmente con la tripulación dieron fondo con la mayor al abrigo del Fraile, siendo la hora de las nueve y media de la mañana:

Se dispararon acto continuo dos cañonazos en demanda de auxilio, y como llegase ha hora de las dos de la tarde sin habérsele asistido, se mandó en su busca al bote con cuatro hombres, los que no parecieron en toda la misma tarde, por cuyo motivo, y siendo el viento cada vez más recio se dio fondo a la segunda (ancla) y así se pasó la noche:

A las cinco de la mañana de hoy, veinte y cuatro, llegaron los marineros con el Práctico Don Celedonio Fonfría y dos lanchas de auxilio de veinte hombres cada una, pertenecientes a este Puerto y a la trincadura guarda costas nombrada "Benigna", con su comandante Don José Guillén, y como según el dictamen del mismo práctico era impracticable poder tomar sin eminente peligro la barra de Bilbao a causa de la fuerza del viento, cerrazón y muchas mares, auxiliados de las mismas lanchas dieron principio a levar anclas para entrar en este Puerto, y sólo consiguieron levar la una con una uña rota, dejando boyada la otra con setenta y cinco brazas de cadena, por no permitir tomarla las marejadas:

Y a remolque de dichas Lanchas y el posible aparejo, dieron fondo dentro del Puerto a las diez y media con la ancla rota y dos anclotes, sin haber dejado ni dejar un momento de aliviar el agua de bomba desde que se observó, y acto continuo pasó a pedir auxilio de anclas a los buques de esta Ría, para lo cual subió a Limpias en una lancha esquivada, y Don Miguel Antonio Menderona, Capitán del Bergantín nombrado "El Sí" le facilitó la de la esperanza, con la cual se fondeó, así mismo, a las dos de la tarde."

En justificación de la certeza del relato del capitán declararon el piloto Juan Antonio Sarría, el tercero Don Eugenio Sarría, y el marinero Don Juan Bautista Ibarra, el primero y último mayores de treinta años, y el segundo de veinte y seis.

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Sebastián de Múgica, Don Juan Antonio Soto, y Don Fernando Martínez, vecinos de **Santoña**.

AÑO 1846

145.- GALEÓN "CRISTINO"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Lariño

Arqueo: 15 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Muros (La Coruña) - Bilbao

Carga: Sardinias, arenques y grasa

El 24 de marzo de 1846, compareció en **Santoña** ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Manuel **Lariño**, capitán del galeón español nombrado "**Cristina**", de la matrícula de Muros, de porte de quince toneladas y cuatro hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día tres del corriente y hora de las cuatro y media de la mañana, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, reinando viento Sur Sudoeste bonancible salió de dicho Puerto de Muros con cargamento de Sardina, Arenque y Grasa por cuenta de varios, para entregar a Don Eustaquio de Vengoa, del comercio de Bilbao; mas como a las pocas horas se cargase demasiado el tiempo y mur con cariz achubascados, se vieron forzados de arribar en el mismo día en el de Camariñas:

*Que allipermanecieron hasta el día catorce y hora de las ocho de su mañana en que se dieron a la vela con noroeste; cambió al sudoeste a cosa de las nueve de su mañana en que, hallándose como a seis millas del Cabo **Virió** les cargó el norte recio con chubascos, pedruscos y mares tan gruesas que les obligó a dirigirse en demanda del Puerto de Gijón, donde arribaron a la una y media de la tarde con otras embarcaciones que se dirigian al Este:*

Que a las ocho y media de la mañana del día veinte y dos, salieron de Gijón con Vendaval bonancible, el cual cambió al Noroeste a cosa de la una de la tarde;

se aferró la mayor y con el trinquete a todos rizos fueron recibíendole con bastante peligro porque la mar era inmensa y sus golpes les cruzaban de banda a banda:

Mas a las seis y media de la misma tarde se hicieron tan repetidos que se consintieron perdidos, pues uno de ellos anegó el buque, se llevó parte de la madera trincada en sobre cubierta y les arrancó el timón con su codaste, *desguarniendo los lises*:

Que en tan crítico estado, y habiendo quedado el Buque sin gobierno, su primer cuidado fue cargarse sobre el timón, el cual felizmente pudieron sujetar con algunas trincas, arriaron el trinquete y largaron la trinquetilla, a fin de ver si se podía sujetar algo el Buque, cuyas cabezadas les tenia en una continua zozobra:

Que a las once de la noche cedió algún tanto, mas al amanecer del veinte y tres volvieron los chubascos aunque menos recios: y finalmente que como a las cinco de la tarde se hallasen a la vista de este Puerto de Santoña, siéndoles imposible pasar la noche en el mar según al estado que se encontraban, y considerándole como el de más fácil acceso a la costa, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, así como en las arribadas anteriores, deliberaron refugiarse en él, y felizmente lo consiguieron a eso de las diez de la noche:

En Justificación de la *certeza* de este relato, presentó por testigos a Don Francisco Lago, Martín Lucio y Miguel Acosta, Piloto y Marineros de a bordo, mayores de edad, quienes juramentados *conforme* a derecho, declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda referido, lo que les fue leído."

Después de la consabida fórmula de protesta por parte del capitán, firmaron la escritura de protesta por testigos Don Juan Antonio Soto, Don Ignacio Zamácola, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

146.- BARCA "JESUSA"**Nacionalidad: Española****Capitán: Don Pedro de Goycoechea****Arqueo: 510 toneladas****Tripulación: 15 marineros****Origen – Destino: Guayaquil – Bilbao****Carga: Cacao a granel**

El 10 de mayo de 1846, compareció en **Santoña** ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Pedro de Goicoechea, capitán de la barca española nombrada "**Jesusa**", de la matrícula de Bilbao, de porte de quinientas diez toneladas y quince hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que el día veinte y dos de diciembre del año próximo pasado de mil ochocientos cuarenta y cinco y hora de las tres y media de su tarde, sano el Buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió de Guayaquil con cargamento de cacao a granel y destino al Puerto de Bilbao, a la orden de Don Jesús de Echevarria y la Llana, habiendo desembarcado de aquel gran Río sin ningún incidente el día veinte y seis del mismo:

Que en el mismo estado y rumbo de su destino, continuaron sin novedad particular hasta el día veinte y tres de Enero del presente año y hora de las nueve de su mañana, en que les cargó un furioso viento huracanado del S. SE. con mar tan excesivamente gruesa y borrascosa, que a pesar de haber puesto el buque a la capa con sólo la Gavia se sumergía en buque a cada momento, haciéndole trabajar de un modo violento y peligroso; con cuyo motivo tuvieron la precaución de dar a la Bomba, la cual marcó bastante agua, y si bien les fue imposible graduar sus pulgadas por los repetidos balances, dispuso se achicase inmediatamente:

Que a las veinte horas se aplacó felizmente la violencia del huracán, y con precisión se observó que el buque continuaba haciendo de dos a tres pulgadas de agua por hora, la cual con corta diferencia o alteración, según ofendía más o menos el tiempo, se ha seguido durante toda la navegación; y por consiguiente no ha dejado de darse a la bomba de cuatro en cuatro horas sin intermisión; hasta el día de ayer en que, sin haberles ocurrido otra novedad particular o digna de citar-

se, fondearon en este puerto a las dos de la tarde, auxiliados de Lancha y Práctico; y fueron admitidos a libre plática a las tres de la misma tarde:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Antonio de Basagoytia, Don Antonio Alegría y Don Juan Antonio Abaroa, Piloto, tercero y agregado de a bordo, de edad de treinta y seis; treinta y cuatro; y diez y nueve años respectivamente, quienes Juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda referido, lo que se les leyó:

Después de la fórmula de protesta por parte del capitán Goicoechea, firmaron como testigos de la escritura Don José Murcia, Don Juan Antonio Soto, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

147.- QUECHEMARIN "EDUARDO"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista Sustacha

Arqueo: 37 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen - Destino: Carril (La Coruña) - Santander

Carga: Maíz

El día 7 de agosto de 1846, compareció en Santoña a las diez de la mañana ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Bautista Sustacha, capitán del quechemarín español nombrado "**Eduardo**", de porte de treinta y siete toneladas y cinco hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que entre cuatro y cinco de la mañana del día quince de Julio último, sano el Buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió con Práctico del Puerto de Carril cargado de maíz para entregar en el de Santander a los Señores Huidobro y Revilla; y como a cosa de las cuatro de la tarde del mismo día les cargase un viento norte demasiado fuerte y mucha mar, reunida en Junta la tripulación deliberaron unánimemente arribar al de Aldaro, donde efectivamente lo verificaron dando fondo a las siete:

Que allí permanecieron hasta el día primero del actual y hora de las cinco de la mañana, en que se volvieron a dar a la vela con viento al Sudoeste bonancible, continuando sin novedad en rumbo de su destino, hasta el día de ayer, seis, y hora de las cinco de la mañana, que hallándose demorados sobre el monte de San Pedro y Virgen del Mar. como seis millas Norte al Cabo Mayor, con objeto de aguardar la marea, les cargó un furioso temporal del O. Noroeste que les puso en el mayor peligro. recibiendo dos fuertes golpes de mar que les anegó la cubierta, rindió el cargamento a la parte de estribor y haciendo zozobrar el Buque:

Que en este estado arriaron la mayor y el trinquete, que estaban a dos fajas de rizos, arribaron en Popa con sólo la trinquetilla para desahogar la cubierta, por ser imposible recibir el viento; reconocieron la bomba y hallaron que hacia de doce a catorce pulgadas de agua por hora, de la que se alivió sin intermisión; y siguieron en popa hasta las siete de la misma mañana que volvieron a Izar el trinquete a todos Rizos, para evitar los incesantes golpes de mar de que se veían ofendidos:

*Que a eso de las nueve **abonanzó** aunque poco la furia del temporal, y convencidos de que les era imposible tomar el puerto de su destino, **Santander**, porque le tenían rebasado considerablemente, y que este de **Santoña** les era el de más fácil acceso, y que al propio tiempo les era también el más cómodo por la proximidad, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a él; y al efecto cargaron la mayor arrizada y lo consiguieron, dando fondo a las doce y media y fueron admitidos a libre plática, sin haber dejado un momento de aliviar el agua de bomba, cuya disminución se notó desde el momento que se empoparon y no fueron tan violentos los golpes de mar:*

*En **justificación** de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Antonio Vidaurrázaga, mayor de veinte y cinco años; Don Francisco Cortina, de veinte y uno; y Don Ignacio **Ugarte**, de veinte, todos individuos de a bordo, quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda referido, lo que les fue leído."*

*Después de causar el capitán **Sustacha** la oportuna protesta de mar, firmaron como testigos de la escritura Don Pedro **Rocillo**, Don Agustín de Murcia, y Don Fernando **Martínez**, vecinos de **Santoña**.*

148.- BERGANTÍN “SERAFÍN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Antonio de Rentena

Arqueo: 145 toneladas

Tripulación: 13 marineros

Origen - Destino: Santander - La Habana

Carga: Harinas

El 15 de octubre de 1846 a las nueve de la mañana, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José Antonio de Rentería, capitán del bergantín mercante español nombrado "Serafín", de ciento cuarenta y cinco toneladas y trece hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

"Que entre once y doce de la mañana del día once del corriente, sano el Buque de quilla y costado, bien acondicionado y pertrechado y auxiliado de Práctico y Lancha, salió del inmediato Puerto de Santander cargado de Harinas para Don Antonio Cortiguera, con destino y para entregar en el de La Habana a Don Pedro Martínez:

Que a la una y media les dejó el Práctico fuera de Puntas, más a las tres y casi imprevisiblemente se mudó el viento al N., con un recio chubasco alto que les obligó aferrar todo aparejo, y con sólo las gavia a tres rizos y la trinquetilla viraron en vuelta del Primer cuadrante; y así continuaron hasta las ocho de la noche que cambiaron en vuelta del tercero; mas apenas transcurridos quince minutos tuvieron que volver a virar al Primero a causa de que los obenques del trinquete y las burdas del Velacho se habían aflojado, en términos que la arboladura del Palo de Proa estaba sin la menor sujeción:

Que a las doce de la mañana, asegurada Provisionalmente la Gavia, se volvieron a poner en vuelta del tercer cuadrante, de modo que a las cinco de la mañana del día doce rindieron las viradas sobre el Cabo de Quejo; y aclarado el día con horizontes, viento, cariz y mar peor aún que el anterior, determinaron guarecerse, si les era posible, al fondeado del Fraile, de este Puerto de Santoña:

Y en consecuencia maniobraron en su demanda, consiguiéndole felizmente a las ocho, auxiliados de Práctico, dando fondo con la esperanza y sesenta brazas de cadena fuera del escoben, echando abajo seguidamente masteleros y juanetes, y picando las bombas cada quince minutos, pues se observaron hasta treinta y dos pulgadas de agua, a causa sin duda de lo mucho que había trabajado el Buque con tan recio, violento y continuado temporal de viento, chubascos y confrontadas mares:

Que en este estado, y sin dejar de aliviar el agua las Bombas, continuaron el mismo día doce y el trece, y habiendo amanecido ayer catorce algo más blando, con dictamen del Práctico que continuaba a bordo desde el doce, y previo acuerdo de la tripulación reunida en Junta con arreglo a Ordenanza, deliberaron arribar dentro de este Puerto; y así lo verificaron a las once de la mañana fondeando frente del fuerte de Isabel Segunda, donde se encuentran, habiendo disminuido el agua de bombas a su estado natural:

En justificación de la certeza de este relato, presentó dicho capitán a los testigos Don Martín de Ansoteagui, Don Bautista Arrasate y Don Manuel Antonio de Aldama, segundo, Piloto y tercero de a bordo, mayores de veinte y cinco años, quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda expresado, lo que les fue leído."

Después de la fórmula de protesta expresada por el capitán, firmaron la oportuna escritura como testigos Don Ángel Astobiza, vecino de Portugalete; Don Juan Bautista de Aguirre, vecino de Barrica; y Don Manuel de Larrazábal, vecino de Urdúliz.

149.- BERGANTÍN “JOVEN RICARDO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro de la Peyra

Arqueo: 109,5 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Santander – Santiago de Cuba

Carga: Harinas y habichuelas

El 23 de diciembre de 1846, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Pedro de la Peyra, capitán del bergantín mercante español nombrado "**Joven Ricardo**", de la matrícula de Santander, de ciento nueve toneladas y media y nueve marineros de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las tres de la tarde del día diez y nueve del corriente, sano el Buque de quilla y costado, bien acondicionado y pertrechado, salió con viento al Este jlojo de dicho Puerto de Santander, cargado de Harinas y Habichuelas por cuenta de los Señores Porrúa e hijo, y destino a Santiago de Cuba, para entregar a los Señores Pons y Zuigla, siguiendo sin novedad particular en rumbo de su destino hasta las diez de la noche del día veinte, que cambió el viento al Sudoeste, con gruesa mar al Norte:

Que al amanecer del veinte y uno, viendo que el viento y mar se hacían cada vez más irresistibles, viraron en vuelta de tierra con objeto de tomar Puerto; a las tres de la tarde del mismo veinte y uno quedó calma el viento, pero la mar del Oeste cada vez más gruesa, demarcando a las cuatro Cabo de Lastres al Sudoeste, a muy mal cariz, y se tomaron dos fajas de rizos a las gavias, por haberse vuelto a enfurecer el viento, en términos que a las siete un recio golpe de mar destrozó el tajar mar llevándose la figura de Proa; y a las ocho, no pudiendo resistir el mar y viento del Oeste se pusieron a la Capa con sólo la Gavia a dos fajas:

Que a las cuatro de la mañana del veinte y dos, un fuerte chubasco les rifó la Gavia, y en aquel momento otro recio golpe de mar anegó de agua el Buque, la que Desaguaron inmediatamente del mejor modo posible; y sondeada la Bomba,

que hasta entonces no había tenido ninguna agua, se hallaron diez y seis pulgadas, y también se achicó inmediatamente sin que después se hubiese vuelto a notar más:

*Que amaneció el expresado día veinte y dos también de mal cariz, viento fresco y mucha mar; y enseguida viraron en vuelta de tierra, largando al punto el trinquete y la **trinquetilla** con ánimo de tomar puerto; y en su consecuencia, hallándose a **las doce** sotavento con Santander Norte Sur, de Quejo siete millas, y viendo que este Puerto de **Santoña** les era el de más fácil acceso, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron arribar a **él**; y así lo verijicaron auxiliados de Loncha y Práctico, dando fondo a las cuatro y media de la tarde:*

*En justificación de la certeza de este relato, **presentó** por testigos a Don Venancio Tijero, Don José **Lamela** y Don Juan Triay, Piloto, contramaestre y marinero de a bordo, quienes juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda referido."*

Después de la fórmula de protesta por parte del capitán Peyra, firmaron como testigos del otorgamiento de la escritura, Don José Félix de San Juan, Don Juan de Murcia y Don Fernando **Martínez**, uno mayor de veintiún años y los otros dos mayores de sesenta y cinco, todos vecinos de Santoña.

AÑO 1847

150.- LANCHAS "CARMEN"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Celedonio Goycochea

Arqueo: 14 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: Tina Mayor - Santander

Carga: Duelas

A las nueve de la mañana del día 26 de enero de 1847, compareció en **Santoña** ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Celedonio de Goicochea, capitán de la lancha española nombrada "**Carmen**", de porte de catorce toneladas y siete hombres de tripulación, de la matrícula de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las ocho de la noche del día veinte y cuatro del actual, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado, salió con viento terral del Puerto de Tina Mayor con carga de Duela, por cuenta de Don Manuel Sánchez Portillo, para entregar a Don Javier López Bustamante, del Comercio de Santander; y siguieron sin novedad particular el rumbo de su destino, hasta las once y media de la misma noche, que les obligó a ferrar la Mayor y trinquete, quedando sólo con el Borriquete arrizado:

Que en este estado pudieron ir resistiendo el temporal hasta cosa de las dos de la mañana de ayer, veinte y cinco, en que siéndoles imposible aguantar los fuertes golpes de mar con que se anegaba la Lancha, sin que bastase a su alivio la bomba en achicadoras, a que estaban dedicados incesantemente, de acuerdo con la tripulación se vieron precisados a echar al agua como una cuarta parte de la carga, poco más o menos, lo cual disminuyó la eminencia del peligro, y aunque siempre con bastante (peligro) continuaron hasta el amanecer que calmó algo el temporal, pero no el contraste de las mares y las fuertes corrientes del Oeste:

Que a las siete y media de la misma mañana del veinte y cinco, se hallaban a la vista de Santander y fondeadero del Sardinero, pidiendo socorro con bandera al tope; pero como no le recibiesen a pesar de que debieron ser reconocidos por el atalayero, no habiendo entrada y siendo del mayor peligro su permanencia en aquel punto, deliberó también de acuerdo con la tripulación arreglado a Ordenanza, el arribar a este de Santoña, como de más fácil acceso, en cuya demanda salieron de nueve a nueve y media y entraron en él sin la menor novedad a las dos y media de la tarde:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don José Joaquín de Ituarte, Don José María de Galdoz, y Don Francisco Fernández, todos de a bordo, mayores de veinte y cinco años, quienes juramentados conforme a derecho, declararon por cierto cuanto por dicho Patrón queda relacionado."

Después de la fórmula de protesta por parte del capitán, firmaron como testigos del otorgamiento de la escritura Don Pablo de Córdoba, Don Fernando Martínez y Don Juan José Roiz, vecinos y residente en Santoña.

151.- BERGANTÍN "DOS MARINOS"**Nacionalidad: Española****Capitán: Don Rafael Gómez****Arqueo: 116 toneladas****Tripulación: 14 marineros****Origen - Destino: Santander - La Habana****Carga: Harinas**

A las once de la mañana del día 27 de enero de 1847, compareció en **Santoña** ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Rafael Gómez, capitán del bergantín mercante español nombrado "**Dos Marinós**", de la matrícula de Santander, de ciento diez y seis toneladas y catorce hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las dos de la tarde del actual, sano el Buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió con tiempo bonancible calmoso de citado Puerto de Santander con carga de Harinas por cuenta de Don Fernando de Albear, de aquel comercio, para entregar a Don José Solano Albear, en el de La Habana; y dos pasajeros con destino a la misma Ciudad; siguiendo sin novedad en rumbo de su destino, hasta el día trece que se llamó el viento al SO. fresco, y tuvieron que aferrar juanetes:

Mas como a las cinco y media continuase refrescando cada vez más, se tomaron dos fajas a las Gavias y se aferraron la Mayor, foque y Bergantina: anocheció de muy mal cariz, y a las diez se quedaron a la Capa con la Gavia y trinquetilla:

Que amaneció el catorce con celajes borrascosos, amenazando temporal; y como se hallasen a la vista de Riba de Sella, a las diez se reunió con la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron arribar al mismo puerto, y así lo verificaron aquel día sin contratiempo particular; después de lo cual se declaró efectivamente el temporal, sin abonanzar hasta el día diez y nueve:

*Que a las cinco de la tarde del día diez y nueve se volvieron a dar a la vela con **terral** bonancible, y continuaron su derrota hasta las ocho del día veinte y dos, que estando N. S. con el Cabo **Ortegal** se llamó el viento al SO. fresco, lo que les obligó aferrar juanetes y tomar dos fajas a las gavias; mas como al medio día*

siguiese en aumento quedaron a la capa con la Gavia, descubriéndose en aquella hora alguna agua del Buque, su Bomba la que se picó inmediatamente:

Que continuaron aguantándose en el mismo estado, y con aumento de agua a consecuencia de lo que trabajaba el Buque, hasta las ocho de la mañana del veinte; y aunque un fuerte golpe de mar dejó el Buque entre dos aguas, y como tal estado fuese de eminente peligro, dieron la Popa al viento corriendo a su discreción hasta el amanecer del veinte y cinco, que estando a la boca de Llanes abonanzó algún tanto, en términos que a las diez les permitió largar todo aparejo en vuelta de fuera:

A las doce se llamó el Nordeste aunque con mucha mar del NO. y continuaron viaje: pero a las cinco de la tarde, desgraciadamente les entró un furioso chubasco del NO. que les hizo descargar todo aparejo, dejando el Buque Zozobrado por estribor, sin querer obedecer al timón, durando la evidencia de su peligrosa situación cerca de un cuarto de hora, al cabo del cual y en fuerza de menear la caña se puso a la vía, corriendo a discreción del temporal:

Que a las doce de la noche, en medio de este mar encrespado, viento huracanado, y después de un recio chubasco se avistó la **Farola** de Santander, lo que les determinó a esforzar lo posible para mantenerse a Barlovento, y se pusieron a la capa:

Que les amaneció el veinte y seis con algún aumento de agua, a consecuencia de lo mucho que había trabajado el buque, malos cariz; y a la vista de Cabo Mayor maniobraron en vuelta del Puerto, previo acuerdo en Junta de arribar a él, y como les hiciesen señas en el Castillo para no entrar por estar la barra muy mala, se dirigieron a éste de **Santoña** como más próximo y de más fácil acceso; pero al estar cerca del monte se llamó el viento a SE. y dieron rumbo a Santander, el cual cambiaron nuevamente al estar con Quintres, por llamarse el viento a NO., y consiguieron en éste Puerto a las doce de la noche, habiéndose desfondado el foque en una de las viradas para su arribo.

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos al Piloto Don Eusebio Sierra, de edad de veinte y dos años; al contraamaestre Don Domingo García, de otros treinta y seis; y al Agregado Don Gabino Gómez, de treinta y dos, quienes Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz, conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, lo que les fue leído, y doy fe."

Después de la fórmula de protesta del capitán, firmaron como testigos de la escritura de protesta Don José Félix de San Juan, Don Manuel Antonio Sola, y Don Sebastián de Múgica, vecinos de Santoña.

Al día siguiente a las dos de la tarde, volvió a comparecer ante el mismo escribano del capitán Gómez, formalizando otra nueva protesta que otorgó en los términos siguientes:

"Que desde las doce de la noche del día de antes de ayer, veinte y seis del corriente, se halla surto en este Puerto de arribada forzosa procedente de Santander, con cargamento de Harinas por cuenta de Don Fernando de Albear, de aquel comercio, y destino al de La Habana, para entregar a Don José Solano Albear, llevando causada la competente Protesta respecto a las causas que motivaron su forzosa arribada, a la que caso necesario se remite:

Dijo, asimismo, que después de su arribo se encontraba fondeado a todas amarras, y en este estado la noche de ayer, veinte y siete, se levantó un violento temporal del Sudoeste, y a cosa de las doce les faltó la ancla mayor, rompiéndose por la Cuña; empezaron a garrear con las otras, y en este estado izaron el farol en el Palo trinquete pidiendo auxilio; pero como no le recibiesen tan pronto como era necesario, continuando el temporal siguieron garreando hasta varar en el arenal bajo el Castillo de San Martín, permaneciendo hasta el amanecer de hoy, que fueron auxiliados de dos lanchas y volvieron al fondeadero anterior."

En testimonio de la verdad del relato del capitán testificaron los mismos tripulantes de la protesta anterior, actuando como testigos de la nueva escritura los vecinos de Santoña llamados Don José Félix de San Juan, Don José de Murcia, y Don Sebastián de Múgica.

152.- BERGANTÍN “JOVEN FELISA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro Gaviño

Arqueo: 168 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: Santander – Mayagües (Puerto Rico)

Carga: Harinas

El 31 de enero de 1847, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Pedro Gaviño, Capitán del Bergantín español nombrado "**Joven Felisa**", de porte de ciento sesenta y ocho toneladas y doce hombres de tripulación, de la matrícula de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las ocho de la mañana del día diez y nueve del actual, sano el buque de Quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió con viento Sueste bonancible del inmediato Puerto de Santander, con cargamento de Harinas por cuenta de la Casa del Señor de Dóriga, de aquel comercio, para entregar a los Señores Echabarría y Polidura, del de Mayagüez, en Puerto Rico; y siguieron sin novedad particular hasta el amanecer del veinte y dos, en que hallándose a la altura del Cabo de Ortegá, distancia veinte y un millas, refrescó el viento Sur que ya había soplado el día anterior, y aferraron las velas quedando sólo con la Gavia y Bergantina a todos rizos:

Que el veinte y tres, a consecuencia de las grandes mares del Noroeste y Oeste, que hacían trabajar bastante al Buque, se observó agua de Bomba como hasta diez y seis pulgadas, la cual se alivió cada media hora; continuando siempre con malos cariz, viento de contraste y aumento de agua que picaban insistentemente; hasta el amanecer del día veinte y cuatro, en que la encapilladura del mastelero y juanete de Proa se corrió bajo la ochabadura, con cuyo motivo se tuvieron que echar abajo el mastelero y jarcia; siguiendo el tiempo cada vez más borrascoso y ya Declarado temporal;

Que a las tres de la tarde un chubasco huracanado les hizo cargar la

Bergantina y Gavia, y decidiendo dar popa al tiempo, les fue imposible porque las muchas mares y viento no dejaban seguir al timón, considerándose ya sumergidos con los repetidos golpes que cruzaban el Buque, los cuales se llevaron las portas de la Cámara y camaranchel del rancho, llenándolos de agua:

*Que en tan eminente peligro y no gobernando el Buque, deliberaron unánimemente picar el Palo Mayor para quitar la ventola y poder dar Popa a las mares, que sin cesar anegaban el buque, con cuyo objeto dieron principio a picar toda la jarcia del mismo Palo para que el otro no peligrase; y hallándose en esta faena, sin faltarles ya **más** que la obencadura y Palo, quiso la Divina Providencia que un recio golpe de mar, en vez de Sumergirlos, batiese el Buque por la Proa y le hiciese arribar, quedando salvos por aquel momento; dedicándose enseguida, unos a Picar las bombas que no podían dejar de la mano un momento, y otros a desembarazar la cubierta de los utensilios de aguada, velamen y jarcia que **andaba flotando** sobre ella, así como anegar la Lancha, varios de cuyos efectos se fueron por las Portas que se vieron precisados a batir para descargar el agua:*

Que en medio de esto, lejos de disminuirse el temporal se hacía cada vez más horroroso, porque toda la mar era una Espuma, se anegaban por instantes, volvió a no gobernar el timón por la fuerza del Huracán, el que les arrebató la Trinquetilla, no les fue dable poder envergar otra, y considerándose ya perdidos ofrecieron una misa solemne a la Virgen del Carmen, llevando el trinquete si les salvaba, lo cual sucedió así milagrosamente:

*Que anocheció en los mismos términos y continuó toda la noche, sin que pudieran encender luz en la bitácora, salvando las repetidas mares que incesantemente les acosaban, las que a pesar del sumo cuidado que llevaban les causaron nuevas roturas en la obra muerta y empavesada, sacando los Gallineros con las aves que contenían, y no disminuyó el **peligro** hasta las cuatro de la mañana del veinte y seis que rondó el viento al NO., a cuyo favor pudieron largar el velacho arizado y envergar la trinquetilla, consiguiendo gobernarse:*

*Que amaneció el veinte y seis ofuscado, y su primer cuidado, sin abandonar las Bombas, fue remediar en lo posible los deterioros del día anterior, **a fin** de sujetar el Palo, lo que corregido se largó la Gavia a tres fajas y entonces notaron que tenían rendida la Bergantina y que les faltaban varros efectos del Fogón, así como remos, Palos de toldos, Cubichero del Lucero y otros:*

*Que a las diez avistaron tierra por la Proa y reconocieron Castro Urdiales; y como abonanzase algún tanto, al mediodía, considerando que debía haber **sufri-***

do alguna avería el cargamento con los repetidos golpes de mar de que se habían visto anegados; que la gente se hallaba rendida de tan excesivos trabajos, y sin poder dejar las bombas un solo minuto; y que el Buque necesitaría alguna reparación; y que todo les aconsejaba ver de regresar al Puerto de su salida; reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza lo deliberaron así, y en consecuencia maniobraron con tal objeto, demarcando a las cinco el monte de **Laredo**, distancia prudencial de siete a ocho leguas; en cuyo estado anocheció con viento calmoso, mal cariz y la mar siempre gruesa:

Que en los mismo términos amaneció el veinte y siete, y a las siete de su mañana se entabló por el Sur y largaron las Gavias, **ciñéndose** a tierra todo lo posible; a las dos fue refrescando, anocheciendo cielo rasgado, mucha mar del NO. que ofendía bastante al Buque, y tierra a la vista; a las seis y media se avistó la Luz de la **Farola**, distancia de seis a siete leguas; siguieron **ciñéndose** hasta las tres de la mañana del veinte y ocho, que un chubasco de viento y Agua del NO. oscureció la Luz, la cual no volvieron a descubrir a pesar de continuar **ciñéndose** para aguantarse a barlovento del Puerto:

Que al amanecer del veinte y ocho se hallaron Norte Sur del monte **Cerrodo**, bastante distancia; a las ocho se volvió a rondar el viento al S. SO. y se pusieron en vuelta del Oeste, largando el aparejo posible; en cuyo estado continuaron todo el mismo día y hasta el amanecer del veinte y nueve, en que estando en la embocadura de Santander les cargó un fuerte y borrascoso viento del Oeste que les obligó a darle Popa:

Y considerando la imposibilidad de tomar aquel Puerto, vuelta a reunir en Junta la **tripulación** arreglado a Ordenanza acordaron verificarlo a este de **Santoña**, como el más próximo y de más fácil acceso, maniobrando en su demanda; recibieron práctico a la una de la misma tarde y con su dirección empezaron a bordear para obtenerle; mas a la segunda bordada la violencia del viento les rifó el trinquete y velacho, y les obligó a **dar fondo** bajo el Castillo de San Carlos donde pasaron la noche, consiguiendo por último fondear dentro de Puerto a las dos de la tarde de ayer, treinta, donde se encuentran sin haber dejado de picar las Bombas, cuya agua se halla algo disminuida:

En **justificación** de la certeza de este relato, presentó por testigos al Segundo Don Pedro Callejo, de edad de veinte años; al Agregado Don Bonifacio Gutiérrez, de veinte y uno; y al Contramaestre Don Ezequiel Aedo, de treinta y seis; quienes Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz conforme a derecho,

declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, que les fue leído y doy fe."

Después de la fórmula de protesta de mar, firmaron como testigos de la escritura Don José Félix San Juan, Don Sebastián de Múgica y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

153.- BERGANTÍN "ARGOS"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don **Gaspar** Ortega

Arqueo: 207 toneladas

Tripulación: 16 marineros

Origen - Destino: Santander - La Habana

Carga: Harinas

A las siete de la mañana del día 11 de febrero de 1847, compareció en Sautoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Gaspar Ortega, capitán de bergantín mercante español nombrado "Argos", de la matrícula de Cádiz, de porte de doscientas siete toneladas y diez y seis hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las once de la mañana del día cinco del corriente, sano el Buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió del inmediato Puerto de Santander con viento terral bonancible, cargado de Harinas por cuenta de los Señores Aguirre Hermanos, de aquel comercio, y destino al de La Habana a la orden de los Señores Meléndez y Ojero, y sin más novedad que la de algunos vientos de contraste, chubascos y gruesa mar del "Norueste" que les obligaron a permanecer una veces a la capa corrida y otras sin correr:

Continuaron hasta el medio día del domingo siete, en que hallándose entre la Tina del Este y la Requejada, a consecuencia de lo que había trabajado el Buque notaron hacía unas cinco pulgadas de agua por hora, de la que se alivió incesantemente; mas como en este estado fuese declarando más próximo el temporal, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente regresar al Puerto de su Salida:

Que con este objeto maniobraron en su demanda, y a las tres y media de la tarde, después de tomar el práctico a bordo, abocaron el puerto; pero a la primera bordada arreció tanto el viento del O. NO. que arrastró el Buque sobre el cantil, y habiendo mandado el práctico dar fondo al Ancla se fue sobre ella el Buque hasta tocar por la Proa y torcer el cepo, lo cual sin duda debió haberle hecho padecer algo por dicha Proa:

Que el poco rato, estando las Gavias en fecha, subió el Buque al medio de la canal, y entonces el mismo práctico mandó levar el Ancla y se pusieron a vaguar, pero como a pesar del viento fuese mayor la de las corrientes, no pudiendo contrarrestarlas fueron subiendo del puerto en vuelta de fuera:

Que a pesar de que viraron por avante con objeto de ver si les era dable volver al Puerto, pero como la mucha mar no le dejase tomarlo, tuvieron que hacerlo por redondo; y hallándose imposible de arribar a Santander, determinó el práctico hacerlo a este de Santoña, a donde se dirigieron, y a las ocho de la misma noche dieron fondo a la Ancla de estribor bajo al Fraile y pasaron la noche sin otra novedad:

Que al amanecer del ocho, arreciando extraordinariamente el temporal, con chubascos del N. NO. fondeó a la otra ancla, mas a penas ejecutado, a causa de una recia cabezada con que creyeron sumergirse, se hizo pedazos el molinete y se cayeron las cadenas hasta las mallas que están en los palos.

Que a cosa de las diez hizo una pequeña bonanza, en la cual aprovecharon para ir con el bote a tierra en petición de auxilios, y sólo pudieron obtener un ancla de siete quintales, una lancha esquifada y Práctico del Puerto, que tan luego como llegó a bordo mandó levar el ancla, pero fue imposible conseguirlo a pesar de haber destinado una guindalera de ciento veinte brazas, estobos, cuadernales, estachas de respeto del Buque, viéndose obligado por lo tanto a hacer la malla de firme a los palos con objeto de aguantar para ver si abonanzaba algo el tiempo:

Que en este estado anocheció fosco, viento fuerte del NO. y mares horrosas del mismo viento, que hacía trabajar extraordinariamente al buque por las mallas; y pasaron la noche en la mayor ansiedad, temiendo a cada golpe de mar que les faltasen las anclas, hasta las cuatro de la mañana del nueve; y después de un recio chubasco se rondó el viento al N., y volviendo a ser auxiliados de dos lanchas esquifadas trataron de ver si les era posible levar el ancla; cuyos nuevos esfuerzos fueron tan inútiles como los primeros; y tuvieron la precisión de largar cadenas por mano, dejando abalizadas las dos anclas de catorce a quince quinta-

les, con cuarenta y cinco brazas de cadena la una, y se sentó la otra de quince a diez y seis líneas; y aprovechando una pequeña ventolina, a remolque de las lanchas consiguieron meterse entre los Castillos, y a cosa de las once de la mañana dar fondo con la ancla de siete quintales, un anclote prestado por el Bergantín "Felisa" y dos calabotes también prestados, únicos auxilios que les fue dable proporcionarse por entonces, pues no los hay de más especie en el puerto:

Que en este estado pasaron la noche y desde el amanecer de ayer, diez, con auxilio de las mismas lanchas se fueron espianando hasta acabar de entrar en el Puerto; y por último:

Que habiendo obtenido el nuevo auxilio de dos anclas que pertenecieron al Buque Francés "Correo del Brasil", que naufragó en la Playa de Noja, donde las tenía su actual poseedora, la Señora Viuda de Zavala, de este comercio, traídas de aquel punto a la hora de las cuatro de la tarde, se fondeó de firme con ellas ínterin se facilitan otras o se sacan las que se largaron; sin que durante todos estos acontecimientos se haya dejado de aliviar incesantemente el agua de bomba que ahora continúa, si bien con notable disminución.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Santiago Echevarría, Don Ignacio Mayo y Don Manuel Pereira, Piloto, contramaestre y tercero de a bordo, de edad de diez y ocho, treinta y diez y ocho años respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, lo que les fue leído, y doy fe."

