

NAUFRAGIOS

EN LOS LITORALES DE CANTABRIA

TEXTO / TEXT JOSÉ LUIS CASADO SOTO

LA HISTORIA DE LAS COSTAS CÁNTABRAS SE RELATA, DE ALGUNA FORMA, A TRAVÉS DE LAS PÉRDIDAS DE GRANDES BUQUES, DE PEQUEÑOS VELEROS, DE FRÁGILES BARCOS DE PESCA HUNDIDOS POR LAS FUERZAS DE LA NATURALEZA. TEMPORALES, GALERNAS Y OTRAS TEMPESTADES HAN SEMBRADO EL LITORAL CÁNTABRO DE NAUFRAGIOS Y MUERTES, ALGUNAS TAN ATERRADORAS COMO LAS PRODUCIDAS TRAS LA GALERNA DEL SÁBADO DE GLORIA (1878) INMORTALIZADA POR PEREDA EN "SOTILEZA". EN EL FONDO DEL MAR CÁNTABRICO REPOSAN LOS VESTIGIOS DE TODAS ESTAS PÉRDIDAS. EL LABORATORIO PARA INVESTIGACIONES ARQUEOLÓGICAS SUBACUÁTICAS, DEPENDIENTE DEL MUSEO MARÍTIMO DEL CÁNTABRICO, SE OCUPA DEL ESTUDIO E INVESTIGACIÓN DE TODO EL PATRIMONIO MARÍTIMO SUMERGIDO EN NUESTRAS COSTAS, REALIZANDO TRABAJOS QUE HAN PERMITIDO HASTA EL MOMENTO LA DOCUMENTACIÓN DE CERCA DE DOS CENTENARES DE NAUFRAGIOS.

HAN SIDO LAS FUERZAS DE LA NATURALEZA LAS PRINCIPALES CAUSANTES DE LOS MÁS TRÁGICOS NAUFRAGIOS VIVIDOS EN LAS COSTAS DE CANTABRIA DURANTE LOS PASADOS SIGLOS. LO ALTO Y ESCARPADO DE LA COSTA CANTÁBRICA TAMPOCO AYUDABA A LOS NAVEGANTES AMENAZADOS POR LOS TEMPORALES.

THE BRUTE FORCE OF NATURE AND THE HIGH, SHEER CLIFFS OF THE CANTABRIAN COASTLINE HAVE CONSPIRED OVER THE YEARS TO CAUSE A GREAT MANY SHIPWRECKS, OFTEN TRAGIC.



El constante y frecuente trasiego de barcos de pesca, comercio y guerra por los puertos y litorales de la región, dio lugar, a lo largo de los siglos, a innumerables naufragios, cuyos restos y vestigios reposan por doquier en el lecho marino. Dado que la mayor parte del litoral cántabro está formado por altos acantilados, precedidos de peligrosos rocheles y restingas, se ha comprobado que la mayor concentración de hundimientos localizados y conocidos se sitúa en el entorno de las ensenadas, rías, bahías y puertos, allí donde pretendieron refugiarse los infortunados tripulantes cuando huían despavoridos, corriendo los terribles temporales oceánicos.

Ya son cerca de tres milenios en los que se sabe de la práctica de la navegación en Cantabria, gracias a datos documentados mediante la arqueología o por escrito. Los puertos romanos de Vereasueca (San Vicente), Bledium (Suances), de la Victoria (Santander) y Flavióbriga (Castro), formaron parte del gran sistema portuario imperial durante casi cinco siglos. Pero es desde la franca Edad Media, a partir de la concesión del privilegio del fuero a las Cuatro Villas de la Costa de la Mar (Castro, Laredo, Santander y San Vicente) cuando la progresiva abundancia de documentos nos permite apreciar en toda su complejidad el intenso tráfico marítimo generado y soportado por las costas de Cantabria hasta nuestros días.

Aunque con el transcurrir del tiempo los barcos crecieron en tamaño, fortaleza y cualidades marineras, que los hacían cada vez más seguros, lo cierto es que su real y desproporcionada pequeñez ante las descomunales fuerzas que desata la Naturaleza cuando muestra a los humanos su furor, ha hecho perecer en estas costas, tanto en el pasado como en el presente, embarcaciones de todo tipo y tamaño. Desde los grandes buques que trajeron a **Carlos V** a España en 1517 y a **Felipe II** en 1559, perdidos respectivamente en Santander y Laredo a poco de los reales desembarcos, hasta los incontables humildes barcos de pesca, hasta hace poco más de un siglo sin cubierta, a pesar del viejo dicho marinero “barco sin cubierta, sepultura abierta”, ya que si en el curso de cualquier temporal embarcaban una ola, se anegaban e iban a pique sin remedio.