Después de la fórmula de protesta, firmaron la escritura como testigos Don Miguel Rocillo, Don Sebastián Múgica y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

154.- QUECHEMARÍN “AGUEDITA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ángel Fernández

Arqueo: 30 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Suances – Bayona de Francia

Carga: Trigo

A las cinco de la tarde del día 7 de junio de 1847, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Ángel Fernández, capitán del quechemarín mercante español nombrado "Aguedita", de porte de treinta toneladas y seis hombres más de tripulación, de la matrícula de San Sebastián, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las cinco de la mañana del día de ayer, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió con viento Sudoeste bonancible del Puerto de Suances, con carga de trigo por cuenta de Don Canuto Martínez, del Comercio de Santander, y destino a Bayona de Francia:

Que siguió sin novedad particular hasta las diez de la mañana, en que se llamó el viento al Este y se vieron precisados a bordear; y así continuaron todo el mismo día nueve:

Que a la madrugada de hoy se arreció extraordinariamente el viento Les Nordeste con mucha marejada, lo cual hacía trabajar bastante al buque, y como sondaron la bomba y hallaren de seis a ocho pulgadas de agua la cual fue aliviada inmediata e incesantemente, convencidos de que les era imposible continuar en rumbo de su destino por la contrariedad de los vientos y exposición de que hiciese más agua el buque si se le forzaba, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron arribar a este Puerto, como el de más fácil acceso, maniobraron en su demanda y pudieron obtenerle entre doce y una de este día; después de lo cual se ha notado la desaparición completa del agua; lo cual prueba que sólo producía de lo mucho que las mares y vientos contrarios hacían trabajar al buque:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Pedro Olavarria, Don José Fernández, y Don Francisco D..., marineros de a

bordo, mayores de edad, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, lo que les fue leído."

Después de la fórmula de protesta, firmaron como testigos de la escritura Don José de Murcia, Don Ignacio Zamacola, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

155.- QUECHEMARÍN "CORREO DE SANTOÑA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José del Castillo

Arqueo: 30 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen - Destino: El Ferrol - Santoña y Bilbao

Carga: Parrocha, madera y otros efectos

A las dos de la tarde del día veinte de octubre de 1847, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José del Castillo, capitán del quechemarín nombrado "**Correo de Santoña**", de la matrícula de Santander, de porte de treinta toneladas y cinco hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las ocho de la mañana del día quince del corriente, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto del Ferrol con viento al Oeste bonancible, cargado de parrocha, madera y otros efectos, con destino a este de Santoña y el de Bilbao, y siguieron sin novedad en rumbo a su destino hasta cosa de las ocho de la misma noche, que hallándose a la altura del Cabo Ortegá, distancia seis millas, cargó imprevistamente un furioso temporal del Noroeste que les obligó a tomar rizos a ambas velas:

Mas como a pesar de esto se hiciese cada vez más irresistible, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron arribar al Puerto de Rivadeo u otro que les fuese dable, pero todo desgraciadamente les fue imposible a causa de haberse resentido el palo mayor, cuyo crugimiento les hizo persuadir que desarbolaban, y obligado a dar popa al viento con sólo el trinquete a todos rizos

consiguieron por último entrar felizmente en este Puerto a las siete de la mañana de hoy.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos A Don Manuel Martínez, Don José del Castillo, y Don José María Bernales, marineros de a bordo, de edad de 53, 33, y 18 años respectivamente, quienes Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de cruz conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado."

Después de la fórmula de protesta efectuada por el capitán, firmaron como testigos de la escritura Don Luis Iglesias, Don Miguel Rocillo y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

156.- BERGANTÍN GOLETA "SAN JOSÉ"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista de Luzarraga

Arqueo: 90 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen - Destino: Cádiz - Bilbao

Carga: Sal

A las ocho de la mañana del día 29 de noviembre de 1847, compareció ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Bautista de Luzarraga, capitán del bergantín goleta español nombrado "**San José**", de porte de noventa toneladas y nueve hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que a las ocho de la mañana del día trece del actual, sano el Buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de Cádiz con viento **terral** bonancible, cargado de Sal por su cuenta y destino a Bilbao; y siguieron sin novedad en rumbo de su destino hasta el día diez y siete y hora de las ocho de la noche que se cambió el viento al Nordeste duro, lo que les obligó a virar en vuelta **de fuera**; y como **fuere** arreciando, a las nueve tomaron rizos al Velacho y mayor, y en este estado, a cosa de las diez una fuerte ráfaga rompió la verga del*

trinquete, con cuyo motivo se pusieron a la Capa, mas no obstante, otro recio golpe le llevó los dos tangones:

Que al amanecer del diez y ocho pusieron la Verga al trinquete con la Botavara y dieron vela, sin hacerles otra novedad digna de notarse, hasta las ocho de la mañana del día veinte y siete, que hallándose a la altura de la Requejada, distancia tres millas, les cargó un furioso temporal del Noroeste, el que les obligó a tomar rizos; y como continuase haciéndose cada vez mayor, considerando peligrosa la entrada en el Puerto de su destino y mucho más el que el temporal les obligase a rebasar, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente arribar a este como de más fácil acceso, y según lo verificaban otros buques que seguían el mismo rumbo:

Que en consecuencia se dirigieron a él, y auxiliados de Lancha y Práctico, a cosa de las dos la tarde fondearon a la boca por aguardar la marea; a las cuatro levaron ancla y a las cinco se hallaron dentro de Puerto, en el cual fueron visitados por la Sanidad a las diez de la mañana del día de ayer.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Ruperto Ansuotegui, Don José Urresti, y Don Juan Bautista Ormaechea, Piloto y marineros de a bordo, de edad de veinte y uno, veinte y dos, y cuarenta años respectivamente, quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, lo que les fue leído, y doy fe."

Después de la fórmula de protesta manifestada por el capitán, firmaron como testigos de la escritura, Don Matias de Lejárcegui, Don Pedro Rocillo, y Don Manuel José Gutiérrez, vecinos de Santoña.

157.- BERGANTÍN “VITORIANA”

Nacionalidad: Española

Capitán y primer piloto: Don Emeterio Arriandiaga

Arqueo: 170 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: La Habana – Santander

Carga: Azúcar, aguardiente y campeche

El día 1 de diciembre de 1847, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Emeterio Arriandiaga, capitán y primer piloto del bergantín mercante español nombrado "**Vitoriana**", de la matrícula de Santander, de porte de ciento setenta toneladas y doce hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las seis de la mañana del día dos de octubre último, sano el Buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de La Habana con tiempo bonancible, cargado de Azúcar, Aguardiente y Campeche, con destino al de Santander; y siguieron sin novedad notable en rumbo de su destino, hasta las tres de la tarde del diez y ocho, que se vieron acometidos casi súbitamente de un furioso temporal huracanado del N. NE., el que les obligó a cargar y aferrar todo velamen, quedándose con la Gavia a todos rizos:

En cuyo estado y sin ceder el temporal, siguieron hasta las cinco de la mañana del diez y nueve que ya se hizo casi irresistible, pues los golpes de mar les cruzaba de banda a banda, quedando el Buque en uno de ellos con la proa, Bauprés y Botalón bajo del agua, en tal disposición que creyeron se tronzase al levantarse, pero milagrosamente no sucedió, aunque desarboló el mastelero de Juanete de Proa, se rijo su vela de arriba abajo, a pesar de estar aferrada, y faltaron las trincas del Bauprés, quedando suelto y sin gobierno:

Que en esta situación sondearon la Bomba y hallaron de diez y seis a diez y ocho pulgadas de agua, la que trataron de aliviar inmediatamente; y viendo que no llamaba armaron la segunda, con lo cual lograron aplacarla algún tanto, mas no del toda porque el agua iba a más, a pesar de que por fin llamaron las dos bom-

bas; pero como el tiempo fuese a menos siguieron la navegación con algún alivio sin dejar las bombas un solo instante, lo cual tenía rendida a la tripulación; y como a las ocho de la mañana se llamase el viento al N. fuerte, pero no tanto como hasta entonces, determinaron ponerse en vuelta del E. SE. con las Gavias a todos rizos, a fin de que trabajase menos el Buque:

Que continuaron en esta vuelta hasta cosa de las cuatro de la tarde del día veinte, en que descubrieron un Buque entre aguas con la arboladura tronzada y la tripulación viva sobre la toldilla, cuyo triste espectáculo demandaba su pronto y ejecutivo auxilio; y habiéndose dirigido a él hasta ponerse al habla, maniobraron para su salvamento, y aunque con riesgo eminente de la tripulación salvadora a causa del temporal que les amenazaba y del estado de cansancio y rendimiento en que les habían puesto los acontecimientos anteriores; tuvieron por fin la satisfacción de restituir a la Sociedad al Capitán y siete marineros Ingleses, cuyo buque tardó pocos momentos en acabar de deshacerse y sumergirse:

Después de lo cual siguieron su navegación con vientos del primer cuadrante no fuertes, hasta el primero de Noviembre y hora de las cinco de la mañana, que hallándose en latitud N. $31^{\circ} 8'$, y longitud O. de Cádiz $41^{\circ} 48'$ les entró un viento del E. tan fuerte y repentino que a pesar del aumento de tripulación les era imposible recoger el aparejo tan pronto como se requería; y una de sus ráfagas tronzó las Vergas o pico de la Bergantina y arriófó otra; pero sin más detrimento fue calmando y pudieron continuar su navegación, hasta el día veinte y siete, siempre sin abandonar las bombas, lo cual fatigaba a la tripulación de un modo extraordinario:

Que a las tres y media de la mañana de dicho día veinte y siete, hallándose cosa de seis millas NO. de la farola de Santander, les cargó otro furioso huracán del NO. que les obligó a perder la entrada en aquel Puerto, pues les arriófó e inutilizó completamente el trinquete; les arriófó asimismo la Bergantina y el Velacho, tronzando parte de la maniobra que sujetaba estas velas; y rompiéndose la ostaga del Velacho y rizó a los "Enotines" de la Gavia arriba su cadena; se hallaron en tan eminente peligro que reunida en Junta la oficialidad y tripulación deliberaron unánimemente arribar al primer puerto que les fuese accesible, para evitar los males de que se veían abocados, y en consecuencia se dirigieron a este de Santoña, el que lograron obtener a las cuatro de la tarde del mismo día auxiliados de lan-cha y Práctico:

Fueron visitados entre nueve y diez del siguiente veinte y ocho por la Junta

de Sanidad, la que les dejó en observación como consecuencia de **haber fallecido** a bordo en aquella **mañana** uno de los pasajeros, hasta las cuatro horas del día de hoy en que vueltos a visitar han sido admitidos a libre plática, mediante que dicho Pasajero salió ya enfermo de La Habana y murió extenuado de consunción natural:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Lesmes Lavín, Don Antonio Tremiño y a Don Martín Antonio de Landeta, Piloto, contramaestre y marinero de a bordo, mayores de edad, quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, y les fue leído:"

Después de haber expresado el capitán la fórmula de protesta, firmaron como testigos de la escritura Don Matías de Lejárcegui, Don Sebastián de Música, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

AÑO 1848

158.- GOLETA "MARÍA IGNACIA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Domingo Antonio de Arrospe

Arqueo: 70 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: Santander - Barcelona

Carga: Harinas

A las nueve de la mañana del día 22 de marzo de 1848, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Domingo Antonio de Arrospe, capitán de la goleta mercante española nombrada "**María Ignacia**", de la matrícula de San Sebastián, porte de setenta toneladas y siete marineros de **tripulación**, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las tres de la tarde del día diez y nueve del corriente, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con vien-

to Norte bonancible del **Inmediato** Puerto de Santander, con carga de Harinas por cuenta del Señor Don Juan de Abarca, de aquel comercio, para entregar en el de Barcelona a la orden de quien corresponda, hallándose a las seis de la tarde fuera de puntas; pero como les diese calma de mar, estuvieron con Práctico a bordo hasta las once de la noche, que se llamó el viento al O. S. O. y siguieron en vuelta del N. O.:

Que al amanecer del veinte se hallaban al Norte de San Martín de la Arena, distancia como nueve millas, y siguieron todo el día sin más novedad con poco viento al S. O. y mucha mar del O. N. O., hasta las seis y media de la tarde, que estando en N. N. E. de la punta de San Vicente de la Barquera, distancia como doce millas, les cargó un recio temporal de mar y viento del O. N., que les obligó a afeerrar el velacho y foque, y tomar rizos a la mayor, el cual haciéndose cada vez más irresistible, en términos que a las diez de la noche cargaron el trinquete y trinquetilla, quedándose a la capa con la mayor a dos rizos:

En cuyo estado, y a eso de las dos de la mañana de ayer veinte y uno, un furioso golpe de mar les rompió parte de la obra muerta de babor introduciendo de agua las cámaras de popa y proa, dejando dormido y zozobrado el buque se consideraron perdidos; mas habiendo dado popa consiguió felizmente ponerse en marcha:

Que al amanecer del mismo día de ayer se hallaron como doce millas al Norte de la **Farola** de Santander; y siéndoles imposible aguardar la marea para tomar aquel puerto, al mismo tiempo que indispensable el arribar a otro para repararse de las averías, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron verificarlo a este, como el de más fácil acceso; y habiendo maniobrado en su demanda, consiguieron obtenerle entre doce y media y una de la tarde auxiliados de Lancha y práctico, donde dio disposiciones para la pronta reparación de averías del Buque.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Manuel Antonio de Bengoechea, Don Domingo Antonio de Esquivel y Don Nicolás Ceballos, Piloto y marineros de a bordo, mayores, de veinte y veinte y cinco años respectivamente, quienes Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda manifestado, lo que les fe leído y doy fe."

Después de expresar el capitán la fórmula de protesta, firmaron la escritura como testigos Don Luis Iglesias, Don José de Murcia, y Don Juan Antonio Soto, vecinos de Santoña.

159.- QUECHEMARÍN “CORREO DE SANTOÑA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Martínez

Arqueo: 30 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen –Destino: Santander – Avilés y Rivadeo

Carga: Cacao, azúcar y otros efectos

A la una de la tarde del día 25 de abril de 1848, compareció ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Manuel Martínez, capitán del quechemarín mercante español nombrado "**Correo de Santoña**", de la matrícula de Santander, porte de treinta toneladas y cinco hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que de una a dos de la tarde del día diez y seis del actual, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió con viento Noroeste bonancible del inmediato Puerto de Santander, cargado de Cacao, Azúcar y otros efectos, con destino a Avilés y Rivadeo:

Y siguieron sin novedad particular hasta cosa de las diez y media de la noche del día diez y ocho en que, hallándose a la altura de Riva de Sella, distancia calculada como doce millas, les cargó un furioso huracán de mar y viento del Oestesudoeste, que sin darles lugar a arriar el velamen les rifó el trinquete, la mayor, mesana y foque; los golpes de mar que les cruzaban poniéndolos en el más eminente peligro, rindieron el Palo de mesana, llevándose de sobrecubierta un Barril de Alquitrán, tres espeques y el Pal del Molinete; y con mil trabajos pudieron por fin arriar el velamen y correr de popa con sola la trinetilla:

Siguiendo hasta las dos de la mañana del diez y nueve, en que algo más aplacado izaron el trinquete en Banderolas, remediada en parte su situación; y al amanecer del mismo día diez y nueve, como se hallasen a la altura de Santander trata-

ron de tomar el Puerto, pero les fue imposible por el mar y el viento por la boca, y con este motivo trató de aguantarse todo lo posible para ver si le alcanzaba:

Que en la misma situación pasaron la noche, y como al amanecer del veinte, lejos de desvanecerse el mal cariz, presentando los peores aspectos, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente ver si les era dable arribar a este Puerto de Santoña, como el de mejor y más fácil acceso; en cuya virtud maniobraron en su demanda, pudiendo conseguirle cosa de las dos y media de la tarde; si bien, habiéndoles rifado nuevamente el trinquete y viéndose obligados a dar fondo entre los Castillos, donde permanecieron hasta las cuatro de la tarde del día siguiente, veinte y uno, que auxiliados de un bote acabó de dar fondo dentro del Puerto, subiéndose hasta Treto como punto más seguro en caso de faltar las amarras, mediante la falta de velas:

Y seguidamente saltó en tierra y compareció en la Capitanía de Puerto en solicitud del Certificado de Arribada y causar el apunte de esta protesta, como se confirma por Don Gaspar de Hierro que la desempeña y firma con este mismo Capitán.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Ambrosio de Echebarría, Don Francisco Madrazo y Don Eusebio Bustillo, marineros de a bordo, quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, expresando ser mayores de veinte y cinco, y el último veinte y dos años."

Después de la fórmula de protesta expresada por el capitán, firmaron la escritura como testigos, el Capitán del Puerto, Don José Ortiz y Don Luis Iglesias, vecinos de Santoña.

160.- BARCA "CEBUANA"

Nacionalidad: Española

Capitán y primer piloto: Don Francisco Antonio López

Arqueo: 401 toneladas

Tripulación: 31 marineros

Origen – Destino: Manila y Singapur – Santoña

Carga:

A la diez horas de la mañana del día 3 de julio de 1848, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Francisco Antonio López, capitán y primer piloto de la barca mercante española nombrada "Cebuana", de la matrícula de Manila, de porte de cuatrocientas un toneladas y treinta y un hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que procedente del mismo Manila y Singapur entró en el Puerto de La Coruña el día catorce de junio último; a las cinco de la misma tarde fue admitido a libre plática, y a las doce del día siguiente, quince, causó la oportuna protesta respecto a los acontecimientos del viaje, ante Don Manuel Lodeyro, Escribano de actuaciones del tribunal de Comercio de la misma, la cual me exhibe en copia fehaciente para su ratificación en este Puerto, primero de arribada desde su salida de La Coruña, donde llegó el día de ayer dos y hora de las seis de la tarde, habiendo fondeado en el Surgidero llamado del Fraile; en su virtud y llevando a efecto dicha ratificación en la vía y forma que más haya lugar en derecho:

Otorga: Que ratifica en todas sus partes la Protesta de que va hecha referencia, sin tener nada que enmendar a su contexto, así como las salvedades en ella causadas, respecto a los perjuicios que han podido o pueden seguirse por virtud de los acontecimientos protestados al Barco, su aparejo, cargamento y tripulación, y que jamás puedan ser de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de los cargadores, propietarios, aseguradores y demás que compete, según las Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora."

Fueron testigos Don Gaspar del Hierro, Don Juan Bautista del Carre y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

161.- CORBETA "HERMOSA BAYLÉN"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Nicolás de Arrarte

Arqueo: 298 toneladas

Tripulación: 19 marineros

Origen - Destino: La Habana - Santander

Carga: Azúcar y cacao

A las nueve de la mañana del día 7 de diciembre de 1848, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Nicolás de **Arrarte**, capitán de la corbeta mercante española nombrada "Hermosa Baylén", de la matrícula de La Habana, de porte de doscientas noventa y ocho toneladas y diez y nueve hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que a las seis de la mañana del día diez y ocho de Octubre último, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con viento bonancible del Puerto de La Habana, con carga de Azúcar y Cacao por cuenta del Señor Don José María de Cagigal y destino al de **Santander** a la orden de los Señores Gutiérrez Gutiérrez y Compañía y Don Tomás de Cagigal; siguiendo sin novedad particular en rumbo de su destino, hasta el día veinte y siete que empezaron terciar vientos del N. con fuertes chubascos y gruesas mares que trabajaban bastante al Buque:*

*Y así siguieron hasta el cuatro de Noviembre, que cargádoles N. O. duro, con mares tan gruesas que le tragaban, se vieron obligados a dar la popa, sin que esto bastase a impedir que uno de sus furiosos golpes montase la popa, rompiendo la lucera de la Cámara y entrase tal cantidad de agua que mojó todos los víveres y tal parte de la carga de la bodega, habiendo **arrifado** las dos gavias, foque, **contrafoque** y Escandalosa; que remediados en lo posible estos desastres, sin otra novedad que la de muchas y encontradas mares, por la circunstancia de los vientos, los cuales hacían trabajar tan extraordinariamente el Buque, que llegó a resentirse de los trancañiles:*

Continuaron hasta el día cuatro del presente mes en que, hallándose al N. del monte de Latas, distancia como de veinte millas y hora de las dos de la tarde, les entró viento duro del O. NO., el cual, declarándose en temporal les obligó a capear con la gavia en tres rizos, cangreja en uno y contrafoque, manteniéndose en este estado, si bien recibiendo fuertes y repetidos golpes de mar que les ofendían extraordinariamente; hasta la mañana del día cinco, que hallándose próximos al Puerto de Santander se pusieron en su demanda arriando el trinquete, el cual se desfondó y perdieron, lo mismo que el velacho; envergado otro y observando que cuanto más se aproximaban a tierra era menos el viento, determinaron entrar al Puerto, preparándose al efecto y dándole el suficiente aparejo; más al rebasar el Cabo Menor para verificarlo se les hicieron repetidas señales de tierra que no había entrada, y con este motivo se pusieron inmediatamente en vuelta de fuera:

Que en este estado, perdidas según va expresado las velas trinquete y velacho, arrifadas las dos gavias, foque, contrafoque y Escandalosa, y ofreciendo para seguridad las velas envergadas para mantenerse en el mismo frente de Santander, a lo cual se añadía también la escasez de víveres, y no teniendo seguridad en el fondeadero del Sardinero si recalaba el tiempo que había fuera, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente ver si les era dable arribar a este de Santoña, como el más próximo y de más fácil acceso:

Y en consecuencia dieron rumbo en su demanda, y a las cuatro de la tarde consiguieron por fin verse fondeados en el Fraile, donde permanecieron hasta la mañana de ayer, que auxiliados de Lanchas y práctico vinieron a dentro; y visitados por la Sanidad fueron admitidos a libre plática a las doce del día.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Domingo Martínez, Don Manuel Larrauri, y Don Bernardo Ventura, Piloto, segundo y mayordomo de a bordo, mayores de edad, quienes Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado."

Después de la fórmula de protesta expresada por el capitán, firmaron la escritura como testigos, Don Francisco Ramón de Setién y Don Manuel Fontagud, vecinos de Santoña.

AÑO 1849

162.- QUECHEMARÍN “SAN FRANCISCO”**Nacionalidad: Española****Capitán: Don Miguel de Valle****Arqueo: 23 toneladas****Tripulación: 4 marineros****Origen – Destino: Santoña – Santander****Carga: En lastre**

A las nueve de la mañana del día 21 de abril de 1849, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Miguel de Valle, capitán del quechemarín mercante español nombrado "**San Francisco**", de la matrícula de Santander, de porte de veintitrés toneladas y cuatro hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que a las cuatro de la misma mañana del día diez y nueve del actual, sano el buque de **quilla** y costado y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela de este Puerto con destino al de Santander y cargar de **Barricas** de Chacolí y Fierro, navegando con viento terral bonancible, hasta las once de la mañana en que, hallándose en línea de Noja, distancia unas seis millas, se llamó el viento al Oeste, si bien blando, con el que continuaron sin novedad aunque perdiendo terreno en su derrota hasta cosa de las tres de la tarde, en que arreciando extraordinariamente con gruesas mares al Noroeste, se vieron precisados a arribar en demanda de este mismo Puerto:*

Pero siéndoles imposible obtenerle a causa de la violencia del viento ya huracanado, la mucha mar, el aguaducho de la Ría y la mar contraria, se vieron forzados a dar fondo a la embocadura a cosa de la misma tarde:

Que en este estado continuaron hasta las doce de la noche, arreciando cada vez más el viento y mares, en términos que viendo lo mucho que trabajaba el Buque y considerando del mayor peligro permanecer en aquel estado, trataron de levar anclas a fin de hacerse a la mar y ver si podía salvarle con sus vidas; mas al verificarlo, a las pocas vueltas del molinete arrancó las cerchas y tuvieron la precisión

de amarrar las dos anclas al palo mayor, con cuya maniobra continuaron hasta las dos de la mañana, hora en que lejos de discurrir el temporal se hacía cada vez más irresistible, pues les había roto la empavesada por el costado de estribor y la apertura o barraganete:

*Considerando en el mayor peligro sus vidas sin que el sacrificio de ellas pudiese salvar el buque, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron tomar tierra con la Lanchas después de dejar bien amarrado el Buque, y desfondando Ocho **Barricas** para su mayor seguridad y del resto de la carga, lo cual verificado se presentaron en la **Capitanía** de Puerto en demanda de **auxilio** para el Salvamento del Buque, el cual les fue dado inmediatamente:*

*Y habiendo vuelto a bordo con otra Lancha mayor esquifada de diez y nueve hombres luego de amanecido y que les permitió la marea, pudieron felizmente salvar el Buque dejando una de las anclas **boyadas** con su cadena, por la imposibilidad que hubo de levarla, y dieron fondo dentro de puerto a cosa de las once y media del mismo día de ayer:*

*En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a dicho capitán, a Don Luis Veci; Don **Mateo** Bengoechea y Don **Faustino** Bustio, marineros de a bordo, mayores de edad, quienes bajo de juramento que hicieron por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz, conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado y les ha sido leído."*

Después de la fórmula de protesta efectuada por el capitán, declararon por testigos de la escritura Don Miguel Revilla, Don Pedro Rocillo, y Don Luis Iglesias, vecinos de Santoña.

163.- GOLETA "NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN"**Nacionalidad: Española****Capitán: Don Matías de Zaragoza****Arqueo: 125 toneladas****Tripulación: 10 marineros****Origen - Destino: Sada (Betanzos) - Santander****Carga: En lastre**

A las once de la mañana del día 6 de enero de 1850, compareció en **Santoña** ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Matías de Zaragoza, capitán de la goleta mercante española nombrada "**Nuestra Señora del Carmen**", de la matrícula de **Villajoyosa**, de porte de ciento veinte toneladas y diez hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las siete de la mañana del día primero del actual, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió con viento del Oeste bonancible del Puerto de Sada, en la Ría de Betanzos, con carga de Lastre y destino a Santander:

*Y siguió sin novedad particular en rumbo a su destino hasta las seis de la mañana del día de ayer, cinco, en que después de haberse mantenido a la capa toda la noche anterior con objeto de no rebasa el puerto de su destino, a pesar de las gruesas mares y duro Noroeste que repetidas veces les puso en bastante peligro; estando a su embocadura y reconocida la absoluta imposibilidad de entrar en él sin exponerse a un seguro naufragio, se reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron ver si podían conseguir este de **Santoña**, como el más próximo y de más fácil acceso en la Costa:*

Que en su virtud dieron rumbo a este Puerto, y a eso de las diez de la misma mañana obtuvieron el fondeadero del Fraile, en el cual dieron fondo con la Ancla mayor de cadenas y un anclote con calabrote, permaneciendo así hasta las once que se llamó el viento al Norte, con cuyo motivo, y siéndoles imposible levar el ancla ni el anclote, las dejaron boyadas e hicieron vela para dentro; mas como al poco rato les faltase el viento, fuese la marea contraria, y el mar se pusiese cada

vez más furioso, tuvieron la precisión de volver a fondear en la Redonda, sitio intermedio del Fraile y el Castillo de San Carlos:

Que así continuaron hasta casi las cuatro de la tarde, hora en que no habiendo recibido ningún auxilio del Puerto, lo cual no era extraño porque no se les veía, seguía la cargazón del horizonte y repetidos huracanados chubascos, que pusieron el buque por instantes en eminente peligro:

Que en esta crítica situación, expuestos a zozobrar cada momento, sin que ninguno de sus esfuerzos pudiera evitarlo, porque nada podían hacer más que ponerse en manos de la Providencia; por acuerdo unánime de la tripulación se dispuso dejar asegurado el Buque a todas amarras, y ver si les era posible salvarse con la Lancha y Bote; lo que felizmente, después del grave riesgo de dos marineros que cayeron al agua con el Bote, que se hizo mil pedazos, y milagrosamente se salvaron aunque estropeados, llegando al anochecer dentro del Puerto:

Que en la mañana de hoy, con el auxilio del Práctico y una lancha tripulada de veinte y un hombres y una Ancla y cable, han vuelto a bordo, y reconocida la absoluta imposibilidad de entrar el buque al Puerto, asegurada la nueva Ancla después de bastante trabajo, pues nadie podía mantenerse sobre cubierta; continuando el Buque en peligro según dictamen del Práctico han vuelto a Puerto; y comparecido a causar esta protesta, sin perjuicio de ampliarla a todos los demás acontecimientos que puedan ocurrir últimamente, hasta el Salvamento del mismo Buque.

En justificación a la certeza de este relato, presentó por testigos al Piloto, Don Miguel de Zaragoza; contramaestre, Don José Ibar; y marinero, Don José Llorca, el primero de edad de veinte y dos años y los otros mayores de veinte y cinco; quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado."

Después de manifestar el capitán la fórmula de la protesta de mar, firmaron como testigos de la escritura Don Sebastián de Música, Don Matías de Lejárcegui, y Don Dionisio Barrios, vecinos de Santoña.

164.- QUECHEMARÍN: “SAN JOSÉ”**Nacionalidad: Española****Capitán: Don Ángel Camino****Arqueo: 14 toneladas****Tripulación: 4 marineros****Origen - Destino: Treto - Llanes****Carga: Patatas**

El 20 de abril de 1850 y hora de las nueve de la mañana, compareció en **Santoña** ante Don **Hilarión** Contreras, escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don **Ángel** Camino, capitán del **quechemarín** mercante español nombrado "**San José**", de porte de catorce toneladas, de la matrícula de Bilbao y la tripulación de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

*"Que el cinco del corriente y hora de la una y media de la **mañana**, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, y con cargamento de Patatas tomadas en la inmediata Villa de Limpias, de esta mismo Ría, por cuenta de Don Bruno **Sánchez** y otros, del concejo de Llanes; cuyo cargador ira a bordo, se dio a la vela desde el puerto de Treto con viento Sur bonancible y destino a la **Ría** de Llanes:*

Que imprevistamente se cerró el horizonte de una densa niebla, impidiéndoles ver tierra en el curso de la Ría, con cuyo motivo, al poco rato y yendo el buque en dirección de la boca del Puerto varó en la punta del Puntal, próximo al Castillo; en cuyo punto y acto continuo les cargó un furioso temporal del Noroeste que hizo trabajar y padecer al buque extraordinariamente, poniéndoles en eminente peligro de zozobrar; continuando hasta las tres de la tarde del mismo día, que con infinito trabajo, la ayuda de tres hombres aunque con la pérdida de un calabrote que se tendió por tres partes, y haberse desguarnido el molinete, pudieron ponerse en salvamento fondeando en la Canal:

*Que continuando en este estado, y con el molinete amarrado con trincas, viendo que la furia del temporal irá cada vez a **más**, de forma que les era imposible resistir la **fuerza** del viento por la pequeñez del casco, considerándose más seguros a la parte de arriba, levaron anclas para dirigirse a la parte de Treto; pero*

como el timón hubiese sin dura sentido desde la varazón, se tronzó por su mitad y se vieron precisados a ponerse en otro que les ha facilitado Don Matías Baños, dueño del Quechemarín "Ángel", surto en la rada de Colindres:

Que desde luego de la ocurrencia de estos acontecimientos, y antes de transcurrir veinte y cuatro horas, quiso el relacionante ir a causar la conducente protesta; de lo cual le disuadió el cargador Sánchez, diciéndole no hay necesidad de ocasionar ningunos gastos por hacer este requisito, le respondió de los perjuicios; mas como hoy, estando ya dispuestos a volverse a dar a la vela le hubiera hablado para que le otorgase o diese un Seguro escrito de aquella responsabilidad y se negase a ello, sin perjuicio de la Justificación de aquella promesa, se veía precisado a causar la presente protesta.

En justificación de este relato presentó por testigos a Don Juan de San Román, Don José Aldero, y Don Calixto de Urroz, marineros de a bordo, quienes enterados y bajo de juramento que les recibí por Dios nuestro Señor y una señal de cruz, conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda relacionado.

Y con objeto, por parte de dicho Capitán de precaver las averías y perjuicios que en virtud de estos acontecimientos se han seguido y puedan seguirse al buque,

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Pedro Rocillo, Don Antonio Muñoz, y Don José Ortiz, vecinos de Santoña.

165.- QUECHEMARÍN "AGUEDITA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco Altuna

Arqueo: 24 toneladas

Tripulación: 24 toneladas

Origen -Destino: Santander - San Sebastián

Carga: Azúcar y otros efectos

A las diez de la mañana del día 4 de noviembre de 1850, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Francisco Altuna, capitán del quechemarín mercante español nombrado "Aguedita", de porte veinticuatro toneladas, de la matrícula de San Sebastián, de

porte de veinticuatro toneladas y seis hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a la una de la mañana del día de ayer, tres, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con viento el Sudoeste bonancible desde inmediato Puerto de Santander y destino al de San Sebastián, cargado de azúcar y otros efectos por cuenta de Don Francisco Alday y demás, a la orden de Don Isaac León e hijo mayor y otros:

Que siguieron sin novedad con el mismo viento y en rumbo a su destino, hasta la hora de las cinco de la misma mañana en que, hallándose a la altura de Cabo Quejo, distancia como nueve millas, les cargó el viento al Nordeste duro, obligándoles a tomar dos fajas de rizos a la mayor y trinquete, y tirar en vuelta del Norte:

Que en este estado y a cosa de las diez de la mañana, notaron que el barco iba haciendo alguna agua, la cual trataron de aliviar inmediatamente; pero como a pesar de ella fuese cada vez en aumento, hasta el extremo de diez pulgadas por hora, considerando que de continuar de aquel estado deberían irrogarse mayor perjuicio al cargamento y hasta perjuicio para la embarcación, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron ver si les era dable tomar este Puerto, como el más próximo y de más fácil acceso:

Y en su virtud, entre once y media y doce de la propia mañana, viraron en vuelta de tierra sin dejar de aliviar el agua a la bomba un solo momento, consiguiendo por último arribar y fondear en él como a las seis de la tarde, desde cuyo momento se empezó a notar la misma progresión en la disminución del agua, hasta quedar sin ninguna, y en su estado normal, infiriéndose de ello que dimanaba de lo mucho que trabajaba el buque con la contrariedad del viento.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don José Altube, Don Salvador Igarzabal, y Don Pedro Olavarria, marineros de a bordo, mayores de edad, quienes juramentados con arreglo a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho capitán queda relacionado, lo que les fue leído."

Después de la fórmula de protesta de mar formulada por el capitán, firmaron como testigos de la escritura Don Matías de Lejárcegui, Don Francisco Ramón de Setién, y Don Miguel de Rocillo, vecinos de Santoña.

166.- BERGANTÍN GOLETA "LA PAZ"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José García Presno

Arqueo: 80 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen - Destino: Ámsterdam - Bilbao

Carga: Quesos, quincalla, fardería y otros efectos

A las diez de la mañana del día diez y ocho de diciembre de 1850, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José García Presno, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado "La Paz", de la matrícula de Castropol, de porte de ochenta toneladas y seis hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

"Que a las siete y media de la mañana del día veinte y uno de Noviembre último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela del Puerto de Ámsterdam con viento del Nornordeste flojo, cargamento de quesos, quincalla, fardería y otros efectos, y destino al de Bilbao:

Y siguió sin novedad particular en rumbo de su destino hasta las cuatro de la mañana del día veinte y cuatro del mismo mes, que hallándose en Latitud, N. 51" 48' y Longitud E. 2° 2' al meridiano de Londres, les cargó un furioso temporal del Sudoeste que les obligó a ponerse a la capa corrida, con la mayor y velacho a tres fajas de rizos y el Trinquete en la pasadera; el cual, hecha esta maniobra, arreció tan de improviso que sin darle lugar a recoger velas rifó la mayor y el velacho, arrancando parte de la empavesada de Sotavento y les puso en el más eminente peligro de zozobrar, hasta que con mil trabajos consiguieron recoger velas y ponerse a correr a palo seco; y como notaron que el Buque hacía unas seis pulgadas por hora a consecuencia de lo mucho que trabajaba y fuertes golpes que sufría, se aliviaron de ella con las Bombas incesantemente:

Que continuaron en este estado hasta las dos de la mañana del día siguiente, veinte y cinco, en que abonanzado el tiempo, envergaron las velas de respeto y siguieron en rumbo de su destino, sin más novedad que continuar el agua de

Bomba y varios contrastes con mares sumamente gruesas del tercero y cuarto cuadrantes:

*Que en la noche del quince de este mes, hallándose a la vista de la **Farola** de Santander, con bastante alteración en el mar y tiempo fresco borrascoso que impedía la entrada en Bilbao, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron ver si les era dable tomar dicho puerto de Santander, mas el tratar de verificarlo al día siguiente, diez y seis, como otros varios Buques que seguían el mismo rumbo, se hallaron con la novedad de que no tenía entrada:*

*Por cuya causa y la de hacerse cada vez mayor el temporal, acordaron, así mismo, de unanimidad hacerlo a este de **Santoña**, como el más próximo al de su destino y de más fácil acceso, y maniobrando en su demanda tuvieron la felicidad de poder obtenerle, fondeando dentro del Puerto al fin de la misma tarde, donde fue visitado y admitido a libre plática por la Sanidad a las doce del medio día del día de ayer, sin haber dejado de aliviar incesantemente el agua de Bomba, la cual se ha notado haber disminuido algún tanto desde el fondeo.*

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don José Mencía, Don Bernardo Pérez y Don Andrés Aguiar, contramaestre y marineros de a bordo, mayores de edad, quienes Juramentados con arreglo a derecho declararon ser cierto cuento por dicho capitán queda relacionado, lo que les fue leído y doy fe."

Después de la fórmula de protesta manifestada por el capitán, firmaron como testigos de la escritura Don José Félix de San Juan, Don Pantaleón Muñoz y Don Dionisio Barrios, vecinos de Santoña.

NOTAS:

- 1) Embarcaciones **extranjeras=Protestas** 88, 89, **90**, 97, 123.
- 2) Embarcaciones con destino a **Santoña=Protestas** 84, 86, 91, 96, 103, 105, 106, 107, 111, 116, 120, 126, 136, 138, 160.
- 3) Embarcaciones con destino a **Bilbao=Protestas** **85**, 100, 101, 112, 126, 128, 129, 133, 145, 146.
- 4) Embarcaciones con destino a **Santander=Protestas** 88, **89**, **92**, **94**, **96**, **98**, **99**, 108, **110**, 113, 114, **115**, 117, 118, 119, 122, 124, 127, 130, 142, 147, **150**, 157, 161, 163.
- 5) Hacer agua la **embarcación=Protestas** 85, 86, 88, 89, 95, 97, 98, 99, 103, 104, 107, 113, 114, 118, 121, 122, 123, 124, 125, 127, 128, 129.
- 6) Presencia de **corsarios=Protestas** 82, 84.
- 7) No poder tomar la barra de **Bilbao=Protestas** 128, 129.
- 8) **Pérdida** de velas o **arboladura=Protestas** 85, 87, 94, 96, 102, 108, 109, 113, 117, 118, **121**, 122, 123, 124, 125, 127, 133, 137, 138, 140, 142, 143, 144, 151, 152, 156, 157, 161, 162, 166.
- 9) Pérdida del **bote=Protestas** 121, 123, 125, 135, 137, 140, 163.
- 10) Pérdida de anclas=**Protestas** 90, 102, 108, 109, 110, 114, 123, 124, 130, 138, 143, 145, 151, 153, 162, 163.
- 11) Arrojar carga por la **borda=Protestas** 82, 92, 115, 125.
- 12) No le quieren admitir la **carga=Protestas** **86**, 91, 96, 106, 116.
- 13) Varada: 135, 151, **164**.
- 14) Salvamento de tripulación de otro barco: 157.



REINOSA Y CAMPOO EN LA REVISTA LA MONTAÑA DE LA HABANA DURANTE LOS AÑOS 1916 A 1918

MARIO CRESPO LÓPEZ

“...Alarde de buen gusto artístico, de selección literaria, y de amor y entusiasmos regionales. Lo mismo el texto, que firman las más prestigiosas firmas de nuestra tierra; que las admirables fotografías todas con gran ambiente de montañesismo, puesto que son de personas y cosas de la Tierrauca y especialmente de grandes paisajes. Unido a lo dicho la forma de la revista, el excelente papel en que se tira, el esmero editorial que en sus ediciones se pone, hacen de La *Montaña* un gran periódico que allá en Cuba honra no solamente a la Montaña sino al alto prestigio intelectual de nuestra Patria”
(Comunicado de *El Ebro*, en *La Montaña*, Año II, nº 1, 6-I-1917)

Indudablemente, el estudio pormenorizado de la prensa es una fuente inagotable de datos útiles para el conocimiento de nuestra Historia Contemporánea. La prensa viene a completar otros registros de los hechos históricos, constatando éstos o aportando nuevas visiones e incluso claves decisivas para una investigación. Cada vez son más los trabajos que utilizan la hemerografía para enriquecer sus contenidos, dado que la prensa proporciona una periodicidad y sistematicidad que no suelen tener otras fuentes de estudio. Un trabajo clave es el de José Simón Cabarga, *Historia de la prensa santanderina* (Santander, Centro de Estudios Montañeses, 1982), aunque carece de índice onomástico y, lo que es aún más importante, se circunscribe a las cabeceras aparecidas en la ciudad de Santander. Para el ámbito campurriano, un trabajo interesante, aunque sólo toca tangencialmente el asunto de la prensa local, es el de T. Pastor Martínez, *Antología temática de la obra del escritor campurriano don Demetrio Duque y Merino. Reinosa, 1844-1903* (Santander,

Ayuntamiento de Reinosa, 1994). De origen cercano, el periodista y político Ángel Fernández de los Ríos ha sido estudiado, entre otros, por Carmen del Río Diestro (*Un proyecto de escuela laica*, Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 1999) y Mario Crespo López (*Cántabros del siglo XIX. Semblanzas biográficas*, Santander, Ediciones de Librería Estvdio, 2004, págs. 294-298). Otras figuras destacados de la intelectualidad y del periodismo campurrianos, como Ramón Sánchez Díaz, Santiago Arenal y Julio García de la Puente, cuentan con bibliografía muy diferente. En todos estos casos el periodismo aparece como una faceta más de sus proteicas personalidades y rara vez, de hecho, se cita o considera su participación en el semanario La *Montaña*, editado por la Colonia Montañesa de La Habana.

Me propongo a lo largo de estas páginas recuperar para los lectores la presencia de Reinosa y Campoo en la revista La *Montaña* de La Habana durante sus tres primeros años de existencia, entre 1916 y 1918, período en que dirigió la publicación el periodista José Manuel Fuentevilla. La *Montaña* ha sido consultada a través del servicio de *microfilm* de la Biblioteca Municipal de Santander, que guarda copia prácticamente de toda la revista, cuya existencia se prolongó, con altibajos, basta la década de los cincuenta. La Colonia Montañesa había auspiciado numerosas campañas de beneficencia en su tierra natal, Cantabria; algunos de sus componentes se destacaron en su interés por el progreso de La Montaña y algunos de ellos, como Fuentevilla, en la defensa de un regionalismo un tanto pintoresquista y de raigambre perediana, en la que encajaban perfectamente, por ejemplo, la obra del fotógrafo pictorialista Julio García de la Puente y los cuentos costumbristas de Santiago Arenal.

No se conservan muchos datos biográficos de Fuentevilla, si bien su labor al frente de La *Montaña* fue siempre recordada y, además, para el caso que nos ocupa, supuso una auténtica referencia en el conocimiento que de Campoo se tenía en el exterior, en especial entre la colonia de cántabros en Cuba. Había nacido, según parece, en Torrelavega. Con pocos años viajó a Cuba, de donde apenas debió de salir. Trabajó en cabeceras cubanas como La *Unión Española* o *El Comercio*; además fue corresponsal en La Habana de *El Liberal* de Madrid. Falleció en diciembre de 1918; a su muerte, La *Montaña* recogió numerosos testimonios de pésame y las condolencias tanto de instituciones oficiales y periódicos (por ejemplo *El Pueblo de Campoo*, sucesor de El Ebro) como de particulares, tal era la consideración con la que se le tenía.

La Montaña reunió a lo largo de su historia importantes firmas de la literatura, la crítica y el periodismo regionales: Hermilio Alcalde del Río, José Antonio Balbontín, Francisco Basoa Marsella, Ezequiel Cuevas, Enrique Diego Madrazo, Mateo Escagedo Salmón, Concha Espina, José **Estrañi**, Julián Fresnedo de la Calzada, Manuel Llano, José Montero, Alejandro Nieto, Cástor V. Pacheco, José del Río Sainz (Pick), Buenaventura Rodríguez Parets, Fernando Segura Hoyos, Ramón de Solano y José Ugidos se encuentran entre quienes publicaron en sus páginas. Algunos son poco conocidos hoy en día; otros, sin embargo, mantienen su vigencia a lo largo del tiempo. Pero todos, prácticamente sin excepción, eran firmas consideradas entonces, verdaderos reclamos para la labor de difusión periodística que de *La Montaña* se hacía desde la capital cubana.

Junto a estos autores, destacados **campurrianos** colaboraron en la publicación: el ahogado Santiago Arenal y el fotógrafo Julio García de la Puente (1), entre otros, firmaron sus creaciones para la revista. La mayoría de estos artículos o bien formaban parte de libros ya publicados o a punto de publicarse o eran artículos publicados en la prensa, especialmente del ámbito regional, que sus autores cedían para la publicación en *La Habana*.

De gran interés es el hecho de que *La Montaña* se recibiera en Reinosa. En enero de 1917 se publicó en la revista un comunicado de *El Ebro* informando de que recibían la publicación cubana y que les parecía un "alarde de buen gusto **artístico**, de selección literaria, y de amor y entusiasmos regionales. Lo mismo el texto, que firman las más prestigiosas firmas de nuestra tierra; que las admirables fotografías todas con gran ambiente de **montañesismo**, puesto que son de personas y cosas de la Tierrauca y especialmente de grandes paisajes. Unido a lo dicho la forma de la revista, el excelente papel en que se tira, el esmero editorial que en sus ediciones se pone, hacen de *La Montaña* un gran periódico que allá en Cuba honra no solamente a la Montaña sino al alto prestigio intelectual de nuestra Patria" (2). No sabemos exactamente quiénes eran los demás suscriptores de la revista, aunque el ambiente intelectual reinosano de esa época (la villa contaba entonces con un buen número de cabeceras de prensa) nos permite suponer que lo recibieran vanas personas a él vinculadas.

1916 (Año I)

En el temprano año de 1916 encontramos en La *Montaña* fotografías del reinosano Julio García de la Puente: es portada suya "Idilio en Campoo", en el nº 50, y en el interior de la revista la colegiata de Cervatos (nº 29, 15 de julio), "Reinosanas con skis sobre la nieve", La Barcenilla" (nº 30, 22 de julio) y "Una vista de Fontibre, en las cercanías del río Ebro" (nº 35, 26 de agosto) se publican unas semanas más tarde de que la revista acoja la reseña de su libro *La Suiza montañesa. Reinosa y el valle de Campoo*. La *Montaña* reprodujo en uno de sus números de verano la introducción y el índice del libro: "El Sr. de la Puente no es un desconocido para nosotros. Sus trabajos periodísticos le han dado reputación de escritor fácil, ameno y sobre todo montañés, y por esto inspirándonos vivísimas simpatías el distinguido coterráneo" (32, 5 de agosto). García de la Puente publicó, ilustrándolo con fotos propias, el artículo "La colegiata de Cervatos" en el nº 29 de aquel año. En otro texto, "Reinosa en otoño" (nº 50) vuelve a demostrar Julio García de la Puente su buena pluma, unida a su capacidad crítica: "Algo debería hacerse para sostener aquí al forastero el mes de octubre y parte de septiembre, pues careciendo la villa de grandes industrias, hora es ya de que los reinosanos reconozcan que uno de los principales veneros de riqueza de esta población es el veraneo".

En cuanto a las noticias relacionadas con el arte, en uno de los primeros números se reproducía un artículo de "Thomy" para *La Atalaya* sobre el pintor Fidel Díez de los Ríos, con casa en Reinosa, paisajista seguidor de Casimiro Sainz (28, 8 de julio). Otro trabajo relacionado con la capital campumana fue el que publicó Eloy E. de Oyarbide, eminentemente divulgativo y titulado "Resumen histórico de Reinosa" (nº 6, 5 de febrero). Destacada es la presencia del Dr. Madrazo, con "Recuerdo de Campoo", breve texto de carácter evocador (43, 21 de octubre), y del periodista santanderino Ezequiel Cuevas con "De vuelta de Reinosa" (51, 16 de diciembre). En el número que cerraba el año publicó Santiago Arenal un bello texto, "Impresiones. Campoo" a solicitud del director de La *Montaña*, Fuentevilla (53, 30 de diciembre); en este mismo ejemplar se reproduce de *El Ebro* un cuento de "Higedo" titulado "Amoríos".

La revista informó de diversos acontecimientos de la vida de Reinosa: el concurso de canto y bailes regionales de las fiestas de San Mateo (3), el concurso ganadero de San Mateo (40, 30 de septiembre; y 46, 11 de noviembre), la feria de

Santiago (celebrada en la villa, "aunque no tan renombrada como la de San Mateo") y el donativo que los Sres. de Lezcano habían hecho a la villa, nada menos que 25.000 pesetas de la época (42, 14 de octubre). En un número de julio, el 29, Melquiades González Ceballos informaba de la organización por la Sociedad Recreativa Montañesa, el domingo 22 de mayo de 1916, de un concurso de bolos en el que habían participado los hermanos Pedro y Luis Arce, "muy conocidos en Reinosa donde han pasado largas temporadas y a la cual aman como si fueran **campurrianos**". En el nº 39 se publicó una nota sobre "El veraneo en Reinosa": "La hermosa villa es hoy una de las estaciones estivales elegida por las personas de buen gusto, para pasar en ella los días del veraneo. La afluencia de forasteros es en esta temporada extraordinaria. Puede asegurarse que no queda libre un alojamiento". En el nº 28 se informaba a los lectores de la romería de Pascua en Nestares, donde "a última hora de la tarde se armó un pequeño alboroto, repartiéndose algunas bofetadas entre dos bandos contendientes, sin que afortunadamente la reyerta pasara a mayores". Con mayor detalle se describe la romería de Salces: "Se celebró en esta aldea la romería en la pradera de San Antonio, con la animación acostumbrada, habiendo concurrido a ella mucha gente de la villa. Se celebró baile de pandereta al estilo del país. El establecimiento de Ismael Caro, ese hombre menudo y simpático, estuvo lleno de gente toda la tarde, saliendo los parroquianos muy complacidos tanto del gracejo y amabilidad de su dueño, como de lo bien y barato que se sirve por el buen castellano".

1917 (Año II)

El número 30 de este año II de La Montaña se dedicó al pintor paisajista Manuel Salces; un extenso artículo de Santiago Arenal, varias reproducciones de sus obras y un retrato fotográfico en la cabecera de la publicación intentaba acercar al lector a este "montañés notable": "Manuel Salces es el paisajista más interesante de la Montaña en el momento actual. Ha sido un luchador formidable y tenaz que no desmayó jamás. Su historia artística es un caso raro que merece darse a conocer. Salces era un labrantín campurriano que vivía en medio de la paz aldeana del lugar de **Suano**, entregado a las labores del campo y a sus quehaceres de cantero. Y un día, un buen día, en el que acaso voló en su espíritu una pequeña ilusión de arte de modo inconsciente, sin que el buen campesino se diera cuenta a pesar de que su

alma estaba llena de esos ignotos anhelos para él, sintió deseo, en horas en que descansaba su cuerpo de las **rudas** faenas de la tierra y de las piedras, de recrear su espíritu y distraer su inteligencia tratando de copiar una lámina que había visto en un libro y la cual había cautivado su atención y su interés". Con estas palabras empieza Arenal su evocación del pintor, en el que no faltan detalles personales y valoraciones artísticas que le emparentan, lógicamente, con **Casimiro Sainz**. Precisamente La Montaña se hacía eco de la pretensión de un **grupo de agrupaciones cántabras** (entre otras, el periódico *El Ebro*) para levantar un monumento al paisajista Sainz (nº 36: "Por un montañés insigne. Un deber que hay que cumplir").

A lo largo de este año la revista empezó a publicar artículos de Julio **García** de la Puente y de Santiago Arenal. El fotógrafo publicó los artículos titulados "El verano en Reinosa" (nº 38), "El marqués de Reinosa" (nº 40) y "Una capachera" (nº 42). "El verano en Reinosa" comenzaba así: "No tiene la villa Gran Hotel, ni siquiera hoteles grandes, si bien son buenos y acreditados los que hay: carece de un Casino donde se pasen las horas sin darse cuenta; no se oyen conciertos; ni hay *souper dansant*; ni funciones de teatro con frecuencia; ni encuentra el forastero paseos donde la mano del hombre hace, con las plantas, mil adornos, caprichosos macizos, artísticas combinaciones, con flores de variados colores; senderos de formas simétricas, amaneradas cascadas y pequeños estanques... y aun careciendo de todo eso, Reinosa es punto importante de veraneo; su fama se extiende por toda la Península; su nombre traspasa las fronteras, y de allende los mares vienen a pasar el estío, y aun el invierno, a la capital campurriana muchas personas, porque su situación a 847 metros sobre el nivel del mar; la pureza de sus vientos; la agradable temperatura que se **disfruta** en verano; las condiciones higiénicas de la villa, puesto que hay **alcantarillado** y agua en todas las casas; los bellos paisajes que la circundan; la proximidad del nacimiento del río que dio nombre a la Península; las joyas artísticas que a pocos kilómetros de la villa pueden admirar los inteligentes, como la **románica** Colegiata **cervatina** y las iglesias, del mismo estilo, sitas en el pintoresco pueblecito de Bolmir y en **Retortillo** –la antigua y famosa población de los romanos, que se llamó "Julióbriga"–; las muchas excursiones que pueden hacerse a sitios amenísimos unos e importantes otros bajo el punto de vista histórico como la cueva del Moro; **Aradillos**, plaza fuerte que se distinguió cuando la dominación romana por su heroica defensa; Santuario de Montes-claros; nacimiento del **Besaya**; Puente de Riaño; Pozo del Amo; Torres de la Costana, **Proaño**, donde vivió el erudito cronista de la provincia don **Ángel** de los Ríos, y el Castillo de **Argüeso**; los **Cagigales**;

Monasterio; Las Hoces; los puertos, donde el turista puede contemplar soberbios panoramas, etc., etc., dan a la villa la justa fama que tiene".

Es verdaderamente curioso su artículo "Fontible" (nº 43), en el que proponía este nombre para "Fontibre", apelando a motivos históricos, por lo mismo que se decía "Valderredible" y no "Valderredibre": "Hasta el año 1855 nadie escribió Fontibre, sin que hayamos podido averiguar cuál sea la causa a que obedece ese cambio, porque no hay fundamento ninguno para poner así esa palabra, ya que siendo la etimología "Fontes Iberi" no se opone Fontible a la directa etimología. En Campoo siempre se dijo Fontible y lo mismo han escrito geógrafos, naturalistas y escritores; así aparece en los documentos del archivo notarial de Reinosa, de los siglos XVII, XVIII y mitad del XIX y en una escritura de compraventa otorgada en 1687, en que figura como testigo **Ángelo Fontible**".

García de la Puente siguió nutriendo a *La Montaña* de fotografías como "Las últimas caricias", "Cuidando el rebaño" y "El puente de la Angostura. Paisaje del valle de Campoo" (nº 1), "El mes de julio en Campoo. Tirando la cuerda" (nº 35), "Provisiones para invierno" (portada del nº 36), "Paisaje de Campoo" (nº 38), "Pesebre improvisado" (portada del nº 40) y "Para Pascuas" (nº 52). Ramón Martínez Pérez le dedicó un artículo de dos páginas en el nº 32, de 11 de agosto de 1917, y en él glosaba no sólo la trayectoria fotográfica del pintoresquista **campu**-rriano, sino su notable labor literaria: "Con la pluma sabe narrar fielmente costumbres de los viejos **cántabros**, y dar vida a la vieja historia de los grandes monumentos montañeses".

Del abogado Arenal se publicaron, además del mencionado artículo sobre Manuel **Salces**, los siguientes textos: "El destierro del patriarca laico de Pas" (nº 3), "En la noche de San Juan. La balada de la madre. Cuento simbólico" (nº 35), "Del Pas al **Miera**" (nº 38), "La canción del segador" (nº 39) y "Un descendiente de hidalgos. La filosofía cínica de Don Pepe" (nº 40)

En cuanto a la vida cotidiana de la comarca, se informaba del fallecimiento en el río Ebro de un fraile dominico de Montesclaros "que se bañó después de haber comido" (nº 35). Es de notar que no sólo se informaba de la villa de Reinosa, sino de toda la comarca: el número 33, por ejemplo, daba cuenta de varias noticias referidas a Valderredible y Valdeolea. Sobre Valderredible se decía: "Los días 24 y 25 de junio se celebró en el pueblo de Ruerrero de este Ayuntamiento, la feria de San Juan, estando ésta muy animada en ganado de toda especie del país, habiéndose hecho muchas transacciones en vacuno, caballar, mular, asnal, y de cerda, con **ten-**

dencia a bajar los precios en el vacuno y de cerda. Gracias al celo de la benemérita y demás autoridades no ha habido que lamentar ningún caso desgradable (sic), a pesar de acudir a esta feria muchos gitanos y el orden ha estado en su sitio. Muy mucho importa publique la miseria que cundirá en este país para invierno próximo por el cebo de ganados pues se recogerá una tercera parte de hierba que otros años, y todo por las aguas a destiempo". Otro número interesante para el estudio de la vida cotidiana reinosana fue el 44, que informaba de las "ferias y fiestas" con cierto detalle:

"Con gran número de espectadores que por completo llenaba la plaza Mayor, y una temperatura deliciosa, se verificó en la tarde del día 27 el concurso de cantos del país, por rondas de diferentes pueblos. Después de larga discusión entre las personas que componían el Jurado, por haber diversas opiniones, se adjudicaron los premios de la forma siguiente:

Primer premio: A la ronda de Morancar, que cantó en quinto lugar, estando compuesta por Dionisio Gómez, Ramón Fernández, Jacinto García, Primitivo Fernández, Lucio González y Julián García.

Segundo premio: La ronda de **Requejo**, que cantó en primer lugar, y la componían Eugenio González, Pablo Gutiérrez, Domingo González, Lucio Rodríguez, Felipe Saiz, José García, Julián Macho, Luis Ortiz, Francisco García y Emilio Gutiérrez.

Tercer premio: Se le adjudicó a la ronda de Fontecha, que cantó la segunda, estando formado (sic) por Manuel Fernández, manuel Gómez, Jerónimo Gómez, Ubaldo Gutiérrez y Antonio Saiz.

De lamentar es se le haya hecho perder a esta fiesta gran parte de su encanto, por hacerla en el templete de la música, y no en el lugar a propósito, como habíamos indicado.

El concurso de bolos se celebró el día 28, en la bolera de las Fuentes, no terminándose hasta el 29, por la mañana. Tomaron parte doce partidas llevándose la copa de plata del campeonato Daniel Fernández, perteneciente a la partida de Espinilla, residente en Barrio (Campoo de **Suso**), que hizo en ocho tiradas 84 bolos, y su partido ganó el primer premio. Segundo premio, a la formada por Víctor Llorente y tercero, a la de Antonio Santiago".

1918 (Año III)

La primera gran noticia del año 1918 que tiene que ver con Reinosa en Campoo apareció en el número 4 de este tercer año de La *Montaña*, y lo hizo además en las páginas iniciales: se trataba del primer artículo firmado por Ramón Sánchez Díaz, que se estrenaba así como colaborador de la revista con el texto "Paisajes y negocios. ¡Adieu, petit Jean! La zona industrial de Reinosa", relativo a los cambios que el establecimiento de industrias y medios de locomoción producían en el paisaje. El semanario publicó además un párrafo de la carta que envió Sánchez Díaz desde su Bilbao de residencia a Ramón Martínez Pérez, redactor en Santander:

"Con mucho gusto daré algo para la revista La *Montaña*... Casi no hago nada más que algún artículo que otro para *España*, la revista de Madrid, y para El *Ebro*. Usted lo debe saber bien.

En seguida que pueda haré algo para La *Montaña*. Y mientras, tienen Vds. autorización completa para tomar de mis libros o de mis artículos de antes y de ahora enteramente lo que quieran. El honrado seré yo siempre, ¿qué duda cabe?

Y nada hay que dispensar. Dispongan V. y aquellos lejanos paisanos, como gusten, de lo que pueda valerles, su aftmo. y servidor".

La primera colaboración de Sánchez Díaz se enmarcaba también en el entusiasmo que se vivía en la región por el establecimiento de algunas industrias, como la Constructora Naval *Española*; en el número siguiente de La *Montaña*, el 5, se recogían una crónica aparecida al respecto en La *Atalaya* que dirigía Eusebio Sierra. Se hablaba entonces de que era un secreto la razón por la que se había elegido Reinosa para instalar esta fábrica de componentes navales que sin duda iba a contribuir a la "regeneración nacional" e iba a triplicar en pocos años el censo de población de la villa: "Aún sin haber empezado a colocarse una piedra, se sienten los efectos de esta transformación. Uno de los primeros ha sido la subida de los alquileres de las casas, efectos de la importancia que se piensa dar a ciertos negocios. Una casa de confecciones ha decidido instalarse allí y ha tomado, al efecto, dos pisos, que antes rendían una renta modesta, y por los cuales la citada casa pagará 3.000 pesetas. Solo en jornales y mientras duren las construcciones entrará en Reinosa un verdadero río de oro".

Desde luego, no fueron numerosas las colaboraciones de Ramón Sánchez Díaz en *La Montaña*, aunque sí oportunas y resultado de una prosa cabal y convenientemente argumentada: en el número 23 del semanario publicó en colaboración con Luis de Hoyos Sainz “El Ebro y la Zona de Reinosana. Algunas palabras razonables acerca del gran pantano”, que seguramente fue lo mejor y más coherente que se escribió entonces sobre el proyecto de creación del pantano. El texto, basado en tres puntos bien distinguidos (“Lo sentimental”, “Lo material” y “Lo ideal”) venía a concluir que lo que había que hacer con el proyecto era estudiarle, valorar sus numerosas ventajas y no oponerse a él sólo porque sí. En el número 13 se publicó un cuento, titulado “Campurrianas”, que J. Arias dedicó “al amigo de la infancia, hoy ilustre reinosano Ramón Sánchez Díaz”; en esa misma página aparecía una foto de la niña reinosana María Rodríguez Morante en traje de pasiega. En el número 6 el reputado periodista José Montero publicó el artículo “Perpetuando la memoria de un montañés insigne. *El Solitario de Proaño*”, sobre el erudito decimonónico Ángel de los Ríos. Montero había dado a la luz de la imprenta su documentada biografía del citado personaje, cuya elogiosa reseña, firmada por Dionisio Pérez, apareció en el número 7 de la revista. Montero publicó también un bellissimo artículo sobre la torre de Proaño (“La torre en ruinas”, nº 12) y un cuento ambientado en Campoo que llevaba por título “Juan, el herrero” (nº 16); ambos, ejemplos claros de la excelente prosa de Montero, que además de biógrafo de Ángel de los Ríos, lo fue de José María de Pereda.

Siguieron, además, dos de los colaboradores habituales de *La Montaña*, Santiago Arenal y Julio García de la Puente. Arenal, que redujo sensiblemente sus envíos de textos, publicó “El poema de la nieve. Impresiones de un poeta y más” (nº 11). Se reprodujeron dos capítulos del libro *Torrelavega y Santillana*, de García de la Puente (nº 1 y 16). Éste siguió enviando a La Habana sus imágenes, que continuaron apoyando gráficamente el diseño y el contenido de la publicación de la Colonia Montañesa: “La Colegiata de Cervatos. Reinosana” fue un artículo que salió en el número 21 y que estaba ilustrado con valiosas fotos del mismo autor, seguramente en la línea de trabajos de interés histórico-artístico como los de Fernando Cevallos de León y Elías Ortiz de la Torre, próximos en el tiempo. Vale la pena señalar, sin embargo, que en este 1918 se incorporó a las colaboraciones de la revista el sacerdote Sixto Córdova Oña (1869-1956). Quien fuera párroco de la iglesia santanderina de Santa Lucía es conocido sobre todo por ser autor de obras especialmente valiosas para el estudio de la etnografía y el folklore populares como el

Cancionero infantil español y el *Cancionero de la provincia de Santander*; sin embargo, no son muchos los investigadores que hayan destacado su afición a la fotografía, acrecentada en el transcurso de sus numerosos viajes por la entonces provincia de Santander a la búsqueda de delicados datos para sus trabajos. Como si fuera otro repertorio de registros etnográficos, Córdova recopiló un buen número de imágenes: unas se encuentran en sus libros; otras, dispersas en publicaciones como *La Montaña*; otras, lamentablemente, quizá se hayan perdido para siempre. En 1918 se publicaron en la revista cubana una fotografía de ganado en la feria de Reinosa (nº 11, tomada en septiembre de 1917), "Nacimiento del Ebro e iglesia de Fontibre" (portada del nº 13), "Camino del ferial" (nº 16), "Iglesia de Santa María de Villacantid" (nº 19), "Reinosa. Toro Majo, primer premio de la feria" (nº 24) y "Reinosa. Baile en el fenal" (portada del nº 34). El número 15 incluía un paisaje al óleo de Fontibre, firmado por el pintor Jesús Pis Tijera, hoy olvidado pero entonces destacado paisajista.

Dos noticias importantes, aunque de desigual alcance, fueron recogidas en el primer ejemplar de marzo de 1918 (nº 9 del año): el proyecto de construcción de la fábrica de la Naval, del que ya algo se ha comentado en estas páginas, y el cese editorial del periódico *El Ebro*; sobre el diario reinosano que dirigía Arenal, se ampliaba la noticia indicando que había sido sustituido por otra cabecera, *El Pueblo de Campoo*. En relación con la Naval publicaba García de la Puente "Un sueño puede ser realidad" (artículo fechado en Bilbao, en diciembre de 1917). La futura industria, capital para entender el desarrollo de Reinosa y Campoo durante el siglo XX, se convirtió, como no podía ser de otra forma, en la inquietud principal de los comarcanos. Ya el 26 de enero, en el mencionado artículo de Ramón Sánchez Díaz, éste recogía también la noticia, enmarcándola en su propia obra literaria (especialmente la novela *Jesús en la fábrica*) y los cambios a que se vería sometida su villa natal:

"Desde el balcón que da sobre la misma presa que forma el Ebro, cerca del molino; desde la casa en donde nacieron todos nuestros hermanos, veíamos la llanura, en donde ahora "precisamente", va a instalar la Constructora Naval su fábrica. El escritor, en su novela, creaba "allí mismo", con su pobre fantasía, una gran fábrica moderna, que infundía a la villa poética, energía y civilidad... "Allí mismo". Esto no son palabras. Podría abrirse una información...

Reinosa recibe con los brazos abiertos a la Sociedad de **Construcción** Naval, naturalmente. El pueblo da todas las facilidades para la cesión de terrenos **demos-**

trando un gran sentido económico. De la gran Sociedad se van a desprender riquezas que mejorarán extraordinariamente la vida local. Desde la llanura de las sílices y de las turbas hasta las cabeceras de casi todo el Ebro, todo será un paisaje de chimeneas, de caserío nuevo y de tráfico, con Reinosa como dirección. Gran alegría para nuestro pueblo natal y para nosotros, un poco poetas de la fuerte poesía de las fábricas. Pero...”.

En mayo de ese año había escrito Miguel Ruiz Duque el texto "De Reinosa" (publicado en el nº 26, de finales de junio), en el que abordaba los tres asuntos que más preocupaban a los campurrianos: los tremendos temporales de nieve, el proyecto de pantano en el Ebro y la próxima construcción de la "Sociedad Española de Construcción Naval"; acompañaba al artículo una foto de R. Salceda con una vista de los terrenos donde se iba a construir la empresa. En otro número de *La Montaña* se recogía el sentir de algunas "fuerzas vivas" de Reinosa en relación con que la villa podría convertirse en breve en "el pueblo de más importancia industrial de toda la Montaña".

Nieves y proyecto de pantano aparecían en otras noticias y sucesos recogidos por la revista. Sobre los temporales, las noticias más **terribles** se leyeron en Cuba en enero y febrero. Los partes enviados desde Reinosa el día 18 de diciembre de 1917 (nº 3) fueron verdaderamente alarmantes:

"Reina un violento temporal de nieves con horrible ventisca.

Se ha formado una capa de nieve de un metro de espesor, por igual, y hay neveros de más de un metro de profundidad.

El correo procedente de Santander se detuvo en **Cañeda** permaneciendo allí toda la noche.

Los viajeros se encontraron con que los coches carecían del servicio de calefacción, y tuvieron que soportar un frío intensísimo.

A la hora en que telegrafío ha llegado a Reinosa un coche arrastrado por dos locomotoras, conduciendo a los viajeros del correo, que han protestado ruidosamente ante el interventor del Estado y ante el jefe de estación por la situación en que se les ha tenido desde que el correo se detuvo por causa de la nieve. La protesta está muy justificada, porque los viajeros han pasado todas esas horas sin calefacción y sin poder comer.

A la hora en que telegrafío aún no ha llegado el mixto de ayer, procedente de Madrid, ni el correo de hoy.

Continúa nevando copiosamente.

Esta tarde ampliaré las noticias relativas al temporal y a sus consecuencias".

En efecto, el corresponsal, del que no se indicaba su nombre, envió otro parte vespertino de incidencias:

"A las cuatro de esta tarde llegó a Reinosa el resto del tren correo de Santander, que salió de esa ayer, lunes.

Las máquinas que habían traído antes a los viajeros, dejando el tren en Cañeda, volvieron a buscarle; pero no pudieron llegar hasta donde estaba el tren.

Como antes dije, en el tren detenido por las nieves no había calefacción, y por esto, y por no tener donde cenar, los viajeros pasaron una noche terrible, quejándose de dolores producidos por el frío.

En la estación hemos visto a una mujer que vino ayer al mercado desde Lantueno y que no ha podido volver a su pueblo. La pobre mujer lloraba y se desesperaba porque dejó en su casa a una **criaturita** de tres meses.

Continúa nevando con fuerza. La capa de nieve pasa ya de un metro de espesor".

Llama la atención, además de lo dramático del asunto, que un semanario que recoge esencialmente reportajes, semblanzas y noticias generales se detenga en estos sucesos de Reinosa a través de la crónica directa del corresponsal en la zona. Se acentuaban, así, los elementos de actualidad de lo que ocurría, acercando al alejado lector el suceso.

Pero las noticias sobre el mal tiempo no acabaron ahí. En febrero se publicó una noticia titulada "El temporal de nieves" (nº 8), que en buena parte tomaba la información referida anteriormente. En mayo se informaba de que "cerca de Salces sorprendió la nevada al vecino de Camino José Gutiérrez. El desgraciado debió hacer **titánicos** esfuerzos para huir de la cellisca, porque al siguiente día fue hallado su cadáver sepultado por la nieve a pocos metros de su casa" (nº 20). En julio y agosto se recogían las protestas vecinales por la construcción del pantano del Ebro, que muchos pensaban que finalmente no llegaría a realizarse (nº 30 y 32). En la sección de la revista dedicada a los diferentes partidos judiciales algunas referencias a Reinosa y Campoo. Habitualmente en ellas predominaba un tono de cierta **cotidianidad**: se **informaba**, por ejemplo, de los natalicios o del resultado de los mercados locales. Valga como ejemplo el número **27-28**, correspondiente al **13** de julio:

"Con toda felicidad ha dado a luz una preciosa niña, la señora de don Luis Macías, apoderado de la sucursal de la casa Ródenas de Santander, en esta villa, y

un robusto niño, la señora del procurador don Adalberto de Blas, por lo que felicitamos a ambas familias.

Los oficiales peluqueros, en unión con sus patronos, han acordado cerrar sus establecimientos los domingos a las dos de la tarde, hora oficial.

EL MERCADO con mucha animación se celebró el lunes último de la primera semana de Mayo, llamando la atención sobre manera la demanda de patatas, que hizo que se vendieran todas las que entraron en un momento, quedándose muchos sin comprar las que necesitaban para la siembra que ahora se está haciendo. Esta demanda hizo elevar el precio, que fue de 2 a 3 pesetas según clase y tamaño en las **3.384** arrobas que se vendieron. Los huevos se vendieron a 6 y 7 reales la docena y los granos con precios muy elevados.

El pleito que nuestro Ayuntamiento sostenía sobre una parte de la herencia de doña Brígida Arche, ha sido sentenciado en primera instancia a favor de Reinoso y de sus pobres".

El corresponsal de La Montaña en Santander dedicaba ocasionalmente una parte de la sección de noticias breves de los pueblos a otras zonas de Campoo, como Valderredible:

"Los días 1 y 2 de Mayo, se ha celebrado la antiquísima feria de Ruerrero. El ganado vacuno se ha vendido a precios elevadísimos y han hecho muchas transacciones los ganaderos, particularmente en parejas de bueyes de trabajo, algunas vacas y bastante novillaje, las parejas de precio de mil pesetas, apenas sirven para trabajar una pequeña heredad de un labrador; caballar y asnal, caro también, con bastantes ventas; los cerdos de cría muy elevadísimos precios. Se anuncia la feria que se ha de celebrar en Polientes los días 15 y 16 del que corre, llamada de San *Isidro*, con ganado vacuno y de cerda, y se hace público para quien interese. En el pueblo de Rasgada, ha fallecido repentinamente un vecino que se hallaba arando. Los padres misioneros continuarán en los pueblos de San Martín de Elines y Villanueva, quince días, una semana en cada pueblo" (nº 27-28).