LOS TEMPORALES Y GALERNAS

La alta y cerada costa cantábrica, de tan escasa plataforma continental, ha obligado a sus mareantes, desde los remotos tiempos en que se atrevieron a engolfarse en sus broncas y peligrosas aguas, a enfrentarse con las olas y los vientos de los temporales oceánicos. En invierno son terribles los del Norte y Oeste, pero tampoco están a salvo de riesgo los apacibles meses veraniegos. Durante la estación bonancible, aquella que tradicio-

nalmente se aprovechaba para navegar con más intensidad en los siglos pasados, el temporal adopta con frecuencia en el Cantábrico una forma específica y fulminante, que se ha venido a llamar "galerna".

Se trata de un temporal del cuarto cuadrante que suele presentarse súbitamente por estos litorales, tras vientos del sur, con fuertes ráfagas huracanadas del Oeste al Noroeste. Los hombres de mar, desde la frontera francesa a Galicia, han pagado secularmente un ingente tributo en vidas a este fenómeno meteorológico de extraordinaria violencia, que arbola la mar y desarbola los barcos y las fuerzas de marineros y pescadores a los que sorprende generalmente en primavera y otoño.

En nuestro bronco mar ribereño el luctuoso historial de las galernas es interminable. Del siglo XIX se recordaban como especialmente negros por el castigo de estas virazones del tiempo los años de 1842, 1864, 1870, 1873, 1874 y 1877. No obstante, a todos

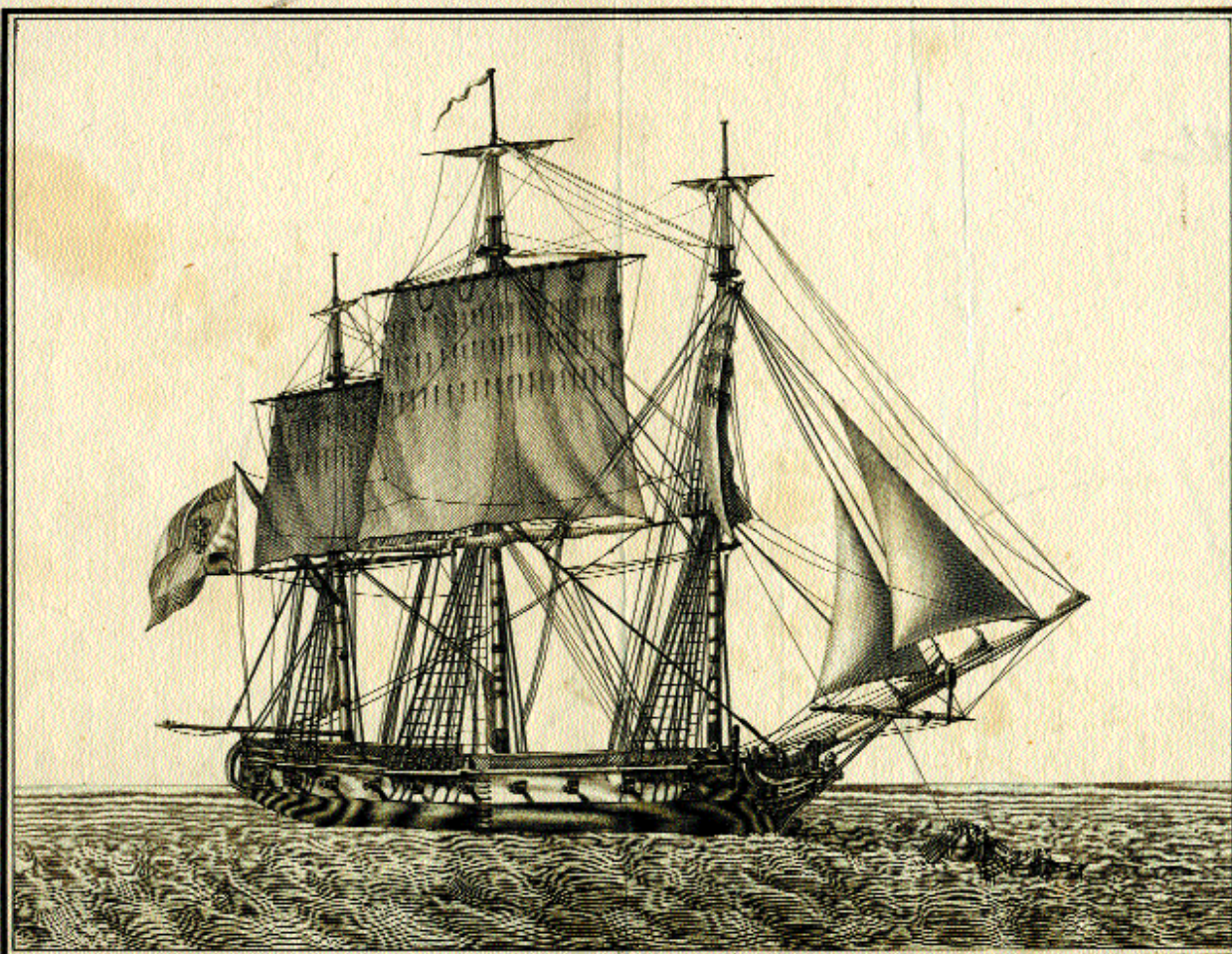
superó el de 1878, tristemente famoso por la que ha pasado a la historia como "Galerna del Sábado de Gloria", de 20 de abril, immortalizada por **José María de Pereda** en la novela "Sotileza". A las cinco de la mañana zarparon de la vieja dársena de Santander veintitrés lanchas mayores, siete barquillas y una trainera, a la vez que hacían lo propio en los demás puertos de la costa. Salió el sol con la amanecida y soplabla brisa suave del Nordeste; a mediodía, el viento había rolado al Sur y repuntaban rachas hacia el Oeste. Algunos patrones arriaron las velas mayores y, con sólo el tallavientos, emprendieron la vuelta a puerto, aunque la mayoría continuaron la brega para no regresar de vacío. La mayor parte de las lanchas, abiertas y sin cubierta, faenaban a unas quince millas de la costa. Desatada de sopetón la galerna, fueron todas dispersadas, mientras las tripulaciones, izando la pequeña vela que llamaban "la unción", en popa, procuraban encontrar refugio desesperado en cualquier resquicio de la costa, cuando