Otras noticias, entre las numerosas que trataban de asuntos cotidianos, fueron el parto triple de una vaca en la cuadra del reinosano José García (nº 29), las fiestas del Carmen en Mataporquera (nº 34) y la reinauguración de la capilla reinosana de San Roque, que había estado cerrada al culto durante años (nº 35); en este último ejemplar también se informaba de los triunfos de un barítono de Reinoso, Ludolfo Caiña. En el mes de abril (nº 16) el semanario daba cuenta del proyecto de constitución del "Círculo Mercantil en Reinoso", después de celebrarse "una reu-

nión de comerciantes y personas de relieve de la villa con objeto de tratar de la creación en Reinosa de un centro que sirva para recoger las aspiraciones del comercio, la industria y la ganadería de toda la comarca, y que al mismo tiempo sea a modo de Casino de recreo, en donde pueda solazarse a sus anchas, durante los largos inviernos, la juventud reinosana".

La entonces corta existencia de La *Montaña* se vio convulsionada por la noticia de la enfermedad de su director, José Manuel Fuentevilla. A partir del número 50 y 51, correspondiente a las fechas de 14 y 21 de diciembre de 1918, figuró en la cabecera el nombre del "Editor", Bernardo Solana. Fue el número extraordinario de 22 de febrero de 1919 (números 3 al 8) el que recogió la noticia del fallecimiento de Fuentevilla. Organismos oficiales enviaron sus notas de pésame, además de varias personas a título particular. Los periódicos montañeses, como *El Cantábrico*, *La Atalaya*, *El Pueblo Cántabro* y *El Diario Montañés*, dedicaron una necrológica al que fuera director del semanario cubano, al igual que el principal periódico campurriano, *El Pueblo de Campoo*, en cuyas páginas se pudo leer la siguiente nota, posiblemente escrita por Santiago Arenal:

En *El Pueblo de Campoo* ha causado sincera y profunda tristeza la noticia de la muerte ocurrida en La Habana, del esclarecido montañés e ilustre periodista don José M. Fuentevilla.

Con alguna frecuencia sosteníamos correspondencia con el ilustre Director de la notable revista de La *Montaña* y redactor jefe del gran diario de la Habana *El Comercio*. Llegamos a admirarle y quererle noblemente. En la gran Prensa cubana, especialmente en el *Diario de la Marina*, hemos leído constantemente grandes elogios para el eminente paisano; hemos admirado su prosa aguda, serena, elevada; hemos tenido agradecimiento para su regionalismo, siempre entusiasta y lleno de nostalgias para la Montaña, y a través de sus cartas sencillas, llenas de serena efusión amistosa, nos hicimos, sin conocernos personalmente, buenos amigos con esa amistad desinteresada de las grandes afinidades espirituales y de los elevados romanticismos. Fuentevilla fue ante todo y sobre todo un gran periodista, y como periodista un hombre que viviendo desde niño en Cuba no olvidó nunca a su patria, a su amada España, con la que se comunicaba en admirables crónicas que siempre publicó en *El Liberal* de Madrid, con el pseudónimo de "Manuel Murphi".

¡Pobre Fuentevilla! Lamentamos sinceramente su muerte y elevamos a nuestro corazón el recuerdo de su vida de gran trabajador, de hombre bueno, inteligente y noble".

CONCLUSIONES

A lo largo de estas páginas hemos intentado acercarnos a la revista *La Montaña*, publicada semanalmente por la comunidad de montañeses en La Habana (Cuba) en su período inicial los primeros tres años en que su director es el periodista, originario de Torrelavega, José Manuel Fuentevilla (1916-1918). No cabe duda de que la prensa es una fuente indispensable para el estudio de la Historia Contemporánea. En este caso, lo es para dar cuenta de las noticias que verdaderamente eran reseñables de una comarca (Campoo) y por lo tanto el pulso de una actualidad montañesa que se llevaba a conocimiento de los emigrados en Cuba, donde los cántabros mantenían un contacto directo con su tierra natal. En los artículos, de hecho, se percibe por un lado un deseo de "informar" de sucesos concretos y debates candentes (por ejemplo, el establecimiento de la industria Naval en Reinosa) y, por otro, de evocar, a través de textos de raigambre costumbrista y fotografías de estilo pictorialista, la "Tierruca" de un modo muy próximo a las recreaciones literarias de Pereda. En las páginas de *La Montaña* vemos la presencia de escritores campurrianos como Ramón Sánchez Díaz, Julio García de la Puente y Santiago Arenal, así como otros escritores de gran prestigio en la Cantabria de la época que escribieron sobre Reinosa y Campoo, como el doctor Enrique Diego Madrazo y los periodistas Ezequiel Cuevas y José Montero. Es sorprendente comprobar el amplio número de artículos referentes a Reinosa y Campoo que hallamos en la revista en estos pocos años; una continuación de tales fuentes a lo largo de toda la vida de esta publicación supondría completar definitivamente un aspecto muy poco tratado en los estudios sobre la cultura y el periodismo cántabros y campurrianos del siglo XX.

HEMEROGRAFÍA

Biblioteca Municipal de Santander: La Montaña (años 1916 a 1919), microfilm.

RELACIÓN DE NÚMEROS DE LA MONTAÑA CITADOS O UTILIZADOS (Numero, fecha)

1916 (Año I)

6, 5 de febrero
28, 8 de julio
29, 15 de julio
30, 22 de julio
32, 5 de agosto
33, 12 de agosto
34, 19 de agosto
35.26 de agosto
37, 9 de septiembre
39, 23 de septiembre
40, 30 de septiembre
42, 14 de octubre
43, 21 de octubre
46, 11 de noviembre
49, 2 de diciembre
50, 9 de diciembre
51, 16 de diciembre
52, 23 de diciembre
53, 30 de diciembre

1917 (Año II)

1, 6 de enero
3, 20 de enero
30.28 de julio
31, 4 de agosto
33, 18 de agosto
35, 1 de septiembre
36, 8 de septiembre
38, 22 de septiembre
39.29 de septiembre
22 de septiembre
40, 6 de octubre
42, 20 de octubre
43, 3 de noviembre.
44, 10 de noviembre
52, 29 de diciembre

1918 (Año III)

1, 5 de enero
3, 19 de enero
4.26 de enero
5, 2 de febrero
6, 9 de febrero
7, 16 de febrero
8, 23 de febrero
9, 2 de marzo
10, 9 de marzo
11, 16 de marzo
12, 23 de marzo
13, 30 de marzo
15, 13 de abril
16, 20 de abril

19, 11 de mayo
20, 18 de mayo
21, 25 de mayo
23, 8 de junio
24, 15 de junio
26, 29 de junio
27-28, 13 de julio
29, 20 de julio
30, 27 de julio
32, 10 de agosto
34.24 de agosto
35, 31 de agosto

1919 (Año *N*)

BIBLIOGRAFÍA

ALONSO LAZA, Manuela, "Julio García de la Puente. La recuperación de un fotógrafo pictorialista", *Historias de Cantabria*, 7 (1994). pp. 88-104.

CRESPO LÓPEZ, Mario, *Cántabros del siglo XIX. Semblanzas biográficas*, Santander, Ediciones de Librería Estvdio (Biblioteca Cantabria, 24), 2004.

FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel, *Un proyecto de escuela laica*, estudio preliminar de Carmen del Río Diestro, Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria (col. Cantabria Cuatro Estaciones), 1999.

PASTOR MARTÍNEZ, T., *Antología temática de la obra del escritor campurriano don Demetrio Duque y Merino. Reinosa, 1844-1903*, Santander, Ayuntamiento de Reinosa, 1994.

SIMÓN CABARGA, José, *Historia de la prensa santanderina*, Santander, Centro de Estudios Montañeses, 1982.

NOTAS

(1) Sobre este fotógrafo, vid. ALONSO LAZA, Manuela, "Julio García de la Puente. La recuperación de un fotógrafo pictorialista", *Historias de Cantabria*, 7 (1994), pp. 88-104.

(2) Se publicó en La *Montaña*, Año II, n° 1, 6-I-1917.

(3) Año I, 12-VIII-1916. Conchita Peña y Conchita del Río, ataviadas con trajes típicos de Campoo, ganaron el concurso de las anteriores fiestas de San Mateo.

(4) Año I, n° 37, 9-IX-1916.

CINCUENTA AÑOS DE HISTORIA DE LA "HERMANDAD DEL DESCENDIMIENTO" DE SANTANDER Y ESTUDIO DE SU PATRIMONIO ARTÍSTICO

FRANCISCO GUTIÉRREZ DÍAZ

Centro de Estudios Montañeses

A petición de la Hermandad del Descendimiento, que en 1996 cumplía sus Bodas de Oro y celebró tal efeméride con varios actos cuidadosamente organizados, los cuales se vieron muy concurridos, preparé en los primeros meses de dicho año una conferencia sobre la historia de la asociación que leí en el Aula Magna del Colegio de la Compañía de María (La Enseñanza) en la tarde del sábado 25 de Mayo.

Dos lustros largos después de que se desarrollase aquella emotiva jornada he decidido "repescar" el texto en cuestión, tal cual fue pronunciado, afin de que quede recogido en las páginas de Altamira, por considerar que puede resultar de alguna utilidad para quienes se dedican al estudio de la religiosidad popular o al del patrimonio artístico de Cantabria, o bien simplemente se interesan por cualquiera de ambos asuntos.

Habida cuenta de que en la docena de años que han transcurrido desde que tal texto se diera a conocer de forma verbal han fallecido tanto el ejemplar Consiliario de la Hermandad durante más de medio siglo, D. Miguel Manso de la Iglesia-Aldao, como dos de los que fueron Hermanos Mayores (término equivalente al de Presidente), D. Vítores Llanos Revuelta y D. Juan José González Sáinz, el Último de los cuales ocupaba el cargo en el momento de su desaparición y venía desempeñándolo a lo largo de un largo período con dedicación admirable, y también el célebre escultor D. Víctor de los Ríos, autor del paso "El Descendimiento", quien en los tiempos finales de su vida me honró con su amistad, quiero dedicar a la memoria de todos ellos la edición de una conferencia en cuya lectura la mayoría estuvieron presentes y que tuvieron la bondad de acoger con entusiasmo.

Constituye para mí un auténtico honor -y no son meras palabras- el hecho de haber sido designado por la "*Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos del Sagrado Descendimiento del Señor y San Felipe Apóstol*" para reconstruir en apretada síntesis sus primeros cincuenta años de vida. Cincuenta años que han supuesto una sucesión de arriesgadas empresas, de generosos esfuerzos de no pocos hombres buenos y entusiastas que han dado lo mejor de sí mismos por vitalizar y engrandecer más cada día esta Hermandad y, con ella, la Semana Santa de nuestra ciudad de Santander.

De ahí que mi humilde trabajo -a la par que estimulante y grato- me haya resultado desconcertante, pues no acierto a ver con qué autoridad puedo yo hablar -solo hablar- de lo que otros han ido y van construyendo callada y generosamente, cargándose así de autoridad verdadera -ésa sí-, y me consta que ajenos, además, a cualquier tipo de protagonismo y con las miras siempre puestas en la común ilusión que constituye la Cofradía.

En toda vida humana hay un período de infancia que es existencia recién brotada, en pujante expansión, en crecimiento saludable; viene luego la adolescencia con las correspondientes crisis de personalidad que comporta, ilusiones y contradicciones simultáneas en la búsqueda de una identidad estable, madura...Y llega, por fin, la mayoría de edad. Yo diría que nuestra Hermandad -como todas las Penitenciales santanderinas, casi contemporáneas en su generalidad- ha ido pasando por estas mismas fases, seguramente válidas para el ser humano en tanto que individuo y como colectivo: tuvo su época de fundación y crecimiento; más tarde otra marcada por considerables altibajos, con sucesivos pequeños avances y retrocesos notables, que felizmente logró superar. Ahora, al llegar a sus cincuenta años, podemos decir que se ha convertido en mayor de edad, que es plenamente adulta, madura y estable.

Vamos ya, pues, a ir hilando a grandes rasgos lo que ha sido la historia de la Cofradía. Conociendo los avatares que ha experimentado, sus miembros actuales podréis quererla más y entenderla mejor, os identificaréis con ella de forma más plena y la respetaréis con mayor intensidad.

Corría el año de 1945 cuando la "*Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de los Dolores Gloriosos de la Santísima Virgen María y San Andrés Apóstol*", establecida en la Parroquia de San Francisco, comenzó a poner en marcha su ambicioso plan de crear diez filiales, cada una de las cuales debía corresponder a un gremio

o rama profesional concretos. Así nació, en el mes de Junio, la de personal de Banca y Bolsa, que se llamó "*Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de la Sagrada Pasión de Nuestro Señor Jesucristo y San Mateo Apóstol*", y en Marzo de 1946 la de los Agentes Comerciales, denominada "*Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de Nuestra Señora de la Esperanza y San Juan Apóstol*". Ambas tomaron parte ya en las procesiones de Semana Santa del citado año, primeras que organizó la también recién creada "*Junta de Cofradías de Santander*", la cual sustituía a la pía asociación que desde 1716 venía corriendo con la más alta responsabilidad en la puesta en marcha de los cortejos penitenciales de la localidad y que era la "*Venerable Orden Tercera de San Francisco*", sucesora y heredera, en el ámbito procesionista, de la primigenia "*Cofradía de la Santa Vera Cruz*" que naciera mediado el siglo XVI.

Poco después de pasar esa Semana Santa del 46, apenas llegado Mayo, nació la "*Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de la Soledad de Nuestra Madre la Santísima Virgen María de la Paloma y San Pedro Apóstol*", formada por vecinos, comerciantes e industriales del Barrio de Numancia y con sede en la hoy desaparecida iglesia del Buen Consejo (Padres Agustinos) de la Plaza del Reenganche. Días más tarde, concretamente el 5 del mismo mes, quedaba constituida la cuarta filial de Los Dolores, que no era otra que nuestra "*Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos del Sagrado Descendimiento del Señor y San Felipe Apóstol*", integrada por gentes del Gremio de Alimentación y cuya residencia canónica -como la de la Hermandad Matriz y la de las filiales de La Pasión y La Esperanza- quedó fijada en la Parroquia de San Francisco. Con una diferencia corta de tiempo se fueron fundando, por fin, otras dos Penitenciales hijas de la de Los Dolores, y que serían la "*Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de Nuestra Señora de las Angustias y Santo Tomás Apóstol*", en cuyas filas formaron médicos, practicantes, enfermeros y personal sanitario en general, radicada en la Parroquia de La Anunciación (Compañía), y la "*Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de Nuestro Padre Jesús de la Humillación y Santiago el Mayor Apóstol*", de funcionarios públicos, establecida en la S.I.B. Catedral de Santander, entonces en reconstrucción tras el incendio y cuyas funciones absorbió hasta siete años después la Parroquia de Santa Lucía.

Nuestra Penitencial, como dicho queda, celebró su reunión fundacional el día 5 de Mayo de 1946. Merecerá la pena escuchar literalmente el acta correspondiente, que reza lo siguiente:

"En la ciudad de *Santander*, reunidos (...) en las oficinas de la Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de los Dolores Gloriosos de la Santísima Virgen María y San Andrés Apóstol buen número de caballeros pertenecientes al Ramo de la Alimentación bajo la presidencia de D. Mariano Tomé Cabrero, Hermano Mayor de la Hermandad Matriz, se acordó que antes de comenzar a tratar los asuntos objeto de la reunión se rezasen tres Avemarías a la Santísima Virgen, pidiendo la Gracia para resolver conforme a la mayor Gloria de Dios y Honor suyo.

Rezadas las preces dichas, el Sr. Tomé explica a los señores presentes los deseos que tiene la Real Hermandad de Los Dolores de organizar lo antes posible Hermandades filiales, por profesiones o gremios, con el objeto de dar esplendor a las procesiones de Semana Santa; con la conformidad de todos los reunidos se dio lectura a las Reglas, siendo aprobadas por unanimidad.

Esta nueva Cofradía llevará por título Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos del Sagrado Descendimiento del Señor y San Felipe Apóstol. Después se procede a acordar la forma del nuevo escudo y aprobar la propuesta del Sr. Tomé sobre el nombramiento de un representante, dentro de la Junta de Gobierno, de cada sección del ramo de la Alimentación.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se da por terminada la primera Junta celebrada por esta Real Hermandad, rezándose las preces que disponen las Reglas y firmando este acta el Hermano Mayor, el M. I. Sr. Director Espiritual, el Hermano Mayordomo, el Hermano Consiliario, el Hermano Censor y yo, que como Secretario certifico. Hermano Mayor, D. José Bollada; Director Espiritual, M. I. Sr. D. Gabriel Palomero Díaz; Mayordomo, D. Francisco Vélez; Mayordomo 2º, D. Benito Calderón; Mayordomo 3º D. Gregorio Fernández; Mayordomo 4º D. Ramón Alonso; Mayordomo 5º D. Antonio Vidal; Mayordomo 6º D. José Luis Pila; Consiliario, D. Cándido Pérez; Censor, D. Ángel Serna; Secretario, D. Secundino García; Secretario 2º, D. Leofredo Fernández; Secretario 3º, D. Antonio Rodríguez; Secretario 4º D. Miguel Cano-Solana; Secretario 5º, D. José Ibáñez. (Siguen las firmas)".

La advocación de San Felipe que completa a la del Descendimiento, fue elegida por la Hermandad en base a dos razones: 1ª, todas las filiales de Los Dolores habían de llevar el oatronazgo de uno de los doce apóstoles de Cristo; 2ª, según el Evangelio, fue San Felipe quien facilitó los panes y los peces para la milagrosa multiplicación, lo que hacía idóneo a este discípulo como titular de una congregación integrada por gentes dedicadas profesionalmente al ámbito de la Alimentación.

El emblema de la Penitencial, que recoge de forma artística y pormenorizada sus elementos distintivos, es el siguiente: **Cruz** con el sudario, evocadora del Descendimiento de Cristo, y en su base el **Corazón** de la Virgen atravesado por la espada, en referencia a la advocación de la Hermandad Matriz. A los lados de la **cruc** aparecen un pan y un pez como símbolos de San Felipe y de la actividad laboral de los integrantes de la Cofradía. Tales blasones van rodeados por dos palmas representativas del martirio cruento de Cristo e incruento de María, y como remate superior aparece la Corona Real que ostentan las filiales de Los Dolores por ser ésta "Real Hermandad, título que heredan y comparten las diversas Penitenciales nacidas de ella.

El hábito se compone de túnica y cubrerrostro de color negro (común a estas dos prendas en la Cofradía Madre y en todas las de ella derivadas), capa, cíngulo y calcetines granates, guantes blancos y zapatos negros.

Como es lógico, la primera empresa de envergadura abordada por la naciente congregación fue el logro de un paso que representara el momento de la Pasión al que hace alusión el título de la misma. Ya en el acta del segundo Cabildo, correspondiente al 2 de Junio de 1946, se **hace** referencia a este extremo como tema único del Orden del Día:

"(...) Requerida la presencia del escultor Sr. Alegre para asesorar a la Junta de Gobierno sobre el costo y construcción del nuevo paso, llamado 'Descendimiento del Señor', que esta Real Hermandad -con la ayuda de Dios- quiere inaugurar en la próxima Semana Santa, el Sr. Alegre hizo saber a la Junta la necesidad de dar una contestación rápida y terminante, pues llevando dicho paso tres figuras de momento, viene justo el tiempo para hacer el boceto y después la terminación lleva varios meses; se acordó encargar a dicho señor el boceto, que será entregado a mediados de Julio próximo (...)"

Como se ve, los Hermanos recurrieron en primera instancia al notable escultor cántabro D. Daniel Alegre Rodrigo (Escalante, 1887-Santander, 1949), que residía en la ciudad y era miembro de las Cofradías de Los Dolores y La Agonía, cuyas **efigies** sacras se debían a su genio. Y, en efecto, el artista presentó una maqueta - aunque de cuatro figuras, hoy en poder del pintor y fotógrafo D. Ángel de la Hoz - de la que fue publicada una fotografía en el programa de la Semana Santa correspondiente a 1947. No obstante, este grupo no se llegó ni siquiera a iniciar, pues los buenos propósitos de los cofrades eran superiores a los posibles económicos de la incipiente asociación, la cual debía hacerse con hábitos, hachones y aquellos elementos procesionales imprescindibles de cara a su presentación en el desfile de Viernes Santo del 47.

Sin embargo, si por algo se distinguió desde sus orígenes esta Penitencial fue por su entusiasmo y su capacidad de trabajo para dar cara a las dificultades y por no **arredrarse** nunca ante la necesidad de efectuar fuertes desembolsos; así lo comprobaremos de forma reiterada, desde su nacimiento hasta nuestros días. No existían fondos; ¿cómo arreglarlo? En el Cabildo del 11 de Noviembre de 1946 se encontró la solución: organizar una rifa de 12 jamones, con tres categorías de premios: primero, de tres unidades; segundo de dos y siete terceros premios de uno.

Su procesión inaugural la celebró acompañando a un paso de "**Jesús del Gran Poder**" que prestó la Parroquia de Pechón, del municipio de Val de San Vicente, a la Junta de Cofradías santanderina para los cortejos de 1947. El Viernes Santo del año siguiente escoltó a la imagen de "**El Señor de la Misericordia**" (el popular "**Cristo de las Melenas**"), obra debida al artista catalán D. José Reixa en 1925, que procedía de la antigua Orden Tercera de San Francisco y que desde 1951 quedaría definitivamente vinculada a la Cofradía de La Inmaculada. La misma efigie fue alumbrada por nuestra Penitencial en 1949-50.

Al frente de ella puede decirse que desde el primer momento, como Director Espiritual sobre el papel pero siendo en realidad mucho más aún, el motor infatigable y constante, el animador e impulsor de todos los Hermanos, trabajando mucho pero también dejando trabajar sin injerencias, se alza la figura benemérita y entrañable de D. Miguel Manso de la Iglesia-Aldao. Si su presencia y estímulo en esta Hermandad han sido providenciales, también es gracia de Dios que haya llenado cincuenta años de historia de la misma, siguiendo aún hoy -y esperamos que por mucho tiempo- al pie del cañón.

El día 12 de Abril de 1950 se cubrieron las bajas en la Junta de Gobierno que

habían causado D. Ramón Alonso, D. Benito Calderón, D. José Luis Pila y D. Antonio **Rodríguez**, siendo sustituidos por D. Buenaventura Marina Pérez (nombre que resultaría decisivo más adelante en esta Hermandad), D. Fermín Solana, D. Ramiro Díez y D. Leandro Vélez. Poco después, el 12 de Junio del mismo año, se celebraba Cabildo de la Penitencial convocado y presidido por D. Mariano Tomé Cabrero, Hermano Mayor de la Cofradía Madre y Presidente de la Junta de Cofradías, en el cual comunicaba la dimisión de D. José **Bollada** y la necesidad de nombrar nuevo Hermano Mayor. Sin embargo, los presentes optaron por reforzar la Junta de Gobierno sin ocupar el cargo principal de momento, rogando al Sr. Tomé se hiciera responsable del mismo hasta que se hallase persona idónea. Así quedó, pues, constituida la Junta: Hermano Mayor Interino, D. Mariano Tomé Cabrero; Director Espiritual, D. Miguel Manso de la Iglesia-Aldao; Mayordomo, D. Francisco Vélez; Secretario, D. Secundino García; Secretario 2º, D. Fermín Solana; Censor, D. Buenaventura Marina; Vocales, D. Ramiro Díez, D. José **Ibáñez**, D. Antonio **Vidal**, D. **Ángel** Serna, D. Leandro Vélez, D. **Casimiro Revilla**, D. Miguel Cano, D. Joaquín Fernández, D. Félix **Irún**, D. Arsenio Fernández, D. Timoteo Fernández, D. Ramón Aguilera y D. Gregorio Fernández.

En la reunión del 15 de Julio siguiente se crearon cuatro Comisiones en el seno de la Hermandad y fueron nombrados Presidentes de las mismas: Captación y Propaganda, titular D. Vicente Santiago; Vestuario, D. Antonio **Vidal**; Fondos, D. Buenaventura Marina; Del Paso, Sres. Aguilera, Bedia y Tomé. Dentro de esta sesión se tomó un acuerdo trascendental: comisionar a D. Miguel Manso, D. Félix Irún, D. **Ángel** Sema y D. Secundino García para que visitaran a D. Vicente Santiago Fernández y le rogaran **aceptase** el cargo de Hermano Mayor. Dicho caballero, que llenaría una amplia y floreciente etapa en la historia de la Penitencial, comunicó su aceptación de forma oficial en el Cabildo de 23 de Julio de 1950.

El día 15 de Octubre siguiente, la Directiva acordaba designar como Hermano Mayor Honorario al Exmo. Sr. Director de Marruecos y Colonias, general D. José Díaz de **Villegas** y Bustamante, quien posteriormente agradecería la distinción con profundo reconocimiento y mantendría en adelante cordiales lazos con la Hermandad. Una comisión de la misma acudió en el verano de 1951 a Corvera de Toranzo, donde residía el militar durante los meses estivales, con el objeto de entregarle el pergamino en el que constaba el nombramiento oficial, siendo agasajada por él y su familia con gran amabilidad. Y en la tarde del 10 de Abril de 1952, Jueves Santo, le fue impuesto el medallón de la Penitencial por el Obispo

Diocesano, D. José Eguino y Trecu, antes de que partiera la procesión, en la cual participó ocupando lugar de honor en la presidencia de la Cofradía.

Desde sus comienzos, halló ésta primordial fuente de ingresos en la Lotería de Navidad, distribuida fundamentalmente a través de los comercios de ultramarinos, carnicerías, confiterías, fruterías... En nuestros tiempos mucho tiene que ver en el feliz éxito de la misma la colaboración de la Cooperativa Alcosant a través de sus diversos establecimientos asociados. También se sacó Lotería de Reyes durante un largo período, aunque en menor cantidad, la cual todavía se ponía a la venta a fines de los 60.

Otra actividad que fue característica a lo largo de más de quince años y que, creada como forma de allegar fondos, constituyó además una importante corriente de convivencia entre quienes compartieron el no pequeño trabajo de organizarla repetidas veces, fue la tómbola que se montaba en las **ferias** de Santiago y **que** luego se trasladaba a las de San Roque, en el Sardinero. La simpática iniciativa se **nutría** de los donativos en alimentos y bebidas que aportaban generosamente los establecimientos del ramo. Tuvo la virtud de hacerse popular y de suscitar, pues, entre los santanderinos el cariño y el sentimiento de familiaridad hacia esta Penitencial.

No cabe duda de que así, en el plano económico, la del Descendimiento ha sido una de las Cofradías locales verdaderamente privilegiadas y ha podido emprender realizaciones impensables para otras. La estrecha colaboración del gremio y el carácter emprendedor de los congregantes han resultado decisivos a este efecto. Y, de tal forma, ha constituido la excepción a la regla común, evidenciada a medio plazo, del fracaso de las Hermandades gremiales, las únicas que han desaparecido sin llegar a cumplir ni siquiera sus Bodas de Plata: así, la de Banca procesionó por última vez en 1960, la de Sanitarios en 1963 y la de Funcionarios Públicos al año siguiente. Solo la fundada por Agentes Comerciales (La Esperanza) sobrevive al día de hoy en estado floreciente, pero totalmente desvinculada del ramo desde hace décadas y reconvertida en Penitencial de carácter general a la que sostuvo durante largo tiempo el tesón y la entrega de unos pocos que lucharon por su supervivencia denodadamente, sin duda favorecidos por la fuerte corriente devocional que logró su imagen titular desde que se bendijo en 1959.

Por lo que respecta al paso de "*El Descendimiento*" sabemos que, poco después que Alegre, el escultor D. José Gutiérrez de la Vega -con talleres en Madrid y Barcelona- estaba componiendo una maqueta para Santander, pues así lo manifiesta él mismo en una **carta** con fecha 10 de Marzo de 1947 que se conserva en los

archivos de la Cofradía de Los Dolores. Sin embargo, ignoramos las características de este proyecto.

Otro boceto fue realizado, en vísperas del fallecimiento de Daniel Alegre, por el artista castellano D. Víctor González Gil (Talavera de la Reina, 1912-Madrid, 1992), autor del paso de *"El Flagelado"* que había adquirido la Junta de Cofradías en 1948. El artífice acudió a nuestra ciudad, con objeto de entregar la maqueta en escayola, a principios de Octubre de 1949, mes durante el cual quedó expuesta su propuesta, a partir del día del Pilar, en un escaparate de los almacenes "Ródenas" para conocimiento del público. Apareció su fotografía en El *Diario Montañés* de 12-10-1949. Preveía el escultor un grupo de seis figuras complejo y compacto, que visto frontalmente ofrecía una distribución de masas muy simétrica a ambos lados del eje central -la cruz- y una disposición de las tallas en alineación que privaba a la escena de su habitual verticalidad para inscribir el conjunto más bien en un cuadrado.

La Hermandad se fijó finalmente en el estatuario montañés -establecido en Madrid- D. Víctor de los Ríos Campos (Santona, 1909) al que, en los primeros meses de 1950, confió de forma definitiva la realización de *"El Descendimiento"*. Varias circunstancias concatenadas motivaron la elección, sin duda un notable acierto: el año 1948 había tenido lugar en el Palacete del Embarcadero, organizada por el Ateneo de Santander y patrocinada por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento, una magnífica exposición antológica del artista que nos ocupa, consagrado ya a la sazón como el más autorizado imaginero castellano del momento. Precisamente su definitivo espaldarazo lo había constituido el triunfo clamoroso de su paso *"El Descendimiento"* para la Cofradía Minerva y Vera Cruz de León, expuesto en la muestra mencionada. Éste había sido fervorosamente elogiado por autorizadas personalidades en el campo de la crítica artística como D. Joaquín de Entrambasaguas, catedrático de la Universidad Central; el Marqués de Lozoya, Director General de Bellas Artes; D. José Ibáñez Martín, ministro de Educación; D. Manuel Sánchez Camargo, Premio Nacional de Literatura; D. Félix Ros, catedrático de la Universidad de Barcelona, etc. A mayor abundamiento, eruditos de la talla de D. José Camón Aznar y D. Pedro Gómez Aparicio saludaban como obra maestra el nuevo paso de *"La Cena"* que Víctor acababa de tallar para la cofradía leonesa de Santa Marta (se estrenó en 1950), cuya maqueta también figuró en la muestra del Ateneo santanderino, y las Penitenciales de nuestra ciudad ya habían entrado en

relación con el artista, pues la Hermandad de La Humillación le confió la ejecución de su monumental grupo "El Expolio", inaugurándose éste en 1950 tras haberse visto su boceto en la varias veces citada exposición del año 48.

Todo ello empujaba a confiar el encargo del nuevo paso a Ríos. Un cántabro, plenamente consagrado y de total confianza por cuanto se refiere a capacidad artística, entrado ya en relaciones con las Penitenciales de la ciudad y definitivamente lanzado en concreto por un "Descendimiento" de éxito arrollador, era por todos los conceptos la persona idónea. Como queda apuntado, no dejarían de impresionar de forma positiva los juicios críticos que autorizadas personalidades habían emitido. Así, D. Joaquín de Entrambasaguas dejó escrito:

"(...) El paso del Descendimiento, con su composición dramática, de la misma tónica que nuestro teatro nacional del Siglo de Oro, con su realismo netamente español, con su emoción poética de acentos populares, con su policromía de finos matices, se nos aparece en estos tiempos como un verdadero milagro nacido del más avezado crear intelectual sobre permanentes y fecundos fermentos populares, que solo puede llevar a cabo un artista extraordinario de la más pura raigambre hispánica como es Víctor de los Ríos, y a la vez se nos da en él tal vez la más bella antología -estudio, religiosidad, realidad y fantasía- de nuestra producción escultórica (...)".

A D. Juan de Contreras, marqués de Lozoya, se debía esta otra opinión:

"(...) tallada con la seguridad de gubia de los talleres vallisoleitanos y estofada y dorada de manera que el leño adquiere la calidad de un esmalte. El paso de Víctor de los Ríos exaltará la piedad de las generaciones (...)",

Y es de recordar, por fin, entre otras muchas que podrían traerse a colación, la valoración realizada por D. Félix Ros:

"(...) Ved su maravilloso paso (...). Un sentido exasperado -a lo Juni- de su arte contorsionaría la cabeza de Cristo hasta piltrafarla en el vacío, con un concepto patológico, antes que estético y de unción

(...). Una depuración ateniense o partenopea habría llevado a rígido estatismo lo que humanamente hurtábase a tal. Fundiendo ambas tendencias, con un sentido muy español pero educado a través del mundo, y sobre todo del mundo de las formas, Víctor de los Ríos nos resume en esa obra maestra todo el calor humano del Verbo que se hizo Carne, pero también todo el hálito divino de la expirante Carne que resucitará en inextinguible Verbo (...)".

Después de ser aprobado el boceto propuesto para Santander, absolutamente independiente del leonés y que admiró a los directivos de la Hermandad y a la Junta de Cofradías, el artista se aprestó a cumplimentar la elaboración del monumental conjunto definitivo. También se había dado el visto bueno al precio propuesto de 245.000 pts., abultada cantidad en esos años que la Penitencial iría pagando religiosamente con arreglo a los cómodos plazos acordados, lo que en 1957 agradeció Víctor de los Ríos mediante un cordial escrito en que alababa la rigurosa e infrecuente formalidad de la asociación piadosa.

Realmente, el grupo escultórico costaba 210.000 pts. y 35.000 el trono procesional con grandes moldurones de madera tallada y dorada, que el propio imaginero contrataba al prestigioso taller santanderino de Andrés Novo Cuadrillero; sin embargo, en Enero del 52 Ríos y la Cofradía llegaban al acuerdo de ocuparse ésta de pagar directamente a Novo su parte correspondiente, tratando con él al mismo tiempo sobre el dorado y la pintura de la carroza, que cuando se estrenó el paso desfiló aún con la madera vista. Fue pagado dicho trono en tres anualidades: 12.500 pts. en 1951, 15.000 en 1952 y 7.500 a principios de 1953. El conjunto escultórico, de acuerdo al contrato, se abonó de la forma siguiente: 25.000 pts. al efectuarse el encargo (Mayo de 1950), otras 25.000 a la entrega de las imágenes (Marzo de 1951) y el resto en ocho anualidades así distribuidas: 1952, 7.000; 1953, 19.000; 1954, 19.000; 1955, 25.000; 1956, 25.000; 1957, 20.000; 1958, 25.000; 1959, 20.000.

Como detalle anecdótico puede recordarse que, al presentar el artista su maqueta a la Junta de Cofradías, un miembro de ésta le hizo observar un pequeño defecto que, a su entender, tenía aquella: la imagen de San Juan, que está recogiendo en sus brazos el cadáver del Señor, parecía no acusar demasiado el peso de Jesús inerte, dando la sensación de que acogía una ligera carga. El escultor reconoció lo acertado de la objeción y prometió poner remedio en el grupo definitivo. Con todo, el arrepentimiento más notable que éste presenta respecto del proyecto aprobado es

la posición del brazo derecho en la efigie de Mana Magdalena, el cual no se realizó finalmente extendido y sujetando la santa sábana sino con la mano puesta en la frente de la piadosa mujer.

A principios de 1951 organizó Víctor de los Ríos en el hoy extinto Museo Nacional de Arte Moderno de Madrid una notable exposición de su obra más reciente, en la que se presentó como plato fuerte el recién concluido "*Descendimiento*" para Santander, estando también presentes la "*Virgen de la Esperanza*" con destino a Zamora, el "*San Juan*" santanderino que completaría el paso de "*El Cristo del Amor*", de Daniel Alegre, y una réplica de la "*Virgen del Camino*" leonesa que iría al Paraguay. Resultó especialmente solemne el acto de clausura, al que asistieron el Director General de Bellas Artes y otras personalidades, pronunciando el Dr. D. Carlos Blanco Soler una documentada conferencia cuyo título era "*Breve comentario médico sobre la muerte del Señor*".

El paso fue bendecido el día 21 de Marzo de 1951 en la iglesia de San Francisco. A la mañana siguiente, el periódico local *Alerta* insertaba la siguiente crónica al respecto:

"A las 6,30 de la tarde de ayer y en presencia del representante del Gobernador Civil, Sr. Del Soto Vances, y del Delegado Sindical Provincial, camarada Juan Diego, tuvo lugar la bendición del paso de El Descendimiento, que el gran artista montañés Víctor de los Ríos ha hecho para el Gremio de la Alimentación y que lucirá por primera vez en la procesión de mañana. La bendición fue realizada por el Exmo. Sr. Obispo de la Diócesis, ayudado por el Secretario del Obispado, D. Francisco Pajares, y en presencia de la Junta de Cofradías y Directiva del Gremio de la Alimentación. El prelado tuvo palabras de admiración para el artista, que ha compuesto un grupo muy bello y emotivo, en el que intervienen las principales figuras de la Pasión: Jesús, la Virgen María, San Juan, María Magdalena, María Cleofé, Nicodemus y José de Arimatea en el instante mismo en que verifican el descenso de la cruz. San Juan recibe en sus brazos el cuerpo amantísimo de Jesús, que aún está enclavado por las muñecas al madero horizontal, que desciende por medio de una cuerda Nicodemus".

Días antes de las procesiones de 1951 los santanderinos recibían, en una de las hojas-pregón que editaba los domingos de Cuaresma la Junta de Cofradías, un artículo firmado por el propio Víctor de los Ríos, que rezaba lo siguiente:

"Dice el refrán que nadie es profeta en su tierra; dándose en mi la circunstancia de ser montañés, poca garantía puedo ofrecer os yo con mis palabras a vosotros, montañeses.

Dentro de pocos días desfilará ante vosotros la maravillosa procesión que con tantos desvelos y preocupaciones realiza una buena y bien organizada Junta de Cofradías que para si quisieran tener muchas provincias y que tanta falta les hace para lograr lo que ya Santander tiene de organización y espíritu piadoso. Vosotros sois los que tenéis que decir y comparar qué paso es el que más os conmueve, qué artista llena vuestros gustos y levanta vuestro fervor.

*Con toda seguridad la Junta de Cofradías, ansiosa de encuadrar la procesión de Semana Santa en un marco de gran valor artístico, recibirá gustosa vuestras indicaciones, siempre tengan un fundamento artístico y sirvan para atisbar el tono **emocional** que más os sepa hacer vibrar.*

*La Junta de Cofradías quiere que su Semana Santa sea para el pueblo y no privilegio de unos cuantos. Esta es la causa de que en la parte artística tenga su **máxima** preocupación, ya que es la parte más costosa y difícil de lograr.*

El Arte tampoco es patrimonio de unos señores, digan lo que digan.

El Arte es para satisfacer y elevar nuestros sentimientos; por eso, cuando veáis una exposición o una obra de arte, no toméis como sentencia lo que os digan, sino decid: Esto me gustaría que fuese mío. Si no llena esta frase, rechazadlo valientemente, aunque os digan que sois unos incultos o anticuados.

Los escultores y pintores de arte religioso tenemos que someternos al fin propuesto, sacrificando muchas veces formas plásticas que no sean correctas; en definitiva, somos auxiliares de la Religión.

Por eso las creaciones artísticas religiosas han de ser ante todo eso: religiosas, llamadas a producir, sí, una emoción estética, pero una emoción estética con contenido religioso. Si tú no lo logras, si no mueve a piedad, podrá ser una obra de arte, una gran obra de arte, pero de arte profano; y no es esto lo que se pretende en un grupo escultórico destinado a una procesión de Semana Santa.

Este año, por encargo de la Cofradía de San Felipe Apóstol, del ramo de la Alimentación, he realizado otro paso, 'El Descendimiento'. Tiene siete figuras talladas en madera y policromadas. Este paso es completamente original; entendedlo bien, no hay cuadro, composición plástica ni nada que tenga o recuerde esta composición. Es más, la Cofradía registrará esta obra para que no pueda copiarse y ser solo Santander quien la posea. Tiene un estudio histórico, aparte del religioso y artístico, nada visto. Lleva el poste fijo con la horqueta donde sujetaron la cruz, el madero de que hablan los evangelistas, los clavos del Señor en las muñecas, la forma de descenderlo. La sábana santa copia la de Turín.

Vosotros diréis si os agrada; esta palabra es la que esperamos la Junta de Cofradías, la Hermandad de San Felipe y yo, con una impaciencia tal que no os extrañe que unos ojos brillantes saliendo de un capuchón os miren y escuchen vuestra opinión".

No hay que decir que el paso satisfizo plenamente, siendo considerado como obra de primera categoría dentro del panorama de la imaginería contemporánea. Ese año comenzó a salir la Cofradía en Jueves y Viernes Santo; el desfile del segundo día, por cierto, resultó bastante accidentado, ya que hubo de quedar aparcado "El Descendimiento" cerca de la calle Lope de Vega por rotura de un eje de la carroza.

Pocos años después, De los Ríos volvería a triunfar con este tema en Jaén, al realizar un grupo en el que, repitiendo los mismos modelos e idénticas indumentaria del santanderino, los personajes parecen captados pocos segundos más tarde que en éste, exactamente como ocurriría si se tomaran dos instantáneas de un determinado suceso, desde un mismo lugar, con algunos momentos de diferencia. También en Linares existe un espléndido "Descendimiento" de Víctor, y en Segura de la Sierra (Jaén) procesionó durante bastantes años un paso improvisado con las escayolas preparatorias de otros anteriores, las cuales -en lugar de desecharse- fue-

ron pintadas y usadas pero que lógicamente, dada la fragilidad del material, solo perduraron algún tiempo.

Volviendo a la Cofradía, el 18 de Mayo de 1951 se proclamó nueva Junta que constituyeron los siguientes señores: Hermano Mayor, D. Vicente Santiago; Hermano de Honor, D. Timoteo Fernández; Director Espiritual, D. Miguel Manso; Mayordomos, D. Francisco Vélez, D. Antonio Vidal, D. Ángel Serna y D. Francisco Fernández; Secretarios, D. Secundino García, D. Fermín Solana, D. Luis Toca y D. Juan José Torralvo; Censores, D. Buenaventura Marina y D. Ramiro Díez; Consiliario, D. Gregorio Fernández; Vocales, D. Félix Irún, D. Aurelio Sierra, D. Aureliano González, D. Jerónimo López, D. Miguel Monzón, D. Paulino Ortiz, D. José Ibáñez, D. Leandro Vélez, D. Gabino Solana y D. Casimiro Revilla.

El 4 de Octubre del mismo año se reúnen estos señores en sesión extraordinaria con un solo motivo. El acta dice así:

"(...) Previa deliberación, acordaron por unanimidad rendir homenaje de gratitud y simpatía a nuestro querido Director Espiritual, D. Miguel Manso Aldao, coincidiendo con su onomástico y debido a los méritos de gratitud contraídos por la Cofradía hacia quien tanto ha laborado y continúa trabajando en todos los órdenes por ella y cuyos desvelos y sacrificios están en el ánimo de todos, y que consistirá en hacerle entrega de una escribanía completa, con cargo a los fondos de esta Real Hermandad, como donación de la misma. Lo cual tendrá lugar en un acto de confraternidad al que serán invitados previamente todos los hermanos que componen la misma (...)"

La propia Junta de Cofradías quiso sumarse a este acontecimiento, lo que se hizo constar en el acta correspondiente al Cabildo General celebrado el 16 de Noviembre. El texto señala:

"El Sr. Tomé da cuenta del homenaje que la Cofradía del Descendimiento ofrece a su Director Espiritual y propone que la Junta se adhiera a dicho homenaje en atención a los méritos que concurren en la persona del homenajeado. Se acuerda por unanimidad la adhesión de la Junta a este acto".

Dicho gesto fraternal sería agradecido más tarde por el Hermano Mayor, D. Vicente Santiago, en el Cabildo General habido el 21 de Diciembre en la Sala de Reuniones de la Delegación de Hacienda, estancia donde habitualmente se desarrollaban en aquella época las sesiones de la Junta de Cofradías.

En los años 50 se celebra con Misa solemne la festividad de San Felipe Apóstol (1 de Mayo) que suele trasladarse al domingo más próximo, completándose con un acto de confraternización posterior; a tal jornada son invitados siempre los Hermanos Mayores de las demás Penitenciales de la ciudad.

Para la Semana Santa de 1952 se adquieren 40 capas; de este modo, los cofrades de fila -quienes anteriormente solo desfilaban con túnica, cubrerrostro y cíngulo- comienzan a presentarse en procesión vestidos de **hábito** completo.

Aún estando en curso el pago de las imágenes del paso a Víctor de los Ríos y el del trono a Andrés Novo, la Cofradía se decide en seguida a emprender otra gran obra: la de alzar en la cabecera de la nave de la Epístola de la nueva iglesia de San Francisco un monumental retablo propio, en alabastro, que acogerá en el futuro las cinco tallas principales de su misterio titular. Será la primera Penitencial, entre las establecidas en la mencionada Parroquia, que se atreva a embarcarse en tal empresa, incluyendo a la Cofradía Madre. La realización de la obra se encomendó al veterano escultor y retablista **Valeriano Martínez García** (Burgos, 1892-1975), formado junto al maestro Saturnino López y después en la Academia Española de San Pietro *in* Montorio de Roma, y con abundante producción posterior en nuestro país y en América. Recomendado por el arquitecto Javier González de Riancho -autor de la iglesia- para encargarse de la traza y ejecución del retablo mayor, en madera de castaño, en efecto lo hizo pero antes realizó, en alabastro, la mesa del altar con el manifestador y el sagrario, ya existentes en el momento de inaugurarse el templo. La Hermandad contrató con él su retablo en 120.000 pts., aunque más tarde estuvo conforme en elevar el importe en 10.000 más, de las que abonó puntualmente las primeras 50.000 (de acuerdo con las cláusulas pactadas) al concluir la colocación de la obra. Se bendijo ésta por D. José Eguino y Trecu, Obispo Diocesano, el día 13 de Junio de 1954, festividad de San Antonio de Padua, a las 10,30 de la mañana, en la misma ceremonia en que quedó inaugurado el retablo mayor. Al acto fueron invitadas las Penitenciales de la ciudad y colaboradores de la Hermandad. Los altares habían sido consagrados la víspera por D. Francisco Pajares, Penitenciario de la Catedral y Secretario de Cámara del Obispado. En la celebración propia de la bendición estaban presentes las banderas de las distintas

ramas de Acción Católica; predicó el Sr. Obispo significando la importancia del acontecimiento y luego ocupó puesto de honor en el presbiterio mientras oficiaba la misa D. **Fabián** Mazorra, párroco de San Francisco, asistido por los sacerdotes D. Adolfo y D. Andrés Toca. El coro de hombres de Acción Católica interpretó la Pontifical de **Perosi** acompañado al órgano por la Srta. **Mery** y, tras la acción litúrgica, se cantó solemne Te-Deum. El grandioso retablo es de alabastro con **molduras** y adornos dorados, trazado en estilo manierista.

El 4 de Julio siguiente la Cofradía organizó una excursión a Fontibre, para la cual donó los vinos el Hermano D. Juan Bautista Santaolalla; por las mismas fechas, el Sindicato de la Vid, Cervezas y Bebidas hizo un donativo de 2.950 pts.; al mismo tiempo, el Grupo de Detallistas de Ultramarinos regaló una cantidad importante de licores y vinos sobrantes de su fiesta de San Bernardo para la tómbola benéfica. Recojo estos ejemplos entre muchísimos que jalonan la historia de la Hermandad a fin de que puedan comprobarse las atenciones y vinculación a la Penitencial de los distintos ramos encuadrados en Alimentación.

En Enero de 1955 se ofrecen sufragios por el alma del primer Hermano Mayor de la Cofradía, D. José **Bollada**, recientemente fallecido, y se envían 25.000 pts. a D. Valeriano Martínez a cuenta del retablo. El 22 de Abril queda constituida nueva Junta de Gobierno, que integran los siguientes señores: Hermano Mayor, D. Vicente Santiago Fernández; Director Espiritual, D. Miguel Manso de la Iglesia-Aldao; Vice-Hermano Mayor, D. Gregorio Fernández Fuentes; Secretario, D. **Fermín** Solana Vélez; Mayordomo, D. Juan Bautista Santaolalla Azpilicueta; Censor, D. Buenaventura Marina Pérez; Ayudantes de Secretaría, D. Francisco **Laguillo** García, D. Félix **Vigil** Gutiérrez, D. Florencio Colino Pellón, D. Juan José Torralvo **Rebanal** y D. Ángel Serna Trueba; Ayudantes de Mayordomía, D. **Germán** Irún Pérez, D. Plácido Helguera **Sainz**, D. **Hipólito** Blanco García, D. **Aureliano** González Gutiérrez y D. Secundino García San **Martín**; Encargado de Vestuario, D. Francisco **Laguillo** García; Representante de Confiterías, D. Félix **Irún** Pérez; Representante de Ultramarinos, D. Benito Calderón; Representante de Vid, Cervezas y Bebidas, D. Miguel Monzón Linacero; Representante de Almacenistas de Frutas, D. Eliseo Candela Cárcamo; Representante de Carnicerías, D. José Ruiz Mantecón.

A mediados de Julio se organizó una exitosa excursión a **Arredondo**, Ramales y Lanestosa, que culminó por la tarde con un acto mariano en el Santuario de la Bien Aparecida. El Sr. Santaolalla Azpilicueta volvió a donar los vinos para la **expedi-**

ción. Antes de concluir el año 55 fue encargado al taller del escultor D. Manuel **Cajide** Fernández, de Santiago de Compostela, el artístico comulgatorio que sigue estando hoy ante el retablo del Descendimiento. Tuvo un costo de 4.000 pts.

En 1956 también hubo excursión veraniega antes de dar comienzo la temporada de tómbolas. Ya empieza a constatarse el mal estado del trono del paso, con solo cinco años de antigüedad, y se dispone su restauración. Cabe destacar que desde 1954 la Hermandad cuenta para sus reuniones, secretaría, etc. con el piso de Detallistas de Ultramarinos en Cervantes, 7-1º Izda., del que puede disponer, en parte, a partir de entonces.

En el año 57 se coloca en la zona alta del retablo el relieve, en alabastro, con la efigie de San Felipe Apóstol realizado por el escultor D. Andrés Martínez **Abelenda (Burgos, 1925)**, hijo de D. Valeriano, y que fue donación del mencionado Gmpo de Detallistas de Ultramarinos del Sindicato de Alimentación. Su precio fue de 7.000 pts. Ese verano -y los siguientes pasó lo mismo- no se pudo instalar la tómbola, pero sí continuó funcionando la comisión de recogida de alimentos para ella. Lo que se hizo en estas ediciones fue ceder el género a diversos Hermanos que abonaron con creces su costo, **lográndose** así mantener ingresos para la Cofradía por este concepto.

A principios de 1958 se pagan a D. **Valeriano** Martínez 7.000 pts. por el retablo; con este ingreso ya se le han abonado directamente 122.000 pts. y **1.274,40** al Sr. Negrete por el dorado de detalles. Así, solo restan por liquidar **6.725,60** pts. En las mismas fechas se entregan a la casa "El Gato Negro" de Madrid 4.000 pts. por la magnífica alfombra servida para adornar el pavimento del altar.

El 15 de Abril de este año queda nombrada nueva Junta. Continúan en sus puestos el Hermano Mayor, el Vice-Hermano Mayor, el Secretario, el Mayordomo, el Censor y el Encargado de Vestuario. El resto de los integrantes son éstos: Ayudante de Secretaría, D. Armando Calvo; de Mayordomía, D. Plácido Helguera y D. Germán Irún. Los representantes resultan ser: Confitería, D. Félix **Irún**; Ultramarinos, D. Aureliano **González**; Bebidas, D. Miguel Monzón; Almacenistas de **Frutas**, D. Eliseo Candela; **Carnicerías**, D. José Ruiz Mantecón y D. **Gregorio** Femández.

Siguiendo la expresa iniciativa de D. Miguel Manso, en la Semana Santa de 1958 desfila por vez primera la sección infantil de la Penitencial, con gran aceptación de la ciudad. Fueron una veintena los niños que procesionaron, ataviados con las túnicas y capas recién confeccionadas por cuenta de la Hermandad.

A fines de 1959 se recibe el generoso donativo del Hno. D. Secundino García consistente en un frontal de mármol colocado a los pies de la imagen del "*Cristo del Amor*" (Daniel Alegre, 1946-47), de la Cofradía de Los Dolores, para ubicar sobre él, a ambos lados de la mencionada talla, las efigies de la Magdalena y la María Cleofás del paso "*El Descendimiento*" durante el año, al no tener éstas cabida en el retablo.

En la Junta de 15 de Enero de 1960 se acuerda encargar a las Madres Adoratrices de la calle San Fernando el estandarte de la Hermandad -hasta ahora carente de él- sobre terciopelo granate, de grandes proporciones y ricamente bordado en oro, con el emblema al centro. Llamó poderosamente la atención en las procesiones de Jueves y Viernes Santo, pues en verdad es de notable mérito.

La labor de animación espiritual por parte de D. Miguel se evidencia de continuo en las actas de la Cofradía: insistencia para que los Hermanos concurren a la Misa mensual por los difuntos, al **Septenario** de la Virgen de los Dolores, a los Oficios de la Semana Santa, al día de San Felipe... Promoción de donativos a necesitados, de visitas a enfermos, de socorros a gentes del gremio con diversos problemas... En la mañana de Viernes Santo de 1960 la Penitencial inaugura la práctica -que conservará a lo largo de bastantes años consecutivos- de realizar un popular **Vía Crucis** predicado en la subida al Santuario de la Bien Aparecida, el cual resultó muy emotivo y se vio francamente concurrido ya en la primera edición.

El 14 de Mayo de 1961 queda constituida nueva Junta. Acaba aquí la floreciente etapa de más de un decenio que presidió D. Vicente Santiago y se inicia la de otro Hermano Mayor que llenará nada menos que las dos décadas siguientes de vida de la Penitencial, las más difíciles en la historia de las Cofradías de Santander. En efecto, la Directiva electa es la siguiente: Hermano Mayor, D. Buenaventura Marina Pérez; Director Espiritual, D. Miguel Manso de la Iglesia-Aldao; **Vice-Hermano Mayor**, D. Gregario **Fernández Fuentes**; Censor, D. José Ibáñez; Mayordomo, D. **Germán Irún Pérez**; Secretario, D. Miguel **Monzón Linacero**; Adjuntos a Mayordomía, D. Armando Calvo, D. José Zorrilla y D. Ramón Real; Adjuntos a Secretaría, D. Felipe Vigil, D. Aureliano González **Sáinz** y D. Eduardo Gómez San Emeterio; Vocales, D. José **Muñoz** y D. Manuel Abad. De inmediato se comunicó el nombramiento de la nueva Rectora al Hno. Mayor de la Cofradía Matriz y al Presidente de la Junta de Cofradías.

La Directiva entrante comenzó a trabajar con entusiasmo, reuniéndose todos los terceros jueves de mes. En Julio, y a sugerencia de D. Miguel, adquirió un **crucifijo**

cifijo que donó al Grupo de Detallistas de **Ultramarinos** a fin de que lo colocaran en su piso de la calle Cervantes que estaba siendo remozado. Era una muestra de gratitud por tantas atenciones como la Hermandad recibía del gremio.

El día 20 del mismo mes queda acordado dotar al paso de unos faroles, para lo cual se piden modelos y presupuestos a una firma local y son estudiados posteriormente con minuciosidad, hasta que se da vía libre al proyecto el 19 de Octubre con una previsión de gasto de 44.000 pts. En la Semana Santa de 1962 los magníficos y espectaculares candelabros de bronce, construidos por Talleres Artísticos Fernando, causaron excelente impresión, aunque todos fueron conscientes de que había que encontrar la forma de que lucieran aún más sacándoles de la inmediatez al grupo escultórico.

Las procesiones de la Cofradía se enriquecieron también con el estreno de hachones por la sección infantil y dos vestimentas de paje, muy vistosas y elegantes. En Pascua se decidió que los faroles quedaran permanentemente en la iglesia, dos adornando el altar del Descendimiento y los otros dos el mayor (aunque pronto pasaron estos últimos al de la Dolorosa).

Una vez más se proclama nueva Junta Rectora el 5 de Mayo de 1963. La conforman los siguientes señores: Hermano Mayor, D. Buenaventura Marina; Director Espiritual, D. Miguel Manso; Secretario, D. Miguel Monzón; **Mayordomo-Tesorero**, D. Germán Irún; Censor, D. Armando Calvo Solana; Vocales, D. Ángel Serna Trneba, D. Juan José **Torralvo Rebanal**, D. Félix Vigil, D. Ramón Real Conde, D. Aureliano González Sainz, D. Antonio Arnoriaga, D. Fernando Calderón Pérez, D. José Luis **Ibáñez Díaz**, D. Javier Pérez Liaño y D. Alejandro Gómez San José. Esta Junta decide reunirse en adelante semanalmente, todos los jueves. Así obtendrá en seguida frutos de su labor, como la realización en Julio de las peanas para colocar los faroles en la iglesia, en armonía con el retablo.

Al mismo tiempo, se prepara un homenaje solemne a D. Vicente Santiago y D. Secundino García por sus largos años de dedicación a la Hermandad en primera línea de responsabilidades. Dicho acto tendrá lugar el día 15 de Septiembre, festividad de La Bien Aparecida, en los bajos de la iglesia de San Francisco, tras una misa oficiada ante el altar del Descendimiento. Con la presencia de muchos cofrades y de los Hermanos Mayores de las demás Penitenciales santanderinas, el Sr. Marina glosó los méritos de D. Vicente Santiago al frente de la Cofradía, motivo por el que se le nombraba Hermano Mayor Honorario, y los de D. Secundino García, que fue uno de los creadores de aquélla y donante del frontal sobre el que

se colocaban las imágenes de la Magdalena y María Cleofás, causas que le hacían acreedor al título que se le otorgaba de **Hermano** Fundador Honorario. Ambos tomaron la palabra a continuación para agradecer vivamente esta distinción y significar los esfuerzos de otros muchos cofrades que, a su juicio, merecían mayor homenaje que ellos, a lo que respondió D. Miguel Manso con cariñosas palabras que recordaban infinidad de labores desempeñadas por estos beneméritos señores en pro de la Penitencial. Se les entregaron, pues, sendos pergaminos artísticos con no menos valiosos marcos, que recibieron emocionados. Acto seguido se rezó un responso por los difuntos de todas las Hermandades de Nazarenos de Santander y los presentes pasaron al local inmediato, propio de la Cofradía de Los Dolores, donde fue servido un suculento ágape.

Esta Junta logrará, por otra parte, solucionar el problema de los faroles en el paso construyendo cuatro hermosos esquineros de bronce que se acoplarán al trono y servirán de base a los candelabros, los cuales quedan así realizados sobremanera al proyectarse hacia afuera de la mesa, lo que dota a las figuras de mayor visibilidad y desahogo y da, al tiempo, una sensación de superior volumen y majestuosidad al conjunto.

En 1966 la Penitencial se embarca en una nueva gran empresa, sobre todo por expreso empeño de D. Miguel Manso: la de lograr un segundo paso procesional, el de "*La Entrada en Jerusalén*", que debía contribuir al esplendor de la mañana del Domingo de Ramos y también al del desfile general de Viernes Santo, al mismo tiempo que aglutinaría en torno a sí a cuantos niños lo desearan, pues este misterio solo sería acompañado por la grey infantil. La Rectora se puso en contacto con el escultor cántabro D. Manuel Cacicedo Canales (Udalla, 1909-Santander, 1990), requiriendo de él la ejecución de un grupo compuesto por las figuras de Jesús sobre la **borriquilla** y un niño portando una palma en sus manos. El artista objeta que tal paso iba a resultar muy pobre y manifiesta su ilusión de crear un gran conjunto de diez imágenes, el más amplio de nuestras procesiones. Aunque la Cofradía alegó sus limitadas disponibilidades económicas, que no le permitían hacer frente al gran desembolso que la envergadura del proyecto originaría, finalmente accedió en vista de las facilidades dadas por Cacicedo, quien se comprometió a realizar la obra por solo 500.000 pts. y a pagar con comodidad.

La rifa de un coche "Simca" por parte de la Hermandad a través de los establecimientos de Ultramarinos, cuya papeleta premiada **recayó** en la misma al haber sido una de las no vendidas, aportó la primera suma relevante, gracias a la cual se

podieron ir adquiriendo guiones, andas, 200 hábitos infantiles, etc. y se comenzó a abonar el costo del **grupo** escultórico (150.000 pts.) contando también con un donativo de 25.000 pts. de la Cooperativa **Alcosant**. Además fue convocada, mediante circulares, una suscripción popular; en los impresos aparecía fotografía de la maqueta en barro del futuro conjunto, que se limitaba a esbozar los volúmenes de las imágenes sin más, en una interpretación plástica de gran libertad y soltura.

En el Cabildo de 17 de Abril de 1968 se reeligió a la Junta anterior, cambiando tan solo al Secretario por failecimiento del antiguo titular, D. Miguel Monzón Linacero. Asumió sus funciones D. Armando Calvo Solana.

A comienzos de 1969 la Hermandad ordenó editar una amplia tirada de estampones -que luego hizo repartir con profusión por la ciudad- en cuyo anverso figuraba una fotografía del modelo en **barro** para la efigie de Jesús montado a lomos del **rucio** (en el que aparecía el Señor con la cabeza descubierta, lo que modificaría Cacicedo al esculpir la talla definitiva), y en el reverso podía leerse el siguiente texto, dirigido "A los niños santandennos":

*"La Cofradía infantil está en marcha. Para la Semana Santa de 1969 tendremos nuestro paso Entrada Triunfal de Jesús en **Jerusalén** o, como cariñosamente lo llamamos, Jesús en la Borriquilla.*

*Sois muchos los niños que deseáis acompañar a Jesús en las procesiones de Semana Santa y este año podéis salir en vuestra Cofradía el Domingo de Ramos, el Jueves y Viernes Santo; disponemos de doscientos equipos completos de **nazarenos** que ofreceremos a los primeros niños que se inscriban y contamos también con la banda de música, cornetas y tambores, que alegrarán nuestro **desfile procesional**.*

¡Adelante todos los niños cristianos que quieran dar testimonio de su Fe por las avenidas de nuestra ciudad!

*Para informes e inscripciones en el local de la Cofradía, Cervantes, 7 - 1º, todos los **días** laborables de 8,30 a 10 de la noche".*

En vísperas de esa Semana Santa son expuestas en un céntrico local de la ciudad, como era el escaparate del ya desaparecido comercio "Orán", en el edificio de **Ubierna** (esquina de las calles Calvo **Sotelo** y Lealtad), las imágenes de Jesús y la borrica, que provocan verdadera admiración. En las procesiones subsiguientes

quedó estrenado este fragmento del grupo, pues aunque Cacicedo hubiera preferido esperar a tener la obra completa para exhibirla, el deseo popular de contemplarla - tras varios años de anunciarse en balde su inauguración- no permitía más dilaciones. La escultura era monumental por sus proporciones, pues alcanzaba los 2,40 m. de altura desde el pedestal hasta la cabeza de Cristo. Llamó la atención el animal por su verídica interpretación y gran tamaño, que el autor explicó señalando que estos ejemplares en Oriente "(...) *son muy superiores en forma y presencia a sus hermanos los occidentales (...)*". También declaró Cacicedo que había desechado realizar un asno al ser su intención ajustarse en todo a la narración evangélica y proyectar en su boceto la ejecución de un pequeño **borriquito** que iría al lado de su madre, un tanto adelantado. Tal popularidad alcanzó de inmediato la talla del animal que empezó a conocerse el conjunto completo entre los santanderinos como "*el paso de la Borriquilla*".

La grandiosa efigie del Señor aparecía bendiciendo a la multitud con su mano derecha, mientras que la izquierda descansaba en el blanco manto. Miraba Cristo al frente como extasiado (en palabras del propio artífice), copiando sus rasgos los ofrecidos por la Sábana Santa de Turín. No obstante, Cacicedo nunca estuvo satisfecho de ese rostro; de hecho, lo rehizo en dos ocasiones y aún poco antes de morir pensaba en corregirlo por tercera vez. El conjunto, cuidadosamente ahuecado en su interior para evitar en lo posible el enorme peso, presentaba además una particularidad de la que el artista se mostró siempre altamente complacido, ya que su logro le supuso muchos estudios y cálculos:

"(...) El animal solo se apoya en el suelo mediante sus cuatro patas, y tanto el peso del Salvador como el de la misma pollina es enorme y podría peligrar su estabilidad. Algunos compañeros paltan este inconveniente haciendo, por ejemplo, que el manto llegue hasta el suelo y con él obtienen un contacto más seguro. Yo he querido que la representación sea del todo natural y creo haber dado con la solución ideal (...)" (palabras de D. Manuel Cacicedo al periodista M. Hervás, publicadas en *Alerta* del 25 de Marzo de 1969).

El escultor hubo de dedicar los primeros meses del año a trabajar día y noche en esta obra a fin de poderla entregar a tiempo, invirtiendo en ella hasta dieciseis horas por jornada. En 1970 se incorporó al paso la efigie de San Juan, que ya al ser

estrenada "*La Borriquilla*" estaba modelada en barro. El joven apóstol, curiosamente barbado y de bello semblante, avanza junto al Señor, a su izquierda, en serena y reposada actitud, portando el ramal de la borrica y apoyando su diestra en la grupa del animal. La imagen alcanza 1,92 m. de altura.

En la misma Semana Santa de 1970 es sustituida la cruz del paso "*El Descendimiento*" al hallarse la primitiva destrozada por causa de la acción de los xilófagos. La nueva, muy diferente de la anterior, es obra de D. Manuel Cacicedo y supuso un costo de 25.000 pts. Lo cierto es que todo el grupo escultórico comenzó a evidenciar desde muy pronto grandes deficiencias por la mala calidad de la madera, en la que se cebó la acción de la carcoma; esto motivó diversas actuaciones y repintes sucesivos -parciales y totales- que jamás solucionaron el problema. Son de lamentar intervenciones como la sustitución de las manos de la Virgen, resultando las nuevas de evidente incorrección.

Por estos años, el escultor Cacicedo hubo de hacer frente a encargos importantes que le llevaron a abandonar momentáneamente su trabajo en "*La Borriquilla*" hasta que pudo retomarlo a fines de 1973. En la Semana Santa siguiente, el paso se ve enriquecido con el pequeño borriquito de graciosa apariencia que introduce en el conjunto la nota de ternura tan grata a este autor. D. Manuel trabajó de firme en la escena evangélica durante el bienio que siguió; así, en las procesiones de 1976 ya se mostraba casi completa, con cuatro figuras nuevas: una mujer de bellísimo rostro, arrodillada ante el Señor y con la mirada elevándose hacia Él, que tendía su manto en el suelo para que éste apareciera alfombrado al paso de Cristo; un niño vestido de blanco avanzando delante de la borrica, con una palma entre sus manos y la boca entreabierta como entonando un canto de júbilo; un fariseo de afilados rasgos que, dirigiéndose hacia afuera del grupo, coloca el dedo índice de su mano derecha sobre los labios demandando que cesen las aclamaciones, talla que se sitúa en la parte posterior de la escena, a la derecha de la borriquilla; y finalmente San Pedro que, atrás de todo, sujeta de forma enérgica el cayado con la diestra mientras su otra mano -la palma vuelta hacia arriba y los dedos muy abiertos- expresa claramente la respuesta violenta que está dando al fariseo, como refleja sobre todo el rostro iracundo que contrae el entrecejo, entreabre la boca para recriminar y dirige una fiera mirada al enemigo de su Maestro. Esta efigie mide 1,88 m. de altura.

Cacicedo explicó la presencia de los santos Pedro y Juan en el grupo por ser los principales apóstoles y, según todos los indicios, los comisionados por Jesucristo para conseguir la borriquilla con la que hizo su triunfal entrada en

Jerusalén. Hay que destacar también que los rostros del Pescador y del fariseo resultan de una expresividad magistral y que este último personaje, al dirigirse hacia afuera del grupo, es decir, a la multitud, establece un curioso vínculo entre escena y público, el cual queda asumido de alguna manera como **parte** integrante del episodio evangélico al convertirse idealmente en la muchedumbre de Jerusalén que vitoreaba a Cristo. Todas las tallas están realizadas en pino de Holanda, elegido por Cacicedo en atención a su excelente calidad y a que se trata de una madera no susceptible de ser atacada por los xilófagos.

El conjunto abandonaba cada año el taller de D. Manuel durante la Semana Santa (ya por entonces se hallaba el autor establecido en San Román de la Llanilla) para aparecer en las procesiones, reintegrándose después a aquél en espera de su terminación. Pero tras los desfiles de 1976 no volvería más a la calle, pues surgieron graves diferencias entre Cofradía y escultor con respecto al paso, de muy difícil resolución legal al no haberse suscrito en su día contrato que regulase los derechos y obligaciones que contraían ambas partes. Se originaron interminables conversaciones conciliatorias, en las que llegó a tomar parte la misma Junta de Cofradías, pero no se logró resultado positivo alguno. Dichas negociaciones no concluyeron hasta 1979 cuando, en vista de que cualquier acuerdo era imposible, la Hermandad hubo de resignarse a perder el grupo, devolviendo el escultor a la misma las cantidades ya pagadas, que ascendían a 400.000 pts. Los rasgos fundamentales de la polémica que se originó -los cuales no es necesario detallar- fueron recogidos por la prensa local en su momento (vid. *Alerta* de 8-4-1979), aunque ésta no aludió al fuerte disgusto padecido por Cacicedo cuando, tras la Semana Santa de 1976, volvieron las tallas del grupo a su estudio húmedas y dañadas en la policromía -que debió retocar- al haberse empapado bastante por causa de la lluvia; tal contratiempo fue lo que alarmó realmente al artista y le inclinó a tomar una postura radical, según años adelante confesó en privado a quien os está hablando. Así pues, el grupo nunca quedó concluido, faltándole dos figuras infantiles que debían aparecer en el sector delantero -una de ellas inclinada reverentemente y la otra en pie-, aunque el autor mantuvo hasta el mismo momento de su muerte la ilusión de terminarlo.

En un artículo publicado en *Diario Regional de Valladolid* (1969), M. Anunciación Rodríguez recuerda el paso de "*La Entrada en Jerusalén*" y refleja la autoexigencia que Cacicedo manifestaba a la hora de concebir y realizar sus creaciones. El texto dice así:

"(...) ·Es tan difícil, tan difícil.. El escultor habla de su trabajo. Y yo vuelvo a ver una de sus últimas obras que ha recorrido ya las calles santanderinas en la Semana Santa, porque el escultor es también imaginero. Admiro a distancia ese grupo de Jesús sobre la borriquilla y, como lo encuentro perfecto, en la línea de una tradición muy española, recuerdo mi asombro al verlo de nuevo en el estudio: es que el escultor va a rehacer la cabeza de Jesús. A mi amigo no le satisface. ·No es esto, no es esto. (...)"

Forzosamente hemos de volver la vista atrás, a 1973, para seguir el hilo de la historia de la Hermandad. Pérdida más que desgraciada fue la del trono procesional de "*El Descendimiento*" tallado por Andrés Novo, que estaba muy afectado por los xilófagos y sufrió un accidente del que se **derivó** su destrucción total (solo se conservan las dos coronas reales). Así, desde la Semana Santa de 1974 el paso se presentó desprovisto de mesa artística y de esquineros bronceos (que hubieron de almacenarse), tan solo recubiertos los laterales de la plataforma con unas telas, y los candelabros volvieron al interior de dicha plataforma. La mengua estética que esto supuso para el conjunto resultó **abrumadora**.

El año anterior, 1973, se sustituyeron los tradicionales hachones por **cruc**es de palo de avellano (105 unidades); pasaría más de una década hasta que la sección de adultos recuperase aquéllos, quedando éstas en la actualidad para la grey infantil.

Desde un tiempo atrás las misas mensuales de difuntos se habían convertido en anuales; en 1974 se celebra el último Vía **Crucis** a la Bien Aparecida; a partir del 76 los cultos oficiales del Domingo de Ramos en la Catedral se desarrollan a las 10 de la mañana, obligando a la Hermandad a separarse de ellos y tener la procesión por los alrededores de San Francisco; la presencia de Hermanos en los Cabildos Generales de cada año se reduce sensiblemente; nada digamos de la asistencia a los Oficios... Y así, mil detalles más hacen ver claramente que la Cofradía está en crisis. Lo está en realidad la Semana Santa, que ha ido languideciendo en la década de los 60 y aún más en la siguiente. Y eso que, en verdad, nuestra Penitencial es de las que más a flote se mantienen, pero acusa con fuerza el golpe general. Haciendo frente a todo, impresiona comprobar el tesón y la valentía con que unos pocos (a la cabeza D. Miguel y el Sr. Marina) continúan en la brecha de forma irreductible. Su

persistencia, como la de otro puñado de hombres providenciales en varias Hermandades más, tendría a la larga sabrosa recompensa, pues nuestras procesiones fueron renaciendo poco a poco desde 1980 hasta llegar al esplendor de los últimos tiempos, del que todos somos testigos.

Dada la pérdida -que parecía irreparable del paso de "La *Entrada en Jerusalén*", la siempre animosa Cofradía encarga en el citado año 80 un nuevo Cristo sobre la **borriquilla** al escultor D. Manuel Cajide Fernández, de Santiago de Compostela, quien en la década de los 50 había trabajado bastante para Santander (retablos de la ermita de la Virgen del Mar y del Sagrado Corazón en la Catedral; cajonería de la sacristía, confesonarios, sitial del celebrante, imágenes de las **hornacinas** del retablo mayor y colateral completo de San José, todo esto en San Francisco), aunque no en la faceta de las tallas procesionales. El artífice se comprometió a realizar el **grupo** por un total de 650.000 pts. y a entregarlo quince días antes de las procesiones de 1981, lo que cumplió puntualmente. El paso fue bendecido e inaugurado el 12 de Abril, Domingo de Ramos, antes de iniciarse el desfile de Las Palmas, junto a la iglesia sede de la Hermandad.