CORBETA COMO LA PERDIDA EN LAS COSTAS MONTAÑESAS EN EL SIGLO XVIII. MMC.

PÁG. ANTERIOR
NAO CÁNTABRA A PUNTO DE NAUFRAGAR, EN LAS CANTIGAS DE SANTA MARÍA. ALFONSO X EL SABIO. MMC.

A CORVETTE LIKE THE ONE SUNK OFF THE CANTABRIAN COAST IN THE EIGHTEENTH CENTURY. MMC.

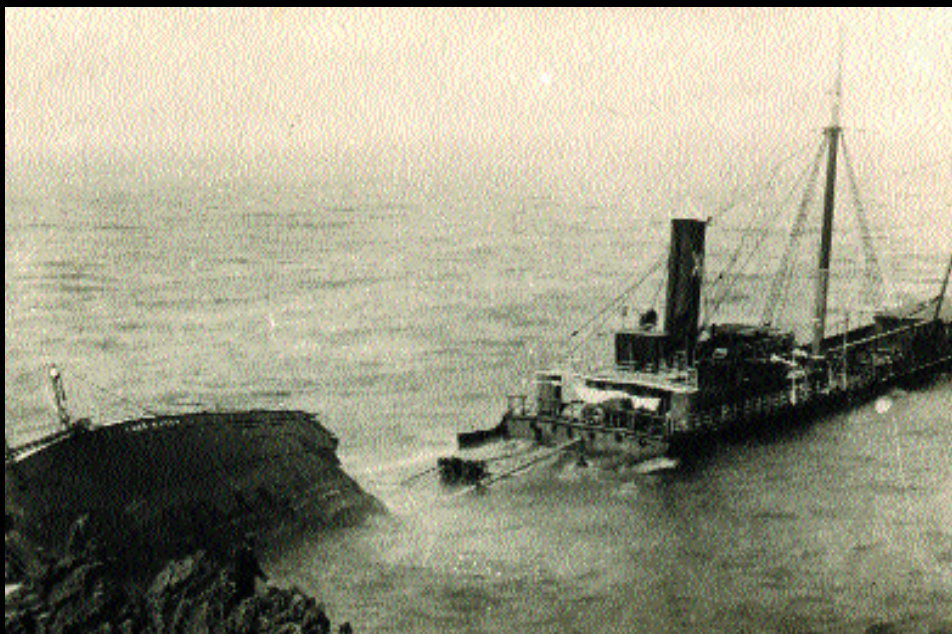
A CANTABRIAN SHIP ABOUT TO SINK, IN THE CANTIGAS DE SANTA MARÍA. ALFONSO X THE WISE. MMC.