Así se veía cumplido, aunque en tono menor, el sueño de los cofrades del Descendimiento y sobre todo de D. Miguel Manso, quien tiempo atrás, el 30 de Marzo de 1969, explicaba en el diario local *Alerta* las razones que le movían a poner en la calle la escena plástica de "La *Entrada en Jerusalén*". Estas son sus palabras:

*"(...) Dos motivos y muy intencionados en nuestra hora y en nuestro modo de evangelizar con realismo y sabiendo el terreno que pisamos. Muchos años con los niños me han demostrado que éstos **intuyen** los misterios **más** profundos de nuestra Religión cuando se les saben poner a su alcance. La Encarnación hay que hacerla también para los niños. Ellos son **sensibilísimos** a los motivos infantiles y **adultos**, captan inmediatamente sus cosas, su mundo y el mundo de los mayores y de los grandes. Entienden perfectamente que Jesús sea un niño y que Jesús sea un héroe, un jefe que arrastra multitudes. Su capacidad de **síntesis** a la hora de los misterios es asombrosa.*

*El otro motivo, si usted quiere llamarle, ha sido una especie de travesura de niño grande, precisamente para que los que se llaman adultos en la fe reaccionen. Muchos se han retirado de una Iglesia popular en la que, con el nombre del pueblo, han perdido toda **popu-***

laridad y tratan de constreñir al Pueblo Santo de Dios a ghettos y a grupos de minorías superespecializadas, que hacen un flaco servicio a la fe de los pobres y de los que apenas tienen otra defensa. Esto no es entontecer ni alienar, es ayudar como se hace en todos los órdenes de la vida con los niños y con los débiles (...)".

Por fortuna, en 1982 los cultos catedralicios de Ramos volvieron a compaginarse con los de las Cofradías, ganando sobremanera en esplendor y en solemnidad, como siguen al día de hoy. La Hermandad se ocupa de adquirir en Elche las abundantes palmas necesarias para abastecer al Cabildo Catedral y a todas las Penitenciales de Santander.

El 21 de Septiembre de 1981 D. Buenaventura Marina Pérez presentó la dimisión del cargo que ocupaba, dada su avanzada edad. En esa misma sesión se le nombró Hermano Mayor Honorario a perpetuidad, en atención a los ingentes servicios prestados. También fue elegida nueva Junta de Gobierno, que quedó compuesta así: Hermano Mayor, D. Vítores Llanos Revuelta; Director Espiritual, D. Miguel Manso de la Iglesia-Aldao; Vice-Hermano Mayor, D. Hipólito Blanco García; Secretarios, D. Armando Calvo Solana y D. Francisco Laguillo García; Mayordomo-Tesorero, D. Gregorio Fernández Fuentes; Vocales, D. Germán Irún Pérez, D. Félix Irún Pérez, D. Juan José González Sainz, D. Antonio Arnoriaga, D. Juan José Torralvo Rebanal, D. Adolfo Arana Aguayo, D. Francisco José Franco Valcárcel, D. Santiago Franco Valcárcel y D. Alberto Noriega Ortiz.

Esta Junta fue efímera, pues el 13 de Febrero de 1983 y a causa de la dimisión del Hermano Mayor quedó nombrada otra en la que toda una nueva generación ocupa los cargos principales y que, en general, sigue vigente hoy, trece años después, habiéndola correspondido el importante papel de revitalizar a plena satisfacción a esta Penitencial, en armonía total y estrecha colaboración con los Hermanos veteranos subsistentes. A propuesta de D. Miguel Manso fue proclamado Hermano Mayor D. Juan José González Sáinz. Para los demás cargos se designaron los siguientes señores: Vice-Hermano Mayor, D. Manuel Agüeros Obeso; Secretario, D. Juan Torralvo Lamillar; Tesorero, D. José M^a San Emeterio Ortega; Vocales, D. Germán Irún Pérez, D. Gregorio Fernández Fuentes, D. Juan José Torralvo Rebanal, D. Francisco Laguillo García, D. José Ignacio Cavielles Cos, D. Francisco Javier Franco Valcárcel, D. Santiago Franco Valcárcel, D. Francisco José Rodríguez Boderó, D. Adolfo Arana Aguayo, D. José Luis de la Riva Gutiérrez, D.

José Antonio Fonfría Ruiz, D. Juan Carlos Pascual Lacalle y D. Miguel Ángel Centeno López.

Para la Semana Santa de 1985 fue restaurada la policromía del grupo escultórico "*El Descendimiento*" de forma científica por primera vez en su historia, es decir, levantando las múltiples capas de **repintes** y rehabilitando la pintura original; realizó este trabajo una Escuela de Madrid dirigida por D. Javier Carrión y ascendió su precio a 300.000 pts.

También incorporó ese año la Hermandad a las procesiones su tercer paso, el de "*El Flagelado*", que desfila en Jueves y Viernes Santo. En este caso no se trataba de una efigie nueva, encargada por la Cofradía, sino de una excelente talla que ésta rescató para los cortejos de forma definitiva después de treinta y tres años que llevaba sin desfilarse. La imagen es obra del escultor D. Víctor González Gil (Talavera de la Reina, 1912-Madrid, 1992), y le fue adquirida por la Junta de Cofradías en 1948 mediante un costo de 12.000 pts. de las que pagó la mitad la Parroquia de San Francisco. Dejó de salir en 1953, cuando ya las jóvenes Penitenciales poseían sus pasos propios, y quedó almacenada en los sótanos de la iglesia, donde fue deteriorándose progresivamente. En 1976 volvió al templo, pero sus destrozos eran abundantes: había desaparecido la columna, faltaban varios dedos de las manos, la frente del Señor estaba llena de machacaduras... A requerimiento del entonces coadjutor D. Antonio de Cossío y Escalante, en 1980 remedió todo esto con escrupulosa fidelidad a las características originales de la pieza D. Manuel Cacicedo Canales, no cobrando además cantidad alguna por su labor. Finalmente -como queda dicho- la Hermandad del Descendimiento construyó en "Talleres Rovira" un carruaje y comenzó a procesionar la talla de forma regular con el beneplácito de la Junta de Cofradías, propietaria de la misma.

El 27 de Abril de ese año se proclama nueva Junta de Gobierno, muy similar a la anterior. Tan solo se incorpora un vocal más, D. Fernando Franco Valcárcel, y dos de los que ya existían dejan de **serlo** para ocupar los cargos de Recaudador, que toma D. Francisco José Rodríguez Boderó, y Mayordomo, responsabilidad que **recae** en D. José Ignacio Cavielles Cos. En la misma reunión se adopta una resolución de gran importancia: la admisión en adelante como nazarenas de las mujeres, en plano de total igualdad a los hombres y en **sintonía** con las disposiciones del Derecho Canónico vigente. Esto va a generar en seguida un crecimiento **notabilísimo** de las filas de Hermanos por lo que se refiere a las procesiones; a partir de entonces el sector femenino escoltará al paso de "*El Flagelado*", lo mismo que el

infantil venía acompañando a "*La Borriquilla*" y el de varones a "*El Descendimiento*".

El 16 de Noviembre de 1985, sábado, la Hermandad celebra una fiesta de gran emotividad y relieve. Se trata del merecidísimo homenaje a D. Buenaventura Marina Pérez por sus largos años de dedicación a ella. Al anochecer tiene lugar una Misa de Difuntos oficiada en el altar de la Cofradía por D. Miguel Manso; asisten muchos Hermanos, la Directiva en pleno y los señores Presidente y Secretario de la Junta de Cofradías, a la sazón D. Marcial Zamanillo González-Camino y éste que hoy os está hablando. A continuación, es servida una espléndida cena en el restaurante del Ferry que se desarrolla en un clima de fraternidad y continuas muestras de cariño al homenajeado. A los postres, el Hermano Mayor toma la palabra y hace entrega al Sr. Marina de una placa en la que consta la admiración y el agradecimiento de toda la Penitencial; también reciben las señoras de su familia ramos de flores y él una insignia de oro con el emblema de la Cofradía, espontáneo y valioso obsequio de los jóvenes. Hablan, igualmente, los Sres. Presidente y Secretario de la Junta, D. Miguel y otros veteranos. D. Buenaventura, emocionado, agradece a todos las atenciones e hilvana unas palabras que suscitan respetuoso interés entre los presentes.

En Enero de 1986 se celebra una Misa por el eterno descanso de D. Secundino García, **Hermano** Fundador Honorario, recientemente fallecido. Al año siguiente, se reanuda la tradición de los Vía Crucis matutinos de Viernes Santo pero no yendo ya a la Bien Aparecida sino al Santuario de Nuestra Señora de Valvanuz. La iniciativa de nuestra Cofradía halla gran eco en la de esta advocación, guardiana de aquel templo mariano, y en todo el Valle de Caniedo. Ambas entidades serán en adelante co-organizadoras; la Hermandad del **Descendimiento** y los fieles que la acompañan salen cada año en autocares desde San Francisco a las 9 de la mañana, a fin de iniciar el Vía Crucis a las 10 en **Selaya**. Llevan los estandartes y en el pueblo esperan los cofrades y gentes **carredanas** con su paso "*La Piedad*" para dar comienzo al solemne y piadoso Ejercicio, que viene predicando hasta hoy el Delegado Episcopal en la Junta de Cofradías Penitenciales de Santander, Rvdo. P. Eutiquio López Sanz, Pasionista.

El citado **grupo** escultórico se debe al artista D. Higinio Sáinz Abascal (**Selaya, 1927**), quien lo talló en madera de nogal en 1947, con solo 20 años de edad, y lo policromó. Resulta de gran originalidad por presentar a la Virgen María en pie, cosa inusual a la hora de interpretar este motivo evangélico, aunque también lo hizo

no mucho después que nuestro escultor el magistral **Victorio Macho** en la obra de bronce que forma parte del sepulcro de Menéndez **Pelayo** existente en la Catedral de Santander. La creación de **Higinio Ilamó** poderosamente la atención cuando se presentó, en Enero de 1952, en una exposición de sus realizaciones que tuvo efecto en el Club de **Regatas**. Por entonces, el autor explicó en una entrevista que le hizo **D. Gerardo Cabarga** y que se publicó en *El Diario Montañés* (13-1-1952), que había concebido la posición de la Virgen de "La **Piedad**" como lo hizo porque *"quería algo nuevo, y entendiéndolo que al bajar a Cristo de la cruz y entregarlo a su Madre ésta estaría en principio de pie, quise plasmarlo en madera (...). Buscaba una sensación espiritual, un desequilibrio casi convencional, de cuerpo resbaladizo. Pero todavía no estoy conforme del todo. Lo he de estudiar más a fondo otra vez"*. Por los años 70 este **grupo escultórico** fue trasladado al Museo Diocesano "Regina Coeli" de Santillana, pero regresó a su lugar de origen cuando los Vía Crucis de Viernes Santo a Valvanuz comenzaron a ser organizados.

En 1986 y 1987 nuestra Cofradía presta su carroza de "**El Flagelado**" a la de Jesús Resucitado con objeto de que pueda procesionar sobre ella la imagen del Señor Glorioso el Domingo de Pascua. Una nueva gran obra se emprende en el 87: la de rasgar todo el fondo del camarín que acoge al grupo de "**El Descendimiento**" en San Francisco y colocar en él una artística vidriera, de considerables proporciones, que facilite la retirada y posterior reubicación de las **efigies** cada año. El multicolor vitral, de caprichosos dibujos, se debe al afamado especialista local **D. Alfredo Piris** (hijo).

Para la Semana Santa de 1988 hubo de ser restaurado nuevamente el conjunto **escultórico** titular de la Hermandad. El motivo fue que las intervenciones de tres años antes se limitaron a la policromía, cuando el auténtico gran problema eran las nefastas condiciones que presentaban las tallas por la brutal acción de los xilófagos sobre ellas. Así pues, se llevaron al Monasterio de Madres Concepcionistas Franciscanas de La Canal de Carriedo, donde el Taller Itinerante del Museo Diocesano (bajo la dirección de **D. Enrique Campuzano Ruiz**) procedió a efectuar un tratamiento radical de saneado, sustituyendo fragmentos enteros -absolutamente carcomidos- por piezas idénticas de nueva labra. Lo malo de esta más que necesaria restauración fue que se prescindió de la policromía antigua, recubriéndose las figuras con colores planos, sin decoración alguna y muy poco satisfactorios para el adecuado realce visual del conjunto.

El 16 de Abril de 1988 se proclama flamante Junta de Gobierno. Es casi idéntica a la anterior, salvo que cesan como Vocales los señores Franco Valcárcel (Javier y Santiago), Arana **Aguayo**, De la Riva Gutiérrez, Fonfría **Ruiz** y Centeno López y ocupan sus vacantes D. Francisco Quintana Raso, D. Hipólito Blanco García y D. Antonio **Arnoriaga** López.

A principios de Mayo de 1989 la Hermandad da el último adiós a su benemérito Hermano Mayor Honorario, D. Buenaventura Marina Pérez. Con asistencia grande de cofrades y de miembros del Cabildo General de la Junta de Cofradías, D. Miguel Manso celebró una emotiva misa **ante** el altar del Descendimiento, en la que cantó un espléndido coro masculino.

El curso 1991192 va a ser, sin lugar a dudas, el de mayores realizaciones en toda la historia de la Penitencial. Con valentía inusitada se ponen entonces en marcha muchos proyectos sumamente costosos que se venían barajando y anhelando desde hacía años y que cuajan ahora, todos de golpe.

Uno de ellos es la adquisición de un local para almacenamiento de hábitos y enseres. Se efectúa por fin la compra en la calle de **Cisneros** 22, cerca de la iglesia de San Francisco y del piso de Cervantes. Por otra parte, se aborda nuevamente la restauración de las imágenes del grupo "El *Descendimiento*", cuya policromía tanto desdecía de su calidad, labor que realiza de forma modélica la especialista local Dña. Marisol Bolado **Muñoz**. A decir verdad, ya el año anterior se había ocupado de las tallas de la Magdalena y María Cleofás y tanto gustó su intervención que se le encomendó el repolicromado del resto del conjunto. El resultado fue magnífico, pues si recuperó en todo su esplendor la **rica** decoración original de la Virgen, mejoró la de las demás imágenes que en **principio** era más sencilla que **hoy**; el propio anciano escultor D. Víctor de los Ríos visitó su taller, acompañado del Vocal de Arte de la Junta de Cofradías y de la Directiva de la Penitencial, y alabó sobremana la intervención de la restauradora, quien también procedió a tratar la talla de "El *Flagelado*" (la cual había sido repintada de forma nefasta por un aficionado en 1987 mediante encargo de la Parroquia y al margen de la Hermandad), eliminando sus grietas y recuperando la policromía originaria.

El trabajo de la Sra. Bolado, que ya con **anterioridad** devolvió su belleza **primigenia** a otras efigies de la Semana Santa santanderina, fue ímprobo en esta ocasión. Ella misma destacó en una entrevista para la prensa que la obra que **más** le había costado restaurar a lo largo de toda su carrera era "*la Virgen del Descendimiento, sin duda. Ha sido saneada y consolidada en su integridad.*"

Después se doró y estofó. Esto me llevó mucho tiempo, pero me lo tomé como un reto. La cogí mucho cariño”.

Simultáneamente a lo que va descrito, la Cofradía encargó a los Talleres Rovira de Santander la realización de un trono en madera tallada para "El *Descendimiento*" a imagen y semejanza del primitivo (aunque, por desgracia, más sencillo en los laterales) que doró y pintó también la Sra. Bolado Muñoz. A él se acoplaron los antiguos esquineros de los faroles y se le dotó con magníficos **faldones** de terciopelo granate. De esta forma el paso recuperó la suntuosidad espléndida de sus mejores épocas, tanto tiempo perdida, y luce sobremedida desde la Semana Santa de 1992. El día de Viernes Santo, antes de iniciarse la procesión, fue tributado un homenaje al escultor D. Víctor de los Ríos delante del conjunto, en la Plaza de la Esperanza, estando presentes D. Miguel Manso, la Rectora de la Hermandad en pleno, la restauradora Dña. Marisol Bolado y el director del taller reconstructor del trono, D. Rafael Rovira.

Todavía otro notable logro se produce ese año: la consecución de la banda de cometas y tambores juvenil, propia de la Penitencial, con 16 integrantes en tal edición, que llevan uniforme con los colores de la Hermandad y el escudo al pecho. Su actuación fue muy alabada desde el primer momento, pues los chicos habían ensayado concienzudamente en el mes de Marzo. En el homenaje a Ríos ellos interpretaron diversas marchas junto al paso "El *Descendimiento*" el cual era presentado, **remozado** por completo, a su emocionado autor.

Todas estas empresas supusieron un costo de, aproximadamente, media docena de millones que la asociación pudo enfrentar contratando los pagos de forma demorada. Colaboró la Junta de Cofradías con una cantidad de 450.000 pts. También el Ayuntamiento de la ciudad, que aportó 500.000.

El 11 de Enero de 1992 se ofrecía una misa en San Francisco, a las 5,30 de la tarde, por el alma de D. Francisco Laguillo, benemérito cofrade colaborador en mil actividades, una de ellas -que desarrolló hasta el final- la atención de la **oficina** de la Hermandad durante la época previa a Semana Santa.

En la Junta de Gobierno del 7 de Noviembre del mismo año y a propuesta del Secretario, D. Juan Torralvo **Lamillar**, se aprobó editar una revista trimestral bajo la denominación de *Nazareno*, la cual había de publicar también un número especial en Pascua resumiendo los actos de los días santos. Aunque propia de la Cofradía, debía ofrecer noticias de todas las demás congregaciones penitenciales de Santander. La dirección corrió a cargo de Sr. Torralvo y el Consejo de Redacción

quedó constituido por los jóvenes Ángel Marina Haya, César y Álvaro Pérez Martín y Juan José González Sáinz hijo; Isabel Pérez Bolívar se ocupó del diseño; fue nombrado colaborador literario éste que os habla, a la sazón Secretario de la Junta de Cofradías. La revista, que se presentó formalmente al Obispo Diocesano, D. José Vilaplana Blasco, y al Alcalde de la Ciudad, D. Manuel Huerta Castillo, constituyó un éxito por contenidos y calidad técnica, pero su alto costo obligó a renunciar a ella tras la aparición de cuatro números (tirada, 600 ejemplares) eso sí, muy enriquecedores y dignos de recuerdo. Esta publicación organizó una también memorable tertulia cofrade radiofónica durante todos los días de las Semanas Santas de 1993 y 1994 en "Antena 3", de una hora de duración, asimismo dirigida por el Sr. Torralvo y en la que participaron Hermanos de diversas Penitenciales santanderinas, el escultor D. Víctor de los Ríos, la restauradora Dña. Marisol Bolado, etc.

Otra gran novedad, felicísima, trae el 1993: la cesión definitiva, por parte de Dña. Mercedes Cacicedo Canales -hermana del fallecido artista- del grupo escultórico "La *Entrada en Jerusalén*" al Obispado de Santander, con reserva de usufructo permanente para la Cofradía. Fructificaban así las largas gestiones emprendidas por la Hermandad con el finado artífice en sus últimos años de vida (sobre todo a través del matrimonio Irún, D. Germán y Dña. M^a Teresa) que cuajaron en una auténtica amistad entre los Cacicedo y los directivos de la congregación nazarena. De esta forma recuperaban las procesiones el magnífico conjunto, pasando "La *Borriquilla*" de Cajide a desfilar en Torrelavega desde esa misma fecha. Comoquiera que fue precisamente en 1993 cuando se instaló en la Plaza de Farolas la I Exposición General de los Pasos de Santander en una gran carpa montada al efecto, fue aprovechada su inauguración por parte del Obispo Diocesano, el concejal D. Jesús Ceballos Campo y el Presidente de la Junta de Cofradías, D. Marcial Zamanillo, en la tarde del 27 de Marzo, para rendir un homenaje de agradecimiento a Dña. Mercedes Cacicedo, allí presente delante del paso, y también a D. Víctor de los Ríos como autor de "El *Descendimiento*". Ambos agradecieron emocionados las palabras de los oradores y la expresa felicitación de monseñor Vilaplana. Precisamente en memoria de D. Manuel Cacicedo celebra la Cofradía cada año una misa el 24 de Junio, aniversario de su óbito, o en fecha cercana.

A principios de Julio de 1993 la Hermandad celebró una exitosa cena de confraternización en el restaurante "New Ferry". Fue el primer acto al que concurrió como flamante Presidente de la Junta de Cofradías quien hoy os habla; a esta Penitencial dirigí mis primeras frases desde el cargo que me cupo desempeñar.

Después de la Semana Santa de 1994 queda totalmente decorada la capilla donde se expone "*La Entrada en Jerusalén*" en San Francisco con un elegante artesonado de madera (del cual los adornos aparecen dorados) y los muros se **recubren** también con paneles de maderas nobles. Gracias a esto y a una excelente iluminación, el recinto muestra verdadera dignidad estética. Realizaron las obras los "Talleres Rovira" con un costo cercano al millón de pesetas. Por otro lado, un extenso y razonado informe de la Vocalía de Arte de la Junta de Cofradías -que elaboró quien os está hablando- sobre presentación de imágenes procesionales en San Francisco es satisfactoriamente acogido por el párroco, D. Ricardo Lastra Diego, en el verano del 94. Resultado de ello es que "*El Flagelado*" dejará su inadecuado anterior emplazamiento para presentarse en adelante sobre artística peana embutida en uno de los muros del templo, con fondo de damasco rojo. Sin embargo, esta obra no corre por cuenta de la Hermandad sino que es asumida por la propia Parroquia.

Fruto del informe citado es también el acuerdo -en los días en que nos hallamos ya está prácticamente logrado- entre las Cofradías de Los Dolores y El Descendimiento para que ésta ceda a perpetuidad el uso de las **peanas de mármol situadas** a ambos lados del "*Cristo del Amor*" a aquélla, a fin de que las imágenes de la Virgen (de Daniel Alegre, 1939-40) y San Juan (de Víctor de los Ríos, 1950-51) que forman grupo con dicho Crucificado queden ubicadas en ellas, pasando a partir de ahora las tallas de la Magdalena y María Cleofás del conjunto escultórico "*El Descendimiento*" a exponerse al culto a ambos lados de la mesa del altar de la Penitencial propietaria, a los pies del retablo en el que se exhiben las otras cinco efigie del misterio.

Desde 1995 nuestra Hermandad toma la responsabilidad de organizar la Procesión del Sagrado Corazón de Jesús, asumiendo en su seno a la Comisión que lo hacía con anterioridad. Como más reciente logro de la Cofradía cabe señalar el estreno del nuevo trono de "*La Borriquilla*" en la Semana Santa de 1996, **construido** de nuevo por los Talleres Rovira y que ha dotado al paso de mayor prestancia.

En los últimos años, han sido infinidad los hábitos confeccionados y los escudos bordados por las Concepcionistas Franciscanas de la Canal de Carriedo, hasta el cierre del monasterio el pasado mes de Diciembre. Cabe destacar también las múltiples ediciones de estampas, postales, banderines, pegatinas, **trípticos** informativos y carteles que ha ordenado esta Penitencial a lo largo de su historia, recogiendo temas de sus imágenes y emblema. Posee, además, reportajes fotográficos muy completos de algunas Semanas Santas.

Bastantes años sus procesiones se vieron enriquecidas con escoltas diversas para el trono de "El Descendimiento" (la más reciente en 1994, cuando desfiló la Policía Municipal de gala) y bandas de música vanas. Los carteles oficiales de la Junta de Cofradías presentaron fotografía de "*La Borriquilla*" de Cacicedo en 1976 (por Lobera) y de la de Cajide en 1982 (por Jayo); "El Descendimiento" protagonizó el correspondiente a 1990 (por D. Ángel de la Hoz) y el del año actual recoge la efigie de "El Flagelado" (por D. Vicente Ansola).

Como testimonio de colaboración amistosa entre la Hermandad Matriz y la que nos ocupa, cabe destacar que todos los Jueves y Viernes Santos, desde 1985, la Cofradía de Los Dolores presta el magnífico estandarte bordado por las MM. Trinitarias que fue de otra filial, La Pasión y San Mateo, a fin de que acompañe al paso de "El Flagelado".

Un detalle curioso: en el I Torneo Juvenil de Fútbol Sala entre Penitenciales, desarrollado en 1994, participaron nueve de ellas y quedó ganadora del trofeo la del Descendimiento.

Por primera vez, en 1996 el misterio titular no ha salido el Jueves Santo, dada la reestructuración de este cortejo ordenada por la Junta de Cofradías. En tal jornada, la Hermandad al completo ha escoltado el trono de "El Flagelado".

En este recorrido histórico hemos visto de la entrega y abnegación de muchos Hermanos. Podríamos recoger infinitos testimonios y **ejemplos** más: el de D. Félix Vigil tirando incansable de micrófono en aquellas tómbolas de los años 50; el de D. Ángel Sema luchando por lograr la utilización del piso de la calle Cervantes; el del matrimonio Irún con D. Germán movilizándolo la Lotería de Navidad mientras Dña. M^a Teresa convertía una y cien viejas capas de cofrades adultos en dos y doscientas de infantiles... Y así sucesivamente.

Han sido cincuenta largos años ¡...tan cortos...! Yo hago votos para que los próximos cincuenta lleven a esta querida Cofradía al mayor de los esplendores, siempre fiel a su vocación de familia fraternal y a su misión catequética y cultural, centrada en la Pasión de Cristo y la compasión de la Virgen Dolorosa.

ANEXO 1

Incluyo a continuación un artículo sobre la talla de "El Flagelado", ya citada más arriba, que escribí en el año 2003 con destino a la revista Pasos de Semana Santa, la cual se editaba en Madrid. No llegó a darse a conocer este trabajo por desaparición de la mencionada publicación.

UNA TALLA DE VÍCTOR GONZÁLEZ GIL EN SANTANDER: "EL FLAGELADO"

El "*Cristo a la Columna*" que desfiló por las calles de Santander en las tardes de Jueves Santo con la Cofradía de la Santa Vera Cruz ya a lo largo de buena parte del siglo XVII, y después (de 1716 en adelante) acompañado por los miembros de la Venerable Orden Tercera de San Francisco, fue sustituido en fecha indeterminada pero temprana del XIX por el que poseía la Hermandad Sacramental y Milicia Cristiana, fundada y establecida en la iglesia de la Anunciación (Compañía) en 1788. El año 1893 esa segunda imagen dio paso a una tercera, adquirida en un taller de imaginería barcelonés por los terciarios franciscanos, hechura que figuró en las procesiones (se conservan algunas fotografías de ella) hasta su destrucción en Agosto de 1936, durante la Guerra Civil.

A poco de ser constituida la Hermandad de La Inmaculada en la iglesia de los PP. Jesuitas (1944), acordó la Junta de Gobierno que el grupo escultórico que se proponía encargar para acompañar en los cortejos de Semana Santa representara el tema de "*La Flagelación*". Pero ya en el año 1947 se había desechado esa idea, prefiriéndose por entonces que el futuro grupo escultórico recreara la escena de "*El Encuentro*" de Cristo con su Madre en la Vía Dolorosa.

Por esas mismas fechas se estaban constituyendo diversas Cofradías Penitenciales en la ciudad, que en general no podían gozar aún de los recursos económicos suficientes como para adquirir un paso propio, siempre costoso. Se salía, pues, con las imágenes de la Orden Tercera ("*El Señor de la Misericordia*", "*San Juan*", "*Cristo Yacente*"), con otras prestadas ocasionalmente -incluso por parroquias de la provincia- y hasta portando pasos improvisados ("*Atributos de la*

Pasión"). A fin de paliar en alguna medida esas carencias, la Junta de Cofradías decidió adquirir una nueva talla que le era ofrecida a principios de 1948, realizada por el artista D. Víctor González Gil, establecido en la capital de España, en sus talleres de la calle **Fernández** de la Hoz núms. 60 y 68.

Este escultor (Talavera de la Reina, 1912-Madrid, 1992) se destacaba ya por aquellos años y aún sería más conocido y valorado en los inmediatamente posteriores. Para cuando la Junta santanderina lo trató poseía un digno currículum: formación artística cumplimentada en la Escuela de Artes y Oficios de **Toledo** merced a pensión otorgada por la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Talavera; estudios subsiguientes en la Escuela Superior de Bellas Artes de Madrid, en la que logró el título de **profesor** de dibujo y diversos galardones; Premio del Estado por dicha Academia en modelado (1936); labor docente desempeñando la cátedra de dibujo en varios institutos de Enseñanza Media; mención honorífica por un Santo Cristo en Exposición de Salamanca (1944); segunda medalla de **imagería** en el Concurso de la Provincial de Madrid (mismo año); medalla de bronce en la V Exposición de Estampas de la Pasión (1946)...

La obra que definitivamente lo había lanzado a la fama en el campo de la estatuaria sacra era su talla de "*El Cristo de la Fe*" que se venera en la madrileña iglesia del Carmen; esculpió a continuación algunos pasos también destinados a la capital ("*La Oración del Huerto*" y "*La Flagelación*") y gran cantidad de imágenes para diversos templos de dicha ciudad: "*San Luis*" y "*Santa Rita*" (parroquia del Carmen), "*Sagrado Corazón*" y "*Nuestra Señora de la Misericordia*" (iglesia de San Sebastián), "*San Juan Bosco*", "*Virgen del Rosario*" y cuatro ángeles (Padres Salesianos de Francos **Rodríguez**), "*Nuestra Señora del Puerto*" (parroquia de Santa María de la Cabeza), "*Virgen de la Providencia*" (iglesia del barrio de Usera), etc. Buena parte de la producción en madera que hasta entonces se le debía o bien estaba en curso de realización por aquellas fechas se hallaba, pues, en Madrid. No obstante, González Gil comenzó a trabajar para Santander mediante la imagen que nos ocupa y la casi simultánea ejecución de un "*San José*" con destino a la parroquia de la Anunciación (Compañía), la cual se bendijo el 14 de Abril de 1948 (hoy "*in situ*"). A partir de entonces, visitaría nuestra ciudad con cierta frecuencia, siendo en ella conocido y apreciado.

En *El Diario Montañés* del 17 de Noviembre de 1949, y comentando la exposición de tallas que el artista celebraba por esos días en Burgos, se enjuiciaba así su producción:

"(...) Dentro del actual panorama de la escultura española - anodino y gris- la obra de González Gil, vigorosa, enraizada con nuestra tradición del XVII y el XVIII y dotada de una inspiración jugosa y joven, es gratamente consoladora. He aquí una de las figuras femeninas de González Gil: una lección de serenidad clásica y de moderna factura".

Por su parte, en el ambicioso *Diccionario de pintores y escultores españoles del siglo XX*, vol. 6 (enciclopedia dirigida por Mario Antolín Paz; Madrid, 1994), Mercedes Rodríguez Checa señala:

*"(...) Ha realizado una obra importante, a medio camino entre la austeridad castellana y la sensualidad **matérica** del naturalismo. Excelente imaginero, sabe impregnar sus figuras de un hondo patetismo. Destaca su labor como retratista (...)"*.

Algunas otras cosas pueden señalarse de este artista, autoproclamado "*un escultor con pasión*", que se dejó influir en sus primeros años por la producción de dos pintores que le atrajeron especialmente: Aurelio Arteta y José Gutiérrez-Solana. Hombre poseído por inquietudes intelectuales, en 1935 publicaba en Talavera una revista mensual titulada *Rumbos* y antes y después de esto se relacionó con personalidades tales como el citado Solana, Ramón Gómez de la Sema (concurría Víctor en ocasiones a la célebre "tertulia de Pombo"), José M^a de Cossío, Pablo Neruda o Vicente Aleixandre. Pero, sobre todo, fue amigo **fraterno** e incondicional de Miguel **Hernández**, a quien incluso llegó a dar albergue en su propio domicilio -y más de una vez- recién terminada la Guerra Civil, cuando la nueva situación política constituía un serio peligro para la seguridad del poeta.

Por otra parte, González Gil está considerado el máximo abanderado o "jefe supremo" (en palabras de Pío Muriedas) del arte "vivencialista" español. Este movimiento, que conectaba disciplinas tan diversas como el dibujo, las matemáticas, la medicina, la poesía o la economía, fue creado en 1950 por un grupo de intelectuales y artistas -entre ellos el entusiasta Víctor- reunidos en la tercera tertulia del café "Gambrinus" de la Villa y Corte. Más adelante, en 1983, el escultor entraría a formar parte del grupo "Pórtico 3", posteriormente trasladado al Ateneo de Madrid, y

acudía a las tertulias que se celebraban los cafés "León" y "Gijón" y en el Círculo de Bellas Artes.

Como creador, de 1931 en adelante participó en muchas exposiciones, sobre todo en España, pero también en Italia y el Reino Unido. Asimismo, colaboró en diversas publicaciones, fue académico de Bellas Artes en Toledo (1983), obtuvo más de 30 galardones a lo largo de su carrera en las disciplinas de escultura, dibujo, grabado y medallas conmemorativas, siendo en esta última actividad un auténtico especialista, diseñó y realizó hermoso mobiliario de estilo castellano.. .

Su obra escultórica, citada en una pequeña parte, abarca desde la imaginería religiosa hasta el monumento público, el retrato o la figura femenina, y se encuentra repartida en un área extensa. Por citar ubicaciones alejadas de su ámbito natural, puede señalarse que el "*Cristo de la Serradilla*" se halla expuesto en Moscú, mientras que una "*Milagrosa*" está al culto en Nicaragua.

Entre los pasos, además de los mencionados ya, son de recordar: "*La Virgen y San Juan*" de los Cruzados de la Fe, en Madrid; la "*Virgen de la Amargura*", el "*Cristo de la Expiración*" y "*La Magdalena*", los tres en Jódar (Jaén); el "*Señor de las Penas*" -que dejó inacabado al morir y terminó D. Faustino Sanz Herranz- en Ciudad Real, etc. Especial veneración recibe su imagen de "*Nuestra Señora de Consolación*" (1948), patrona de Pozuelo de Alarcón (Madrid).

Siendo persona de talante democrático que hubo de vivir y ganarse el sustento en el contexto de una dictadura, sin duda le proporcionó una satisfacción especial el poder realizar en sus últimos tiempos el "*Monumento a la Constitución Española*" que se alza en su Talavera natal.

Para conocer sus ideas sobre el arte de la imaginería, puede ilustramos muy bien la entrevista que le hizo el periodista D. Alejandro Nieto cuando acudió el escultor a Santander, en Octubre de 1949, al objeto de entregar la maqueta que proponía para la realización del paso "*El Descendimiento*". Sus opiniones aparecieron publicadas en *El Diario Montañés* el día 12 de dicho mes. Éstas son:

"El notable escultor e imaginero Víctor González Gil ya es suficientemente conocido por los montañeses por sus obras para que tengamos que presentarle (...).

-¿Cómo empezó usted, González Gil?

-Por pura vocación. A los quince años me pensionaron la Diputación y el Ayuntamiento de Talavera de la Reina, donde nació.

-Ahora, ¿trabaja con mucha actividad?

-Desde las nueve de la mañana a las diez de la noche. Entre mis últimas obras figuran 'El Cristo de la Fe'; 'La Flagelación', de la iglesia del Sagrado Corazón de Madrid; 'Retablo de las Ánimas' para Andújar y una 'Virgen Milagrosa' para San Francisco de Chinandega, en Nicaragua.

-¿Qué escultores actuales prefiere?

-Victorio Macho y Clará. Entre los clásicos imagineros, Gregorio Fernández y Juni, en la escuela castellana; en la andaluza, Montañés y Mesa.

-¿Con qué estilo se encuentra usted más identificado?

-En imaginería sigo la línea castellana, mejor dicho, la española, aproximándome más a la castellana. Y siempre busco acentuar un estilo propio a través del tiempo, ya que el arte no se produce por generación espontánea.

-¿Cómo ve usted las relaciones entre el imaginero y el público?

-Personalmente, desearía que me dejaran interpretar con mayor libertad en la estética y en la forma de tratar los temas religiosos, en cuanto a los encargos. Yo quiero ser más fiel al Evangelio, y en la tradición y en la costumbre se ha perdido mucha de la fuerza del misterio.

-¿Qué momentos de los Evangelios le parecen más difíciles de tratar?

-Con la Sagrada Cena no ha acertado todavía nadie, lo mismo que con el 'paso' del Cirineo y el de la borriquilla.

-¿Lo fundamental para la obra de imaginería?

-Hay que dar a los 'pasos' un sentido animado y patético, dentro de la respectiva escena de la Pasión. Claro que este dramatismo no es nada sin el acierto de la composición escultórica, en la que juegan los volúmenes como tales. El 'paso' tiene que ser vibrante de color, pero sin caer en ese punto dulce que está por debajo de la escultura.

-¿Estado actual de la imaginería?

-Está en plena decadencia e incompreensión por los trabajos en serie, tan numerosos, y porque hay muchos mercaderes que imponen su mal gusto. Los espíritus fuertes que saben apreciar los valores

artísticos se encuentran la mayor parte de las veces con obras para niños, sin vibración ni volumen, falsas, muertas de puro convencionalismo. La imaginería necesita mucha más categoría que la que se le da.

-¿Se dedican a la imaginería los escultores españoles?

-Nada o casi nada, por la pequeñez de las retribuciones y por haberse convertido esta clase de obras en una muñequería. Y, sin embargo, el apogeo de la imaginería actual estaría en la atracción de los escultores a su estilo, que es lo que urge hacer, rescatándola de las manos mercaderes, de 'santeros' y fabricantes. Ahora los escultores se limitan a hacer modelos para los que no lo son. Pero la imaginería debe ser escultura, aunque en la mayoría de los casos no lo es.

-¿Qué obras tiene en proyecto?

-'La Piedad' para Madrid. La maqueta de 'El Descendimiento' no he podido traerla antes a Santander por lo muy ocupado que estoy''.

La última estancia documentada de González Gil en la capital de Cantabria se remonta al verano de 1977, cuando asistió a unos cursos sobre arte desarrollados en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo. Aprovechando su presencia en la ciudad, Pío Munedas le hizo una entrevista que apareció publicada en *El Diario Montañés* el 23 de Julio y que se centró en el tema "Los últimos días de Miguel Hernández". Los datos que aportó en aquella fecha constituyen una información de gran valor que ha sido muy utilizada después por los estudiosos de la vida y la obra del insigne poeta.

Pero dejemos ya al imaginero y volvamos a su "*Flagelado*" para la capital de Cantabria. En el acta de la reunión de Junta de Cofradías correspondiente al día 27 de Enero de 1948 podemos leer:

"(...) El Sr. Tomé (Presidente por entonces) informa de haber recibido una oferta de un paso de 'La Flagelación' que ha hecho el escultor de Madrid Don Víctor González Gil por la cifra de 12.000 pts. y se acuerda su adquisición en firme por la Junta de Cofradías, teniendo en cuenta que Don Fabián Mazorra (párroco de San Francisco) aporta la cantidad de 6.000 pts. para la compra de este paso. Queda

encargado el Sr. Tomé de pedir este paso a la persona que lo ha ofrecido (...)".

El acta de la sesión habida el 2 de Marzo siguiente, recoge:

"(...) Informa el Presidente de haber llegado a Santander en el día de hoy el paso de 'La Flagelación' encargado al escultor de Madrid Sr. González Gil y de que este señor pretende que dicho paso se exponga en algún lugar de Santander, a lo que se oponen los reunidos (...)".

Y, finalmente, la del 8 de Marzo de 1948 expresa:

*"(...) Recibido ya el paso de 'La Flagelación', se acuerda encar-
gar a la Cofradía de La Pasión se ocupe de lo relacionado con las
andas que ha de llevar este paso, por ser ésta la Cofradía que ha de
acompañarle en las procesiones de la próxima Semana Santa (...)"*.

De la información reproducida se desprende que la imagen estaba ya esculpida cuando se ofreció a la Junta santanderina. En efecto, lleva la fecha -con la firma- de 1947. ¿La realizaría, pues, González Gil por propia iniciativa o sería la obra fruto de un encargo malogrado? Por entonces se dijo que el escultor la tenía en gran estima, así como que deseaba retenerla en su poder; y, ciertamente, la prensa del momento hace referencia a tal extremo. Poco después, en 1948-50, el artista creó otra versión del tema para la Hermandad de los Cruzados de la Fe de Madrid, muy similar a la primera aunque de menor calidad. ¿Iría destinada en principio la imagen santanderina a la capital? No lo sabemos, como tampoco por qué los miembros de la Junta de Cofradías se opusieron a la pretensión de González Gil de presentar su obra al público en una sala o comercio de la ciudad.

Se trata de una escultura excelente, trágica y expresiva, que sigue con fidelidad el prototipo de Cristo flagelado difundido por Gregorio Fernández en el XVII; en concreto, se puede observar que casi reproduce al de este autor que se venera en la Penitencial de la Vera Cruz de Valladolid y que figura en las procesiones de esa capital, aunque tratado el modelo con cierta libertad y más contenido dramatismo. Mide 1,80 m. de altura. Sin duda, es una de las mejores obras de González Gil.

Como queda dicho, la talla se incorporó a los cortejos de Semana Santa en 1948, alumbrada por la Cofradía de La Pasión y San Mateo, de Banca y Bolsa. Sin embargo, y de suerte lamentable, fue retirada en 1953, pues ya las Hermandades habían adquirido para entonces sus grupos propios, y durante más de veinte años permaneció olvidada en un almacén de la Parroquia de San Francisco.

Cuando, en 1976, se puso por fin al culto en dicha iglesia, sus deterioros eran abundantes: machacaduras en la frente del Señor, dos dedos arrancados de raíz en su mano derecha y la columna desaparecida. Afortunadamente, la talla fue sometida a restauración en 1980, confiándose por el coadjutor D. Antonio Cossío de Escalante a las expertas y respetuosas manos del escultor D. Manuel Cacicedo Canales, quien descubrió la firma y la fecha de ejecución. Los fragmentos que repuso siguieron con fidelidad las características de los originales, debiéndose agradecer al citado artista que se negara a cobrar la más mínima cantidad de dinero por su trabajo.

Más recientemente, en 1987, la Parroquia de San Francisco tuvo la desafortunada iniciativa de encomendar el "repintamiento" (pues eso fue) de la imagen a un aficionado, con lamentable resultado estético. Por suerte, la Cofradía del Descendimiento puso la restauración de importantes grietas que habían aparecido en la efigie y la recuperación de la policromía en manos de la especialista Dña. Marisol Bolado Muñoz en 1991, finalizándose esta intervención en vísperas de la Semana Santa de 1992.

En el contexto de la actual etapa de recuperación y auge procesionista, "*El Flagelado*" se reincorporó a los desfiles de Jueves y Viernes Santo de forma regular en 1985, al ser acogido con gran entusiasmo -previo el beneplácito de la Junta de Cofradías- por la ya citada Hermandad del Descendimiento que construyó andas sobre ruedas para procesionar la talla, a la que únicamente acompañan mujeres, vestidas de nazareno, por lo que refiere al cortejo del Santo Entierro.

La ubicación de la imagen en el interior de la iglesia de San Francisco ha sido insatisfactoria durante muchos años, exponiéndose al culto en lugares poco adecuados e incluso peligrosos. Afortunadamente, un informe elaborado por la Vocalía de Arte de la Junta de Cofradías en Mayo de 1994 conteniendo sugerencias tendientes a mejorar la presentación de diversas tallas en dicho templo halló eco en quien entonces ostentaba el cargo de párroco, D. Ricardo Lastra Diego, el cual ordenó construir decorosa peana que quedó embutida en uno de los muros laterales del recinto y colocó sobre ella el Cristo, ante un fondo de damasco rojo. Acertada actua-

ción concluida el día de San Francisco, 4 de Octubre de 1994, coincidiendo con una misa vespertina que presidió el Obispo Diocesano D. José Vilaplana Blasco y la subsiguiente presentación de un libro sobre la rica y dilatada historia del que primero fuera convento franciscano y más tarde parroquia santanderina.

Ha ganado el paso, estéticamente hablando, con el nuevo trono incorporado en 1997, el cual presenta sobre fondo rojo grandes moldurones en madera tallada y dorada, con el emblema de la Cofradía pintado al centro en los frentes delantero y trasero e inscripciones alusivas a los autores y fechas de realización de la imagen y del propio trono en los laterales; como puede comprobarse por la descripción, sigue líneas similares al de *"El Descendimiento"*, aunque, lamentablemente, es más sencillo y construido en maderas menos nobles. También los artífices coinciden: Talleres Rovira para el trabajo de talla y Marisol Bolado Muñoz por lo que atañe al dorado. Menos afortunados son los cuatro grandes pebeteros, estrenados con la mesa, que se alzan en las esquinas y que llevan llama viva en la procesión, detalle éste de gran efecto; si se corrigen sus líneas, armonizándolas con las del resto -es decir, "barroquizándolas"- serán perfecto complemento del conjunto.

Debo añadir a lo que dice este artículo, escrito en 2003, que en fechas más recientes se ha comenzado a recordar a tan olvidado artista como era González Gil. Así, en 2006 su ciudad de Talavera de la Reina, en donde una calle lleva ya el nombre del escultor, presentó la correspondiente Exposición antológica de su obra y le dedicó un libro escrito por D. Rafael Flórez y por mi amigo de muchos años D. Antonio Bonet Salamanca. En la introducción del volumen puede leerse:

"Es de justicia rescatar la figura de Victor González Gil, talaverano ilustre, a pesar de que haya transcurrido más de una década desde su muerte. Nunca es demasiado tarde para recuperar la memoria, que es la mejor, la única forma de que nadie muera del todo. Y aunque Víctor González Gil está presente a través de sus obras en muchos rincones de Talavera, en numerosas iglesias y hasta frente al Prado, en el monumento a la Constitución, una de sus últimas obras, no son muchos los que saben que su talento se extiende por toda España, desde Santander a Jaén pasando por Madrid, y por todo el

mundo, de Moscú al Amazonas, en forma de Virgen, de tallas, de retablos, de bustos... La exposición que nos acerca la vida y obra de Víctor González Gil es el tributo de Talavera a uno de sus hijos más ilustres y es, ante todo, la voluntad de sus paisanos de dejar su nombre escrito en la memoria para siempre".

Y también me consta la publicación de un trabajo titulado "Víctor González Gil (1912-1992): Apuntes de una adolescencia" en el mismo año 2006, del que es autor D. Ángel Ballesteros Gallardo y que está incluido en el n.º 6 de la revista Alcalibre, del Centro asociado a la UNED "Ciudad de la Cerámica", pp. 269-278.

ANEXO 2

Comoquiera que la más reciente incorporación al patrimonio procesional de la Hermandad del Descendimiento, posterior en el tiempo a la conferencia arriba transcrita, es la imagen de la "Virgen de las Angustias" del escultor D. Alfredo Felices, inserto a continuación -notablemente ampliado y con las consiguientes actualizaciones- el artículo sobre dicha talla que publiqué en la revista Pasos de Semana Santa n° 13 (correspondiente a Enero-Marzo de 2001), editada en Madrid y de difusión nacional, trabajo que apareció también en el Boletín Informativo del Colegio Oficial de Médicos de Cantabria n° 46 (Abril-Junio de 2001).

LA "VIRGEN DE LAS ANGUSTIAS", RESCATADA PARA LA SEMANA SANTA DE SANTANDER

Treinta y cuatro años después de que por última vez recorriera las calles santanderinas el Sábado Santo de 1968, la imagen de la "Virgen de las Angustias" se ha reincorporado a los cortejos penitenciales de la Semana Santa en el 2002. Con este motivo, resulta sin duda oportuno recordar someramente la historia de la talla, por completo desconocida para una gran parte de los habitantes de la capital de Cantabria, recuperando así, con la obra de arte, la memoria de sus orígenes y los avatares por los que ha pasado.

La "Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de Nuestra Señora de las Angustias y Santo Tomás Apóstol" fue fundada, con sede en la Parroquia de la Anunciación (Compañía), por profesionales de la sanidad como médicos, practicantes, enfermeros, farmacéuticos, etc., en el año 1946. Era filial, con amplísima autonomía, de la "Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de los Dolores Gloriosos de la Santísima Virgen María y San Andrés Apóstol", pionera de las Penitenciales santanderinas.

Sus miembros vestían en las procesiones túnica negra con una gran cruz de Malta blanca sobre el pecho; cubrerostro negro también, al igual que calcetines y zapatos; cingulo amarillo y guantes blancos. El hábito se completaba con una gran capa amarilla (color propio del mundo de la Sanidad) que ostentaba bellamente bor-

dado, a la altura del hombro izquierdo, el emblema de la Hermandad; sin embargo, en los primeros años, dada la escasez de recursos económicos, solo vestían capa los cargos directivos.

El ya mencionado emblema estaba constituido por una blanca Cruz de Malta en cuyo centro aparecía el Corazón de la Virgen atravesado por la espada; rodeaban el descrito motivo principal las palmas del martirio y lo remataba una corona real, ya que la Cofradía participaba del título ostentado por la Matriz. El color de túnica y cubrerrostro también venía dado por su calidad de filial de Los Dolores, pues las seis Hermandades que tuvieron tal condición compartían las características del atuendo propio de la fundadora por lo que se refiere a las dos prendas reseñadas. Asimismo, era obligatorio que cada filial llevara como segundo titular a uno de los doce Apóstoles, eligiendo la de Las Angustias, penitencial de sanitarios, a Santo Tomás por ser el que veneró las llagas del Señor después de que éste le recriminara a causa de su incredulidad.

En la Semana Santa de 1947, ya procesionó la Cofradía por las calles de Santander con paso de su propiedad. Pero no representaba éste a la Virgen titular, como sería de esperar, sino el episodio evangélico de "*Jesús con la cruz ayudado por el Cirineo*", escena que la Junta de Gobierno eligió por evocar idealmente la misión del sanitario, que se veía reflejado en el personaje de Simón de Cirene: acompañar y ayudar al que sufre, compartiendo con él el peso del dolor físico y moral (procesiona este grupo en la actualidad la "*Real Hermandad y Cofradía de Nazarenos de la Inmaculada Concepción de la Santísima Virgen María y San Luis Gonzaga*").

La realización de una efigie representativa de "*Nuestra Señora de las Angustias*" con destino a la Penitencial fue idea de Dña. M^a Luisa de la Llama y de su sobrino D. Gilberto (quien ostentaba el cargo de Delegado de Cultos y Jefe de Pasos en la Hermandad) surgida durante una estancia de ambos en La Habana (Cuba). La iniciativa se vio acogida con entusiasmo por la Srta. Carmen Gómez González, residente en la isla, y gracias a sus oficios muchos cántabros allí establecidos aportaron generosas cantidades de dinero que posibilitaron el encargo de la talla, contando también con otros donativos obtenidos en el mismo Santander.

Se encomendó la realización, en el verano de 1951, al destacado escultor, pintor, caricaturista y crítico de arte de origen montañés D. Alfredo Felices Rodríguez-Parets (Puerto de Santa María -Cádiz- 1903 - ¿?, 1988), formado en la Escuela de San Fernando y con el conocido estatuario D. José Ortells, y que había

participado activamente en el estimulante panorama cultural santanderino de los años 20 y primera mitad de los 30 desde el Ateneo de la ciudad. El artista, que logró 3ª medalla en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1945, tenía su taller establecido a la sazón en Madrid pero había acudido a la “**tierruca**” para pasar las vacaciones. Ya en el otoño y de nuevo en la capital de España, modeló un hermoso boceto que sería más tarde presentado fotográficamente en el folleto-pregón de la Semana Santa santanderina de 1952, publicación que editó la Junta de Cofradías.

Precisamente fue ésta la que dio a conocer a la opinión pública la realización en curso de la talla, cosa que hizo a través las palabras del doctor D. Antonio Sandoval, Hermano Mayor de Las Angustias, en el primer programa de la revista radiofónica “*Pasión*”, que emitió Radio Santander el 14 de Marzo. Dos días más tarde, el periódico *Alerta* daba también la noticia, encabezando su suelto con el epígrafe “Un nuevo paso para las procesiones”:

“De entre las principales innovaciones de la Semana Santa santanderina es significativo destacar que el Martes Santo saldrá en la procesión llamada 'del Encuentro', y por primera vez, la imagen de la Virgen de las Angustias, obra del escultor montañés Alfredo Felices y que ha sido realizada por encargo de la Cofradía de Las Angustias (profesiones sanitarias). La imagen, de una gran expresión patética y de singular valor artístico, constituirá un motivo más de enriquecimiento de la imaginería montañesa, que de este modo, poco a poco, va aumentando el volumen de sus pasos”.

El día 26 del mismo mes llegaba por ferrocarril a la ciudad el escultor trayendo la talla definitiva, que acababa de dar por concluida y que de inmediato entregó a la Hermandad. En la jornada siguiente, la prensa local se ocupaba del tema, dedicando cálidos elogios a la obra.

Así, en *Alerta* podía leerse:

“(...) La escultura está realizada conforme al más clásico estilo español. Felices ha seguido la huella de los grandes imagineros castellanos con un conjunto moderno ideal, dando al rostro de la Virgen la dulce expresión de sus dolores, que contribuyeron a la redención del mundo. La imagen es un acierto pleno de realización y Felices ha

obtenido muchas felicitaciones, muy merecidas, por esta obra que lo acredita como uno de los escultores españoles de más empuje y sensibilidad (...)”.

Y de *El Diario Montañés* son las siguientes frases:

“(...) Este nuevo paso ha sido admirado en el estudio que el señor Felices tiene en Madrid por destacados artistas y críticos madrileños, que han hecho muy acabados y justos elogios de la admirable talla obra de nuestro paisano, equiparándola por sus características y su fina realización a las mejores tallas de nuestros imagineros clásicos castellanos (...). Felicitamos muy cordialmente al gran escultor Alfredo Felices por el éxito definitivo logrado en esta obra, que ha de ser admirada por todos los montañeses en las próximas procesiones”.

Ciertamente, la imagen merecía los elogios. En especial, el rostro es de gran belleza y de expresividad dramática tan sutil que denota un hondo dolor con un simple mohín de queja, sin desgarradas actitudes ni socorridas exageraciones de ningún tipo.

Debemos precisar que esta “*Virgen de las Angustias*” no sigue el tradicional esquema, propio de tal advocación, de presentar a María sentada con el cuerpo muerto de Cristo apoyado en su regazo, a modo de Piedad (grupo que ya existía en Santander), sino que muestra el característico modelo de una Dolorosa en pie y sin ninguna otra figura. Se trata de una efigie tallada sobre vigas de madera procedentes del derribo de un vetusto edificio, cuya antigüedad se estimó en unos 300 años. Solo rostro y manos forman la escultura propiamente dicha, pues la misma es de vestir. De tez morena, las mejillas aparecen surcadas por abundantes lágrimas; los rasgos son hermosos y el sereno pero patético dolor que reflejan resulta realmente llamativo. Lleva en las manos, sobre un blanco paño de encaje, la corona de espinas y los tres clavos de la Crucifixión; su pecho está atravesado por siete grandes puñales de plata cincelada. Mide 1,85 m. de altura. Viste saya de terciopelo granate y sobretúnica de encaje negro, toca blanca y manto azul oscuro con orla en hilo de oro. Posee un sencillo nimbo dorado. El citado manto iba a ser en principio bordado, de acuerdo al boceto que presentó el propio escultor, pero finalmente quedó sin decorar.

La bendición de la efigie se efectuó el domingo 30 de Marzo de 1952. Así lo narró al día siguiente la Hoja del Lunes:

"En la tarde de ayer y en la iglesia parroquial de la Anunciación (Compañía), residencia de la Cofradía de Nuestra Señora de las Angustias (Profesiones Sanitarias), tuvo lugar la bendición solemne de la nueva imagen de la Virgen que figurará en las procesiones de la próxima Semana Santa.

Ante una nutrida representación oficial y gran número de fieles y hermanos y hermanas de la Cofradía, el reverendo sacerdote don Luis Bellocq, ex director espiritual de la misma, asistido por el Hermano Mayor y el Diputado de Cultos, procedió a la bendición de la imagen, que, como ya es sabido, ha sido tallada por el escultor don Alfredo Felices Rodríguez, quien con esta obra se califica entre los más notables imagineros.

La escultura, de un corte eminentemente clásico y de recio sabor castellano, refleja de manera honda y emotiva la actitud y expresión de dolor de la Santísima Virgen de las Angustias, y predispone intensamente a la devoción. Esta imagen quedará expuesta al culto y veneración de los fieles en la parroquia de la Compañía, donde ocupará un altar propio en la nueva nave aún en reconstrucción.

Terminada la bendición, el actual director espiritual de la Hermandad, reverendo señor don José María Sáinz, pronunció unas breves y emotivas palabras exhortando a los hermanos y hermanas a seguir adelante en su entusiasmo y devoción a la Santísima Virgen, a la que dijo se le rendirá culto todos los primeros viernes de mes.

El nuevo paso de la Virgen de las Angustias constituirá uno de los detalles más salientes de las próximas procesiones, y cuantos han contemplado ayer la imagen coinciden en apreciar su gran valor artístico".

También el periódico local *Alerta* se hizo eco del acto descrito el martes 1 de Abril, y por la crónica que insertó sabemos que la bendición comenzó a las 5,30 de la tarde, que estaba presente en ella D. Alfredo Felices, "quien recibió muchas felicitaciones", y que D. José M^a Sáinz alabó en su plática "la esplendidez de los gene-

rosos donantes que, desde la isla de Cuba, han enviado los fondos necesarios para la talla de esta imagen".

Como más arriba queda apuntado, el Martes Santo de 1952 fue la misma, en lugar de la habitual "Virgen de la Amargura" de la Archicofradía de La Pasión (Pasionistas), la que desfiló en la Procesión del Encuentro. Era la primera salida que hacía y causó honda impresión entre cuantos acudieron al acto. Así describió Alerta el desarrollo del cortejo:

"En la noche de ayer, Martes Santo, se celebró la procesión del Encuentro, en la que figuraban las Cofradías de La Inmaculada y Las Angustias.

En ésta se estrenaba el paso de la Dolorosa tallado por el notable escultor santanderino don Alfredo Felices, que llamó la atención del público por su belleza. En la Cofradía de La Inmaculada figuraba el Cristo de las Melenas.

La Cofradía de Las Angustias salió de la iglesia de la Compañía, presidida por el párroco, llevando estandartes, guiones y pajes, y la de La Inmaculada del templo del Sagrado Corazón, encontrándose ambas en la plaza de Velarde, que estaba llena de gente.

A un lado de la estatua del héroe formaba la banda municipal y al otro lado los Coros Montañeses vestidos de calle, como convenía a la solemnidad del acto religioso.

El coro montañés interpretó, a la llegada de las imágenes, el 'Ave María' de Victoria y otras composiciones religiosas, y la banda municipal tocó, con su afinación acostumbrada, preciosas obras musicales.

Juntas ambas Cofradías, se pusieron en marcha, yendo delante el Cristo de las Melenas y detrás la Dolorosa. Al llegar esta imagen al arco de salida de la Plaza de Velarde, fue cantada una saeta desde un balcón de la Delegación de Hacienda.

Presidían el cortejo religioso el Delegado de la Junta de Cofradías, don Gabriel Palomero, y los representantes de la Diputación y del Ayuntamiento, señores Sánchez Losada y Simal.

La procesión recorrió las calles del itinerario, retirándose luego cada imagen a la iglesia de donde había salido".

En los desfiles penitenciales, la Virgen se veía iluminada por cuatro artísticos candelabros de bronce, de cinco luces cada uno, que se colocaban en las esquinas del paso, seis candeleros laterales de plata con representación angélica en el pie y, al frente superior, una batería de tres filas de velas encendidas. Delante de la talla, en la esquina anterior derecha, se alzaba una gran cruz desnuda con el **sudario**.

Aunque su Cofradía desapareció de la Semana Santa santanderina en 1963, última ocasión en que la hechura de Nuestra Señora recorrió las calles los días de Jueves y Viernes Santo, la misma aún figuró hasta 1968 en la tradicional Procesión de la Soledad, la cual salía de la Compañía el Sábado Santo -organizada por la antigua Real Hermandad Sacramental y Milicia Cristiana- desde finales del siglo XVIII o comienzos del XIX (desde luego, con anterioridad a 1819).

En 1969 fue desmontado y desguazado el retablo de la Virgen, que se exponía al culto en la varias veces mencionada iglesia de la Anunciación, mientras muchas valiosas imágenes abandonaban el templo para ir a engrosar los tesoros del incipiente Museo Diocesano de Arte Sacro, ubicado en Santillana del Mar. Tal eventualidad hizo temer con razón a Dña. **M^a Luisa de la Llama**, promotora y camarera de la efigie, que ésta corriera la misma suerte, cosa que atajó llevándosela a su domicilio particular. Dicha señora la retuvo en su poder -a pesar de los reiterados intentos de rescate emprendidos por la Junta de Cofradías desde 1980- hasta poco antes de su fallecimiento; en efecto, ordenó la entrega a la Hermandad Matriz de Los Dolores, propietaria legal de la obra una vez desaparecida su penitencial, a comienzos de Junio de 1999, muriendo el 8 de Diciembre del mismo año. No pocos actores de la Semana Santa santanderina tienen el mérito de haber ido preparando su ánimo en este sentido, como el finado Presidente D. Jesús Diego Soto o el también desaparecido Delegado Episcopal D. Gabriel **Palomero** Díaz, entre otros; pero, sin duda, el mayor mérito han de llevarlo, por su perseverancia y dedicación de años, D. Fernando Trueba **Ortiz**, que fue Hermano Mayor de La Inmaculada, y el P. Eutiquio López **Sanz**, pasionista, quien sucedió al antes citado en el cargo de Delegado Episcopal en la Junta de Cofradías.

A pesar de sus deterioros (sensible ennegrecimiento y algún daño ocasionado por los xilófagos), la efigie fue presentada en público nuevamente en la Exposición de Pasos correspondiente a la Semana Santa de 2000, atrayendo la atención de muchas personas que jamás la habían contemplado. Inmediatamente pasó a ser restaurada por la especialista local Dña. Elisa **Bañales**, quien finalizó su trabajo

en el mes de Septiembre; los puñales recibieron un nuevo plateado ya en Marzo (antes de la Exposición), tarea que realizó D. Julio Tapia Bon.

Aunque la Hermandad del Descendimiento llevaba varios años intentando incorporar esta imagen a su patrimonio procesional, durante el 2001 se produjeron conversaciones entre la Junta de **Gobierno** de la Cofradía de Los Dolores y el Colegio Oficial de Médicos de **Cantabria** tendentes a resucitar la extinguida Penitencial de los sanitarios. Pese a la buena voluntad de algunos de éstos, no llegó a cuajar la iniciativa, motivo por el cual la propia Hermandad Matriz decidió encargarse de organizar la primera salida de la "*Virgen de las Angustias*" después de tantos años, haciendo que estuviera presente en la procesión de Viernes Santo de 2002, cuando se cumplía el cincuentenario de la inauguración de la talla. Para poder llevar a cabo la iniciativa, contó con la generosa ayuda de la Archicofradía de La Pasión (Pasionistas), la cual prestó el carruaje que habitualmente utiliza para portar su imagen de "*El Descendido*", efigie que en esa ocasión desfiló en de la "*Virgen de la Amargura*", componiendo coyunturalmente ambos bultos un grupo **escultórico**.

Pasada esa Semana Santa, se produjo el definitivo acuerdo entre las Cofradías de Los Dolores y El Descendimiento, mediante el cual la primera cedía la custodia y salida procesional de la imagen de la "*Virgen de las Angustias*" a la segunda, comprometiéndose ésta a devolver la talla a la Hermandad titular en el caso de que la misma fuera reorganizada en el futuro. De cara a los desfiles penitenciales de Viernes Santo, Únicos en los que en esta nueva etapa figura el paso, la congregación beneficiaria adquirió cuatro elegantes faroles y una **cruz** -provisional- con su sudario, y ordenó la construcción de un **carruaje** provisto de suntuosos faldones en terciopelo granate. El vestuario, nimbo y puñales de la Virgen siguen siendo los originales. **A** día de hoy queda pendiente la realización de una mesa mística que realce y complete el conjunto.

También, y previa autorización del actual párroco de San Francisco, D. Javier Ruiz, la Hermandad procedió a colocar la imagen, para su veneración a lo largo del año, en el muro inmediato al que ocupa el retablo de "*El Descendimiento*", sobre bella peana en madera tallada y dorada y dotando al espacio existente a espaldas de la efigie de un fondo de terciopelo encarnado. Quedaba así sin vigor el acuerdo verbal -nunca llevado a la práctica- suscrito con la parroquia de Nuestra Señora de los Dolores de Cajo, que se había tomado en 1999 y en virtud del cual la "*Virgen de las Angustias*" presidía en adelante el retablo de dicho templo, lo que conllevaba **reti-**

rar la Dolorosa de bulto existente en la hornacina principal y recrecer el tamaño de ésta mediante la **intervención** de ebanistas.

La cofrade Dña. María Zamanillo **González-Camino** dedicó a una lágrima de la imagen creada por D. Alfredo Felices su poesía titulada "Mater Lacrymosa" compuesta a raíz de llegar la talla a Santander, trabajo que incluyó en su libro *Rimando la vida* (1953). También fueron impresas estas estrofas en el reverso de varias tiradas de estampas que, por la otra cara, recogían fotografía de la Virgen. Decían así:

"MATER LACRYMOSA

(Recordando las lágrimas de la Virgen de las Angustias, patrona de la
Cofradía de Profesiones Sanitarias de Santander)

¿Era perla o diamante?
¿Qué era tan bella cosa?
¿La gota de rocío al sol brillante?
¿La lluvia sobre el cáliz de una rosa?
¿Rico presente de algún buen amante
o un reflejo de luz maravillosa?

Y la cosa tan bella
sola no aparecía,
que otras varias estaban cerca de ella,
y al mirarla de noche se creería
no la luz suave en vespertina estrella,
sino en la que más luce al mediodía.

Esto que me ha atraído
con fuerza prodigiosa,
no estaba en un capullo florecido
ni en las alas de linda mariposa.
Se hallaba sobre aquel rostro esculpido
de una mujer sin par que, Dolorosa,
con penas sin igual ha padecido.

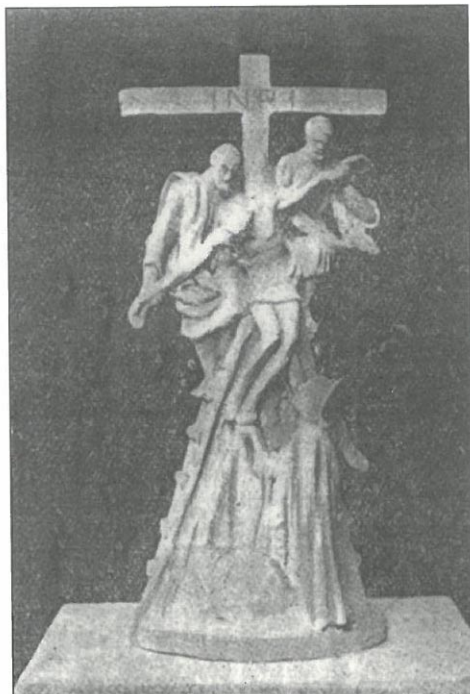
* * *

*Es faz tan verdadera,
de un sufrir tan sobrehumano,
que dice a los que pasan a su vera:
"Entre los vuestros, no hay dolor hermano,
y porque en mis Angustias yo no muera
el mismo Dios me tiene de su mano".*

*
*

*Y tan bella y tan triste
es la flor pasionaria
que manto azul como la noche viste,
que aquella Cruz de Malta sanitaria
que acompaña a su imagen solitaria
no tuvo mejor fin desde que existe".*

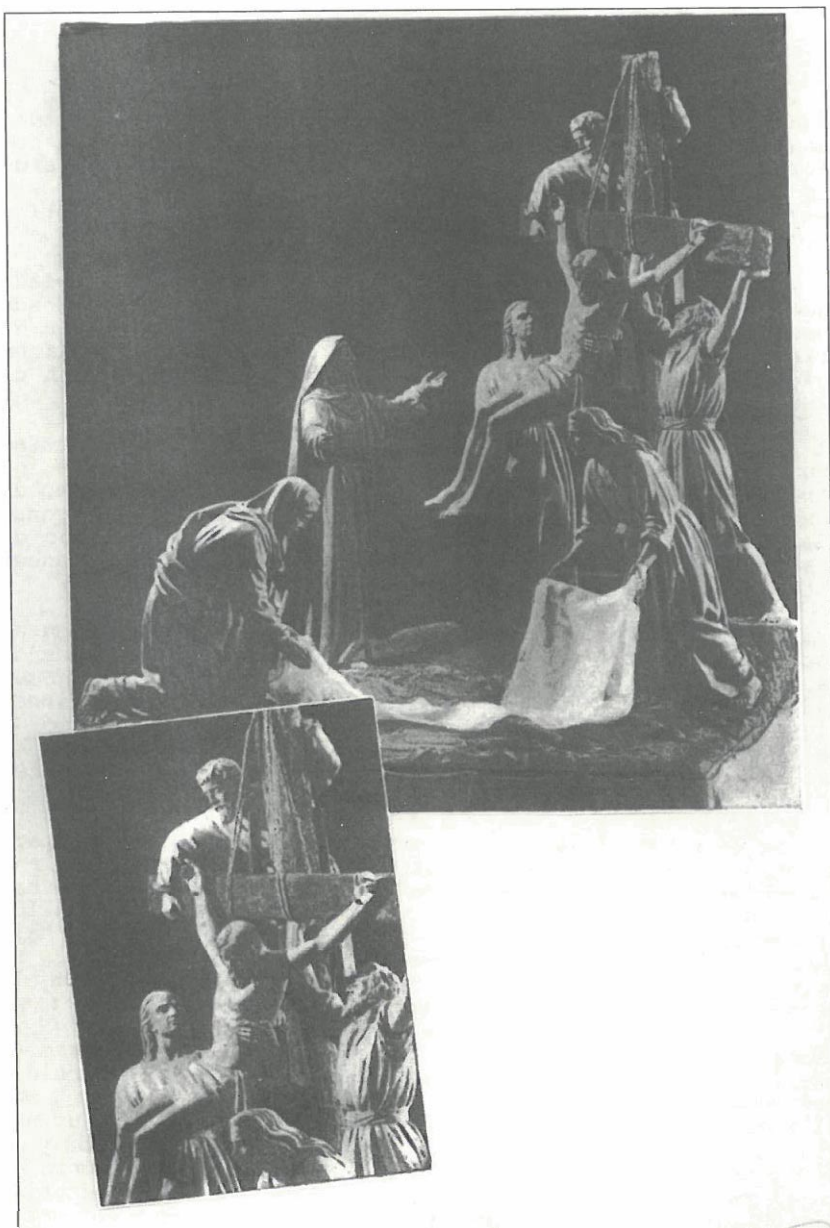
Concluiré estas líneas señalando que, en su faceta de escultor, D. Alfredo Felices destacó especialmente en la temática del desnudo femenino, que abordó de forma reiterada dentro del más puro concepto naturalista mediterráneo. Obras suyas en Santander son: la lamentablemente desaparecida placa-retrato que ornaba la fuente dedicada al periodista D. José Estraña y Grau -cuyo conjunto arquitectónico él mismo diseñó- en la Avenida de la Reina Victoria (1932); las esculturas "Morita" (1946), "Adán y Eva" (1947) y "Maternidai" (1954), las tres en el campus de la Universidad y donadas a ésta por los descendientes del artista; el escudo de la Caja de Ahorros que corona el edificio de la Plaza Porticada (1952-53), etc.



1. Maqueta de Daniel Alegre
para *El Descendimiento*, 1946
(col. Ángel de la Hoz).



2.- Maqueta de Víctor González Gil para *El Descendimiento*, 1948-49



3.- Maqueta de Víctor de los Ríos para *El Descendimiento*, 1950



4.- *El Descendimiento* en el interior de San Francisco, 21-3-1951.



5.- *El Descendimiento en la procesión de Jueves Santo de 1952.*



6.- *El Descendimiento* en la procesión de Jueves Santo de 1952.



7.- Retablo de la Hermandad, obra de Valeriano Martínez en 1953-54.



8.- Estandarte de la Hermandad,
obra de las M.M. Adoratrices de Santander, 1960.



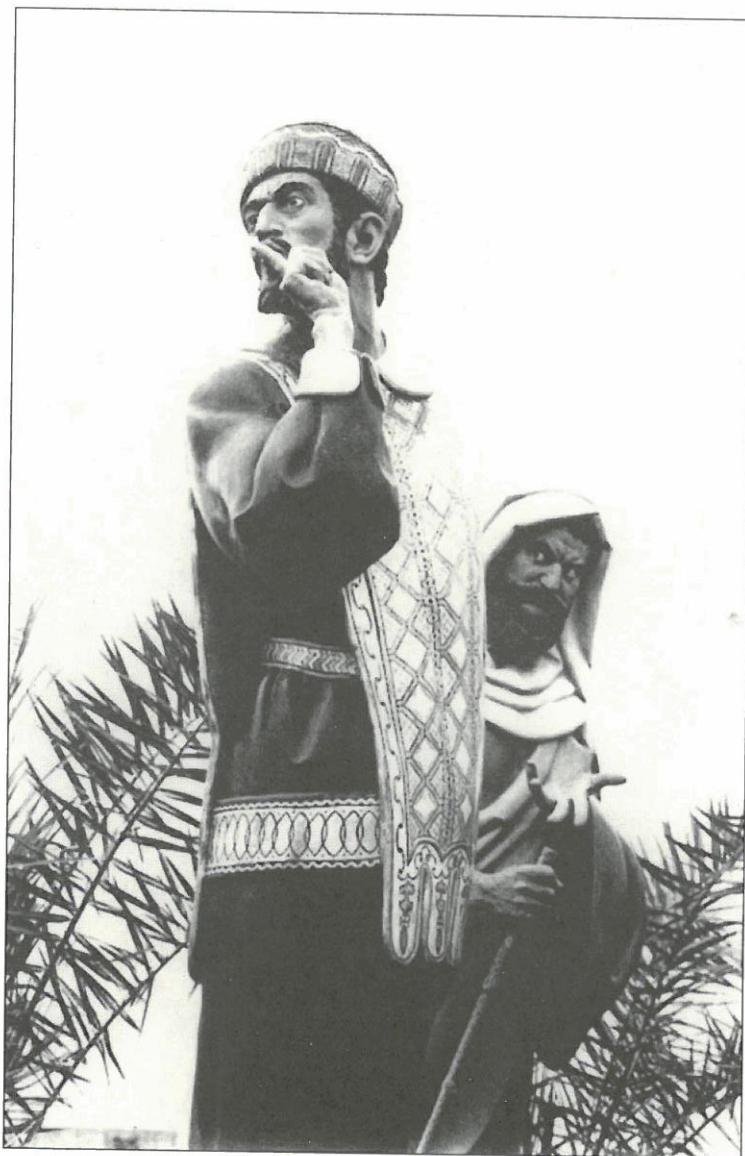
9 - Maqueta del Cristo de La Entrada en Jerusalén en el taller
de Manuel Cacicedo, 1967.