Del "Gran Almirante" de la Armada Real.

Grav. por Rodríguez y por Gálvez

Corbeta Española del porte de 24 cañones dando la vela ayudada p' sus embarcaciones menores.



no se dejaban correr el temporal a palo seco, paralelos al litoral.

Toda la población pescadora bajó a los muelles o subió a los altos de la costa con la angustia aferrada a la garganta. A las cuatro de la tarde comenzaron a llegar a Santander algunas lanchas desarboladas y una goleta mercante que había recogido a los primeros náufragos. Durante aquella larga noche nadie pegó ojo, mientras llegaban noticias de los barcos perdidos en otros puertos y de los destrozos ocasionados en el interior de la región por el viento y el agua.

El Domingo de Resurrección comenzó el aterrador recuento. En Cantabria habían perecido ahogados ciento treinta y dos pescadores (sesenta de la capital, treinta y seis de Laredo, veintiocho de Colindres, cuatro de Suances, tres de Castro Urdiales y uno de Noja), mientras que entre Vizcaya y Guipúzcoa se habían ahogado otros ciento noventa. En total sumaron más de trescientos veinte los pescadores que sucumbieron en una sola tarde, tragados por la galerna junto con casi medio centenar de sus embarcaciones.

La impresión causada por tamaña tragedia en el litoral y en toda la nación fue tremenda, desencadenando multitud de gestos de solidaridad con las familias de los fallecidos y promoviendo mejoras en las lanchas de pesca, que desde entonces incorporan cubierta corrida, así como en el servicio de predicción meteorológica. También fue un acicate para la consolidación del servicio de Salvamento de Náufragos. Al año siguiente,

el feroz meteoro hizo naufragar más de veinte barcos de pesca, pereciendo una docena de esforzados pescadores cántabros. En 1882, otra galerna ahogó a nueve laredanos ante Plencia. La de 1890 se cobró cincuenta y cuatro hombres de las Cofradías de Cantabria. En 1908 desaparecieron bajo las aguas enfurecidas otros cuarenta pescadores pejinos. La galerna de 1912 afectó de forma terrible a la costa vizcaína; sólo Bermeo perdió ciento diecinueve hombres. En 1914 naufragaron cuatro pesqueros entre Suances y Comillas.

La progresiva incorporación a los barcos pesqueros, primero del motor de vapor y, algo más tarde, el de explosión, así como las

DE ARRIBA A ABAJO Y DE IZDA. A DCHA:
CABO MAYOR, HUNDIDO PRECISAMENTE JUNTO
AL CABO DE SU MISMO NOMBRE EN EL AÑO
1887. COLECCIÓN FERMÍN SÁNCHEZ MMC.

TORPEDERO N.º2, HUNDIDO EN LA DÁRSENA DEL
CAMELLO EN EL AÑO 1937. COLECCIÓN FERMÍN
SÁNCHEZ MMC.

ELIN CHRISTINE, HUNDIDO EN LAS QUEBRANTAS
EN EL AÑO 1978.

FROM TOP TO BOTTOM AND LEFT TO RIGHT:
THE CABO MAYOR, WHICH WAS WRECKED ON
THE HEADLAND OF ITS SAME NAME IN 1887.
FERMÍN SÁNCHEZ COLLECTION, MMC.

TORPEDO BOAT NO 2, SUNK IN THE CAMELLO
DOCK IN 1937. FERMÍN SÁNCHEZ COLLECTION,
MMC.

THE ELIN CHRISTINE, WRECKED ON LAS
QUEBRANTAS IN 1978.





importantes mejoras introducidas en el diseño de los buques, redujeron posteriormente la incidencia de estos tremendos temporales sobre barcos y hombres. No obstante, su amenaza no ha desaparecido; baste recordar la galerna de 1961, en la que se perdieron ocho pesqueros en el Cantábrico (tres de ellos con base en Santander), mientras que otros muchos sufrieron importantes averías y bajas en sus dotaciones.