10.- *La Entrada en Jerusalén de Cacicedo en la procesión de Ramos de 1993*



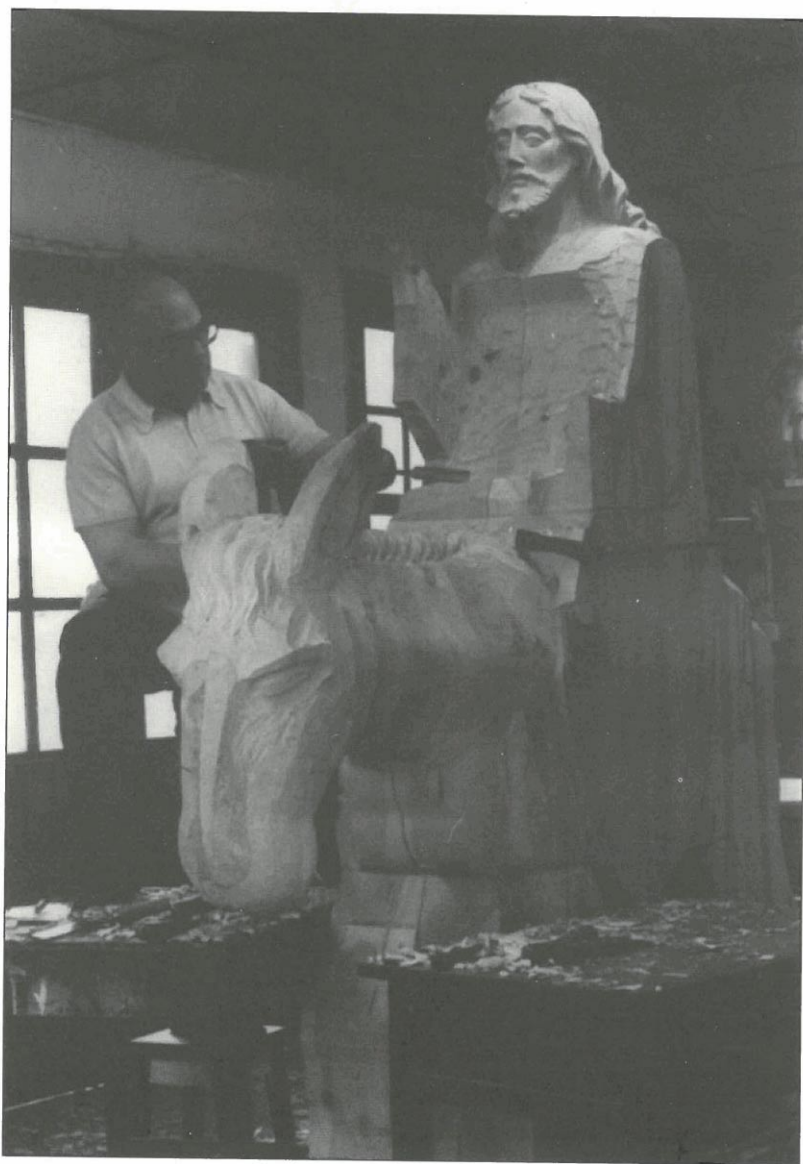
11.- Imagen de mujer en *La Entrada en Jerusalén* de Cacicedo, incorporada en 1976.



12.- Imágenes del fariseo y San Pedro en *La Entrada en Jerusalén* de Cacicedo, incorporadas en 1976.



13.- Imagen de San Pedro en *La Entrada en Jerusalén* de Cacicedo, incorporada en 1976.



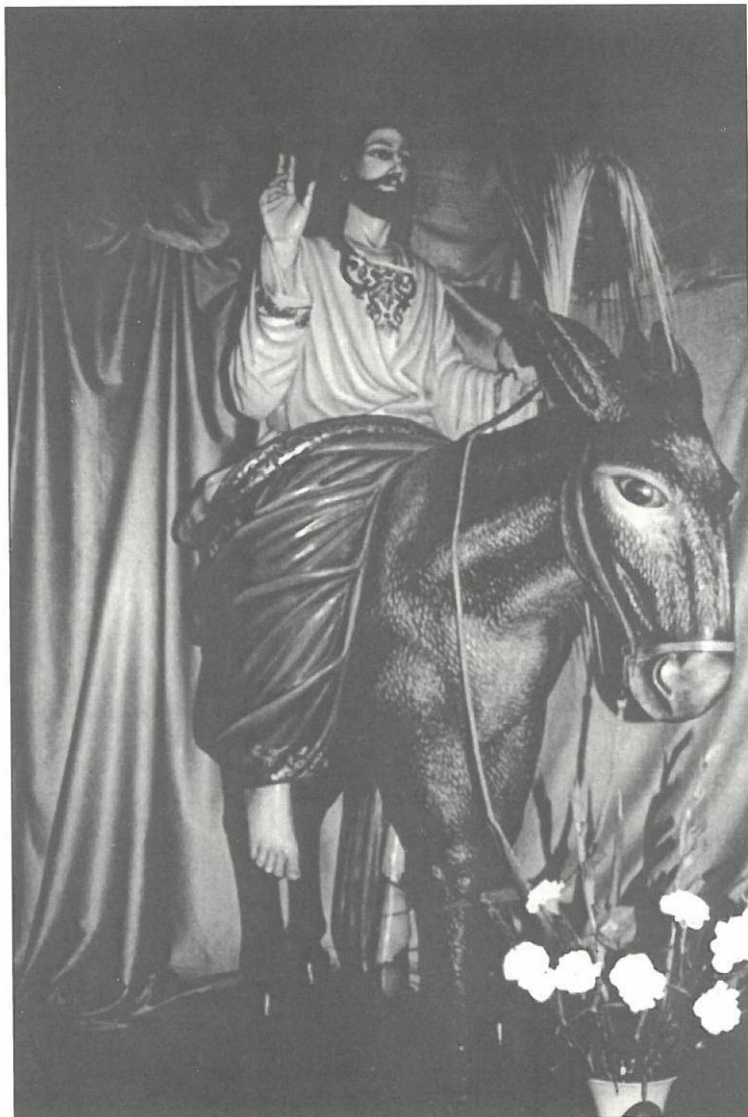
14.- Manuel Cajide tallando su *Entrada en Jerusalén*, 1980.



15.- *La Entrada en Jerusalén* de Cajide antes del policromado, 1981



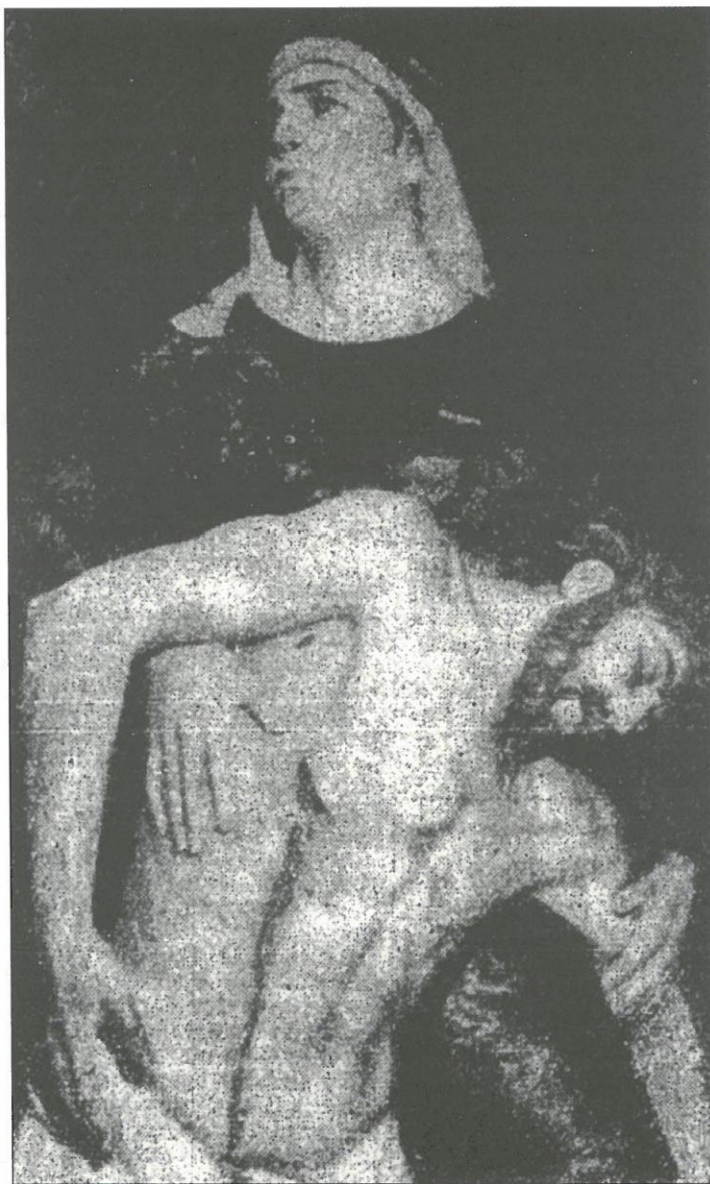
16.- *La Entrada en Jerusalén de Cajide* antes del policromado, 1981



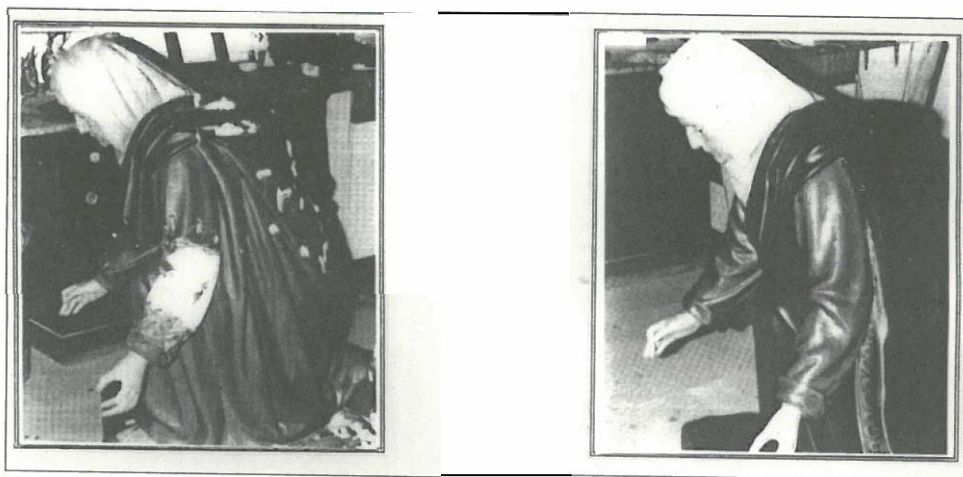
17.- *La Entrada en Jerusalén* de Cajide en San Francisco, 1981



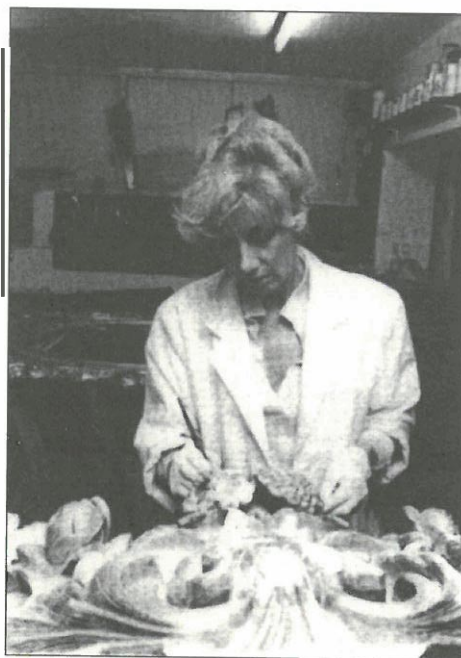
*18.- El Flagelado, talla
de Víctor González Gil, 1947.*



19.- *La Piedad*, talla de Sáinz Abascal, 1947
(Santuario de Valvanuz).



20.- La talla de Maria Cleofás de *El Descendimiento*, en proceso de restauración por Marisol Bolado, 1990-91



21.- Marisol Bolado dorando el nuevo trono de *El Descendimiento*, 1992.



22.- *El Descendimiento* en la procesión de Viernes Santo de 2005.

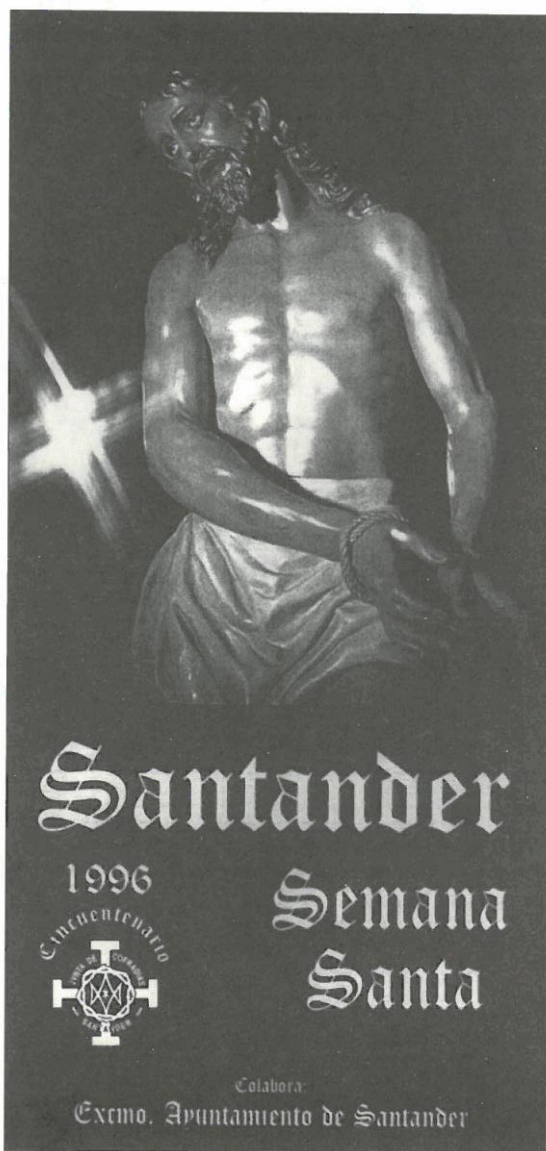


23.- *La Entrada en Jerusalén* en la procesión de Ramos de 2005.



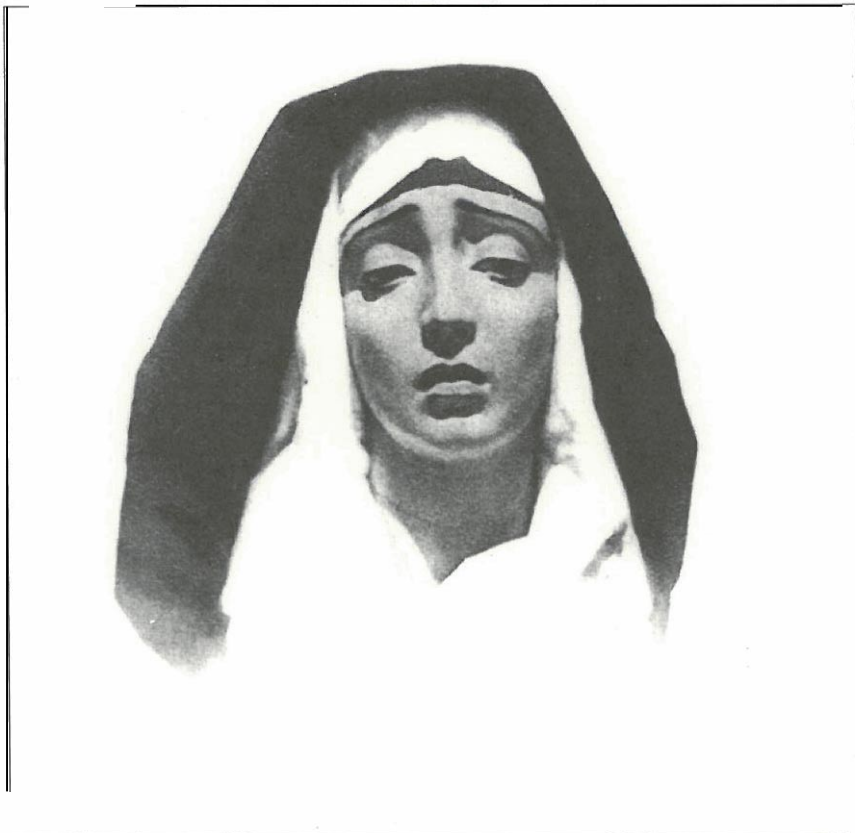
24.- *La Entrada en Jerusalén* en la procesión de Viernes Santo de 2005.

IMAGEN ANEXO 1



25.- *El Flagelado*, talla de Víctor González Gil, 1947

IMÁGENES ANEXO 2



26.- Boceto de la *Virgen de las Angustias* de Alfredo Felices, 1951.



27.- Rostro de la *Virgen de las Angustias*
de Alfredo Felices, 1951-52.

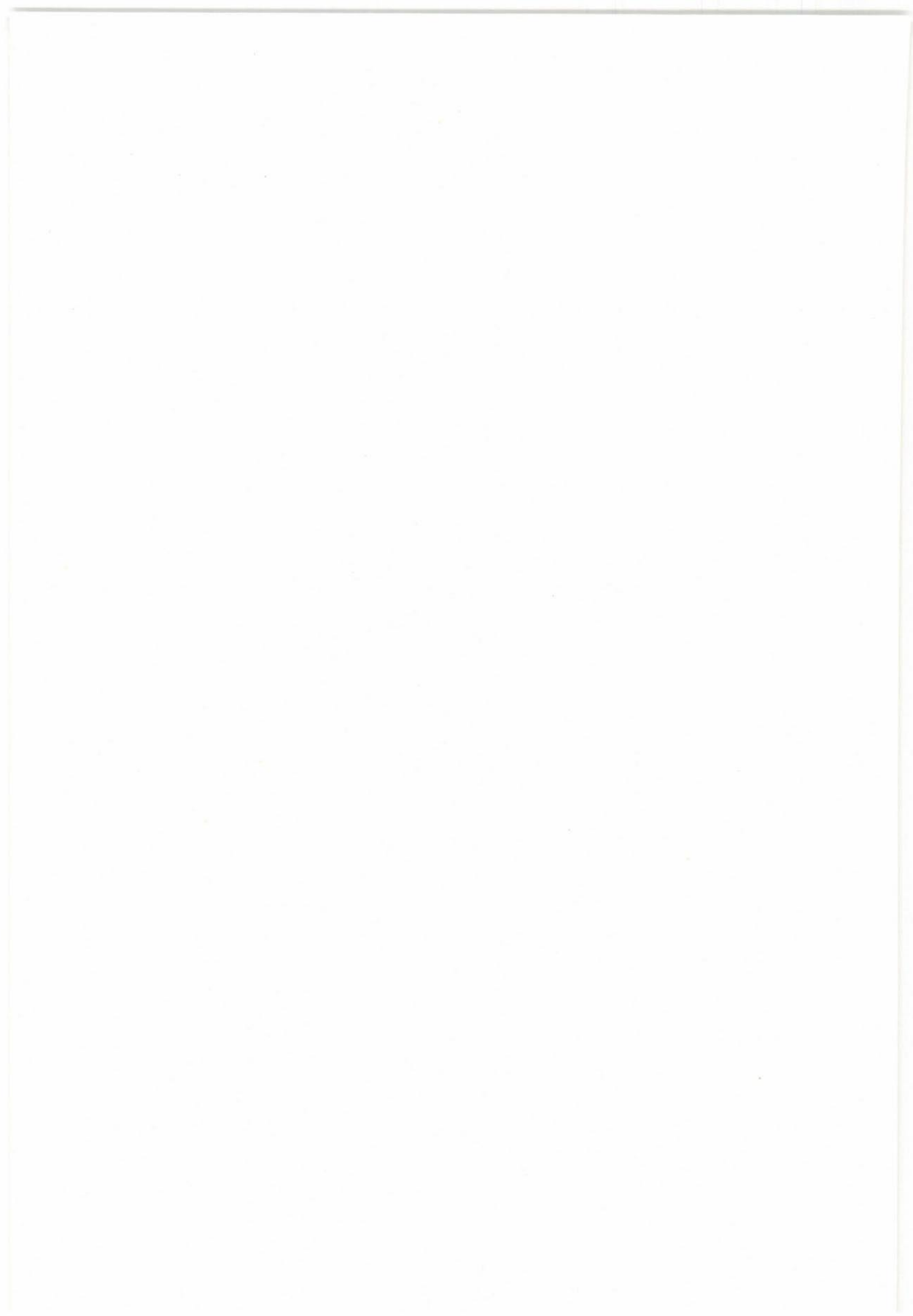


28.- Bendición de la
Virgen de las Angustias,
30-3-1952.



29.- *La Virgen de las Angustias en su trono procesional, 1952.*

**CÁNTABROS DISTINGUIDOS
EN LA HISTORIA HISPANOAMERICANA
Breves Semblanzas**



JACINTO MARTÍNEZ DE LA CONCHA SANTISTEBAN

JESÚS CANALES RUIZ

Centro de Estudios Montañeses

Jacinto Martínez de la Concha, nació en **Herada** de Soba, siendo bautizado el 29 de enero de 1687, hijo de Carlos Martínez de la Concha y de Isabel Trevilla Santisteban.

Su paso a la Nueva España tuvo por objeto el hacerse cargo de los bienes de un tío paterno. La licencia de embarque tiene fecha de 19 de julio de 1717.

Marchó acompañado de su esposa Catalina Ortiz de Manzanedo, y de su hijo Jerónimo, también nacido en **Herada** de Soba.

Pronto comenzó a ocupar cargos oficiales, así en 1733 era teniente de Velázquez de **Loera**, y después su capitán colaborador.

Más tarde fue designado Juez Provincial del Tribunal de la Acordada de Puebla, con residencia en la ciudad de México.

Martínez de la Concha tuvo fama de juez muy exigente y consciente de su función, y a pesar de haber renunciado a su cargo varias veces, logró que se respetase la norma bajo la que funcionaba el juzgado a su cargo, y que se le mantuviera en su puesto; esta forma de ser le obligó a enfrentarse a las autoridades desde el comienzo de su carrera hasta el final.

Tuvo grandes diferencias con los miembros de la Sala del Crimen y de la Audiencia de Guadalajara, incluso con los virreyes.

Sus pretensiones iniciales para cumplir con sus obligaciones, fueron que se le concedieran las mismas facultades que a sus antecesores.

Los virreyes le apoyaron, siempre su actuación fue satisfactoria, por lo que no se le admitieron sus renunciaciones al cargo.

En el momento de entrar en el juzgado, los reos estaban catalogados en cinco clases: primera, sentenciados en causas formadas y seguidas hasta la definitiva según derecho; segunda, huídos, que se fugaron o desertaron de los Presidios antes

de cumplir el tiempo; tercero, esperar sentencia porque la conclusión aprecia dilación; cuarto, de providencia; y quinto, presentados por sus padres para evitar mayor deshonra en sus perversas inclinaciones a las que les lleva el ocio y la falta de crianza.

Martínez de la Concha suprimió los de Providencia (presuntos), que esperaban ser juzgados, lo que les llevaba incluso después de muertos a serlo. Por lo que introdujo "una pequeña sumaria y declaración según el conocimiento personal de la malicia o inocencia del reo y delitos para *fijarlos* en la clase".

Esto era debido a que: "estos retardan notablemente otras causas, engrandecen el número de reos y entorpecen el juzgado".

En cuanto a la categoría de Presentados, trató de eliminarla porque admitirla llevaría el germen de la injusticia, pues los familiares podrían buscar deshacerse de éstos.

Martínez de la Concha el año 1756, era Alcalde Provisional de la Santa Hermandad, y el 1 de diciembre del mismo año Oídor Honorario de la Real Audiencia de México.

El cargo le supuso muchas más preocupaciones que beneficios, el Fiscal del Crimen, Barrientos Ribadeneyra, acusó al virrey, a su asesor letrado, el Oídor Rodríguez del Toro, de entorpecer su actuación con tal de proteger a Concha, a él como fiscal le despachaban todos los pedimentos en las causas relacionadas con el juzgado, y resolvían a favor de Concha, por lo que desató una guerra sin límites a su autoridad, poniendo en peligro la existencia del mismo juzgado.

Concha, se defendía de estas y otras acusaciones en carta al Rey, en la que daba su versión.

El primero que veía la necesidad de una justicia mas eficaz era el propio Martínez de la Concha. Las peticiones hechas por Concha al Rey, eran aumentar el personal, un asesor más, dos escribanos y dos procuradores más, y los sueldos se-
an pagados con la venta de reos a los obrajes.

Para Martínez de la Concha todo era fruto del odio del fiscal a su persona.

El año 1756, vacante la plaza de juez, Barrientos Ribadeneyra, movió todos los resortes para colocar a su cuñado, incluso siendo juez de la Acordada, seguía los trámites para despojarle de dicho cargo, pues según Ribadeneyra, el virrey no tenía potestad para llevar a cabo el nombramiento.

Por decreto de 10 de octubre de 1766, el virrey Croix, conc
ó a Concha el privilegio de "castigar toda clase de delitos".

las constantes ofensas, las limitaciones a su labor, y la falta de credibilidad antes sus superiores, le llevaron a dimitir. El año 1765, las diferencias con el virrey y con el oídor de turno de la sala del crimen "*por veneración de sus decisiones y su dignidad*", pidió se le concediese el retiro por su avanzada edad, y que la mucha carga de trabajo no le dejaba tiempo para atender sus haciendas.

La Audiencia decidió mantener el juzgado, la actuación de Concha se dictaminó como correcta, pues gracias a él la tranquilidad en la ciudad era grande, y los odores no comparían los argumentos de Ribadeneyra. El Consejo de Indias zanjó el conflicto sancionando al fiscal Ribadeneyra con 250 pesos de sanción.

El año 1766 renunció al cargo y el virrey Joaquín de Monserrat, marques de Cruillas, designó interinamente al Velasco y Padilla. Pocos meses después, el virrey Marqués de Croix le ordenó regresar, y le dio nuevas facultades, nombrándole "juez de bebidas prohibidas".

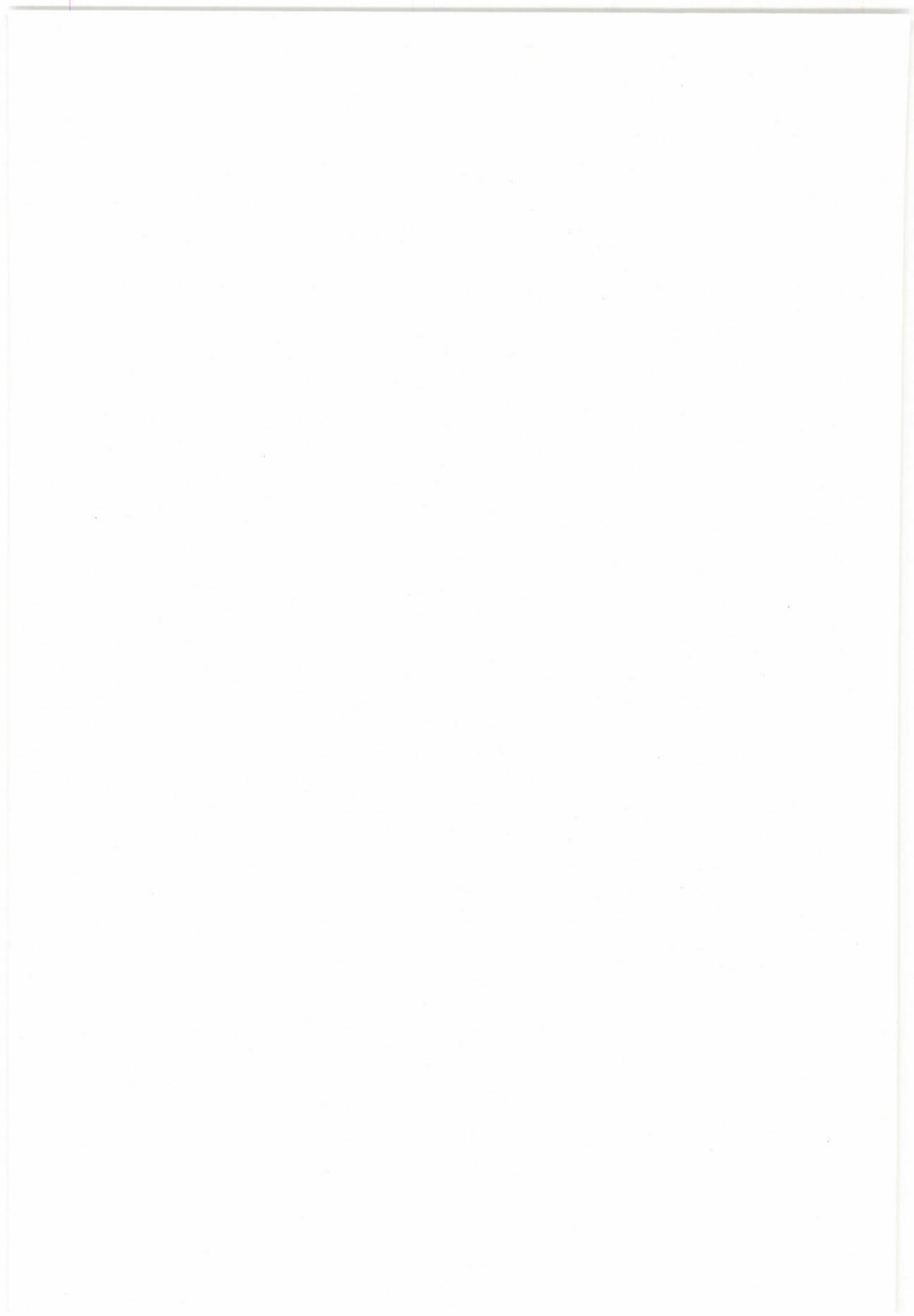
Martínez de la Concha se queja de padecer "*mal de ojos*", pidió y solicitó poder para retirarse a sus haciendas, y buscar su recuperación, y solicitó al mismo tiempo la jubilación, que no se le concedió.

Jacinto Martínez de la Concha fue dueño de la hacienda Las Peñuelas, y en su testamento dejó recursos para hacer un puente cerca de su hacienda, pues en tiempos de grandes lluvias, el río Turbio se la dejaba incomunicada. Después de muchos debates sobre cual sería el lugar apto, recibe la licencia el 2 de diciembre de 1784 (ya había fallecido). El puente se construyó en 1795.

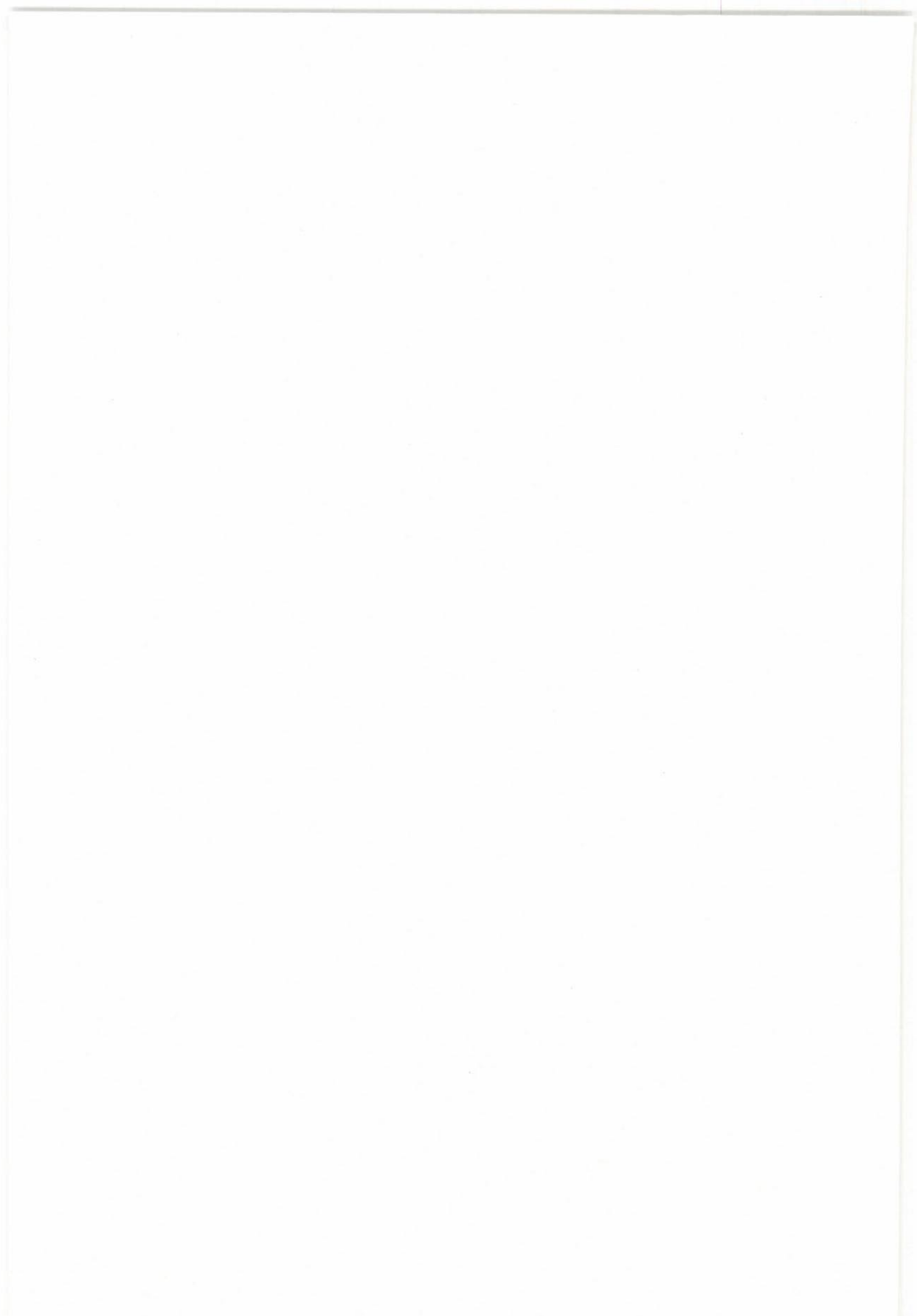
A su muerte los albaceas sacaron a remate dicha hacienda, siendo adjudicada al bachiller José Manuel Ibarra, cura y vicario de Silao, que la vendió en 1788 a Pedro Pablo Lazcano en 3.000 pesos.

En mayo de 1790 la compró Ramón José Septién, por 64.000 pesos. Ramón José era hijo de Baltasar Septién Arce, natural de Llerana de Carriedo.

Su labor como juez terminó con su muerte el 14 de octubre de 1774, aunque antes recibió la mitad de sueldo en forma de jubilación.



ÍNDICE



ÍNDICE

	Pág.
<i>Tres testimonios de la Guerra Civil en Santander</i> Miguel Ángel Solla	7
<i>Historia y avatares del monumento erigido a Pedro Velarde en Santander</i> Rafael Palacios Ramos	33
<i>Protestas de en mar en Santona II (1820-1850). Un día en Santoña</i> Luis de Escallada González	60
<i>Reinosa y Campoo en la revista La Montaña de La Habana durante los años 1916 a 1918</i> Mario Crespo López	237
<i>Cincuenta años de historia de la "Hermandad del Descendimiento" de Santander y estudio de su Patrimonio artístico</i> Francisco Gutiérrez Díaz	257
<i>Cántabros distinguidos en la Historia Hispanoamericana. Breves Semblanzas. Jacinto Martínez de la Concha</i> Jesús Canales Ruiz	341
<i>índice</i>	347

El contenido de los artículos publicados
en esta Revista, es de exclusiva
responsabilidad de los autores
que los firman