NAUFRAGIO DE GRANDES BUQUES DE VELA

No fueron sólo los frágiles barcos de pesca la fácil presa de olas encrespadas, ya que la historia de las costas cántabras está jalonda por la pérdida de grandes buques hundidos por las fuerzas naturales desatadas. Ade-

más de los ya reseñados de **Carlos V** y **Felipe II**, traeremos a escena algunos otros naufragios señeros, a modo de ejemplo y sin ánimo exhaustivo.

Dentro de la misma bahía de Santander se anegó por efecto de un viento sur furibundo, en 1574, una gran nao de las flotas de Indias, fletada por **Felipe II** para sus armadas. En 1641 la furia del temporal destrozó sobre la costa de Liencres a un galeón inglés, cuyos despojos reclamaron sus dueños y del que tenemos localizados varios cañones. En 1727 se perdió el navío de guerra "San Ramón" sobre el arenal de Somo, con 264 hombres a bordo, de los que 30 fueron enterrados en la iglesia de Latas. La fragata "San Jorge", que venía del Ferrol para cargar cañones de La Cavada, se fue a pique en la ría de San Salvador en septiembre de 1784.





**JOSÉ LUIS
CASADO SOTO**

Santander, 1945. Historiador, Arqueólogo y Licenciado en Bellas Artes, Académico Correspondiente de la Real Academia de la Historia, Director fundador del Museo Marítimo del Cantábrico y del Laboratorio para Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas. Premio Nacional del Mar, Miembro Asociado a la Academia de Marinha en Lisboa, Medalla al Mérito Militar con distintivo blanco. Ha dirigido una veintena de excavaciones arqueológicas, en tierra y subacuáticas. Ha comisariado más de cuarenta exposiciones temáticas. Es autor o editor científico de 41 libros, y cerca de 200 trabajos publicados en libros colectivos y revistas especializadas españolas y extranjeras.

Santander, 1945. Graduate of History, Archaeology and Fine Arts, Correspondent Member of the Spanish Royal Academy of History, and founding Director of the Museo Marítimo del Cantábrico (maritime museum of the Cantabrian sea) and of the Underwater Archaeological Research Laboratory. Winner of the National Sea Prize, Associate Member of the Lisbon Academia de Marinha, and holder of the White Medal of Military Merit. He has headed a score of archaeological excavations, both on land and underwater, and run more than forty themed exhibitions. He is the author or academic editor of forty-one books, and has published close to two hundred papers in collective books and Spanish and foreign specialist journals.

Al comienzo de la Primera Guerra Carlista arribó al puerto de Santander con fuerte temporal la fragata de guerra "Lealtad", de 54 cañones. Transformado el viento en un Sur huracanado, le garrearón las anclas y se hundió frente al muelle del Museo Marítimo del Cantábrico, de donde aún rescató un cañón **Alonso el Buzo** hace casi veinte años.

La hermosa fragata finlandesa "Suomi" vino a embarrancar y destrozarse en la playa de Cóbreces, tras loca carrera huyendo del temporal, una terrible madrugada de diciembre de 1875. Los vecinos de Cóbreces, Ruiloba y Comillas lograron rescatar a los veinte tripulantes, incluida la joven esposa del capitán. Todavía cuando las mareas fuertes remueven las arenas, afloran en la orilla restos de buque.

BUQUES Y OTROS PECIOS DEL SIGLO XX

Ni la moderna construcción en hierro y acero, ni el enorme crecimiento del tamaño de los barcos, ni la potencia de los motores propulsados por vapor o por derivados de hidrocarburos han logrado librar de naufragios a los barcos de nuestros tiempos. El gran historiador maritimista montañés **Rafael González Echegaray** recogió a lo largo de toda su vida las noticias sobre naufragios ocurridos en las costas de Cantabria desde la aparición del vapor, entre 1834 y 1975. En su precioso libro recientemente reeditado se recogen nada menos que las pérdidas de 114 veleros, 131 vapores, 31 pesqueros de cierto porte y 8 buques y embarcaciones varias. En el conjunto están representados todas las tipologías de buques que imaginarse pueda, así, fragatas, corbetas, bergantines, polacras, goletas, pataches y quechemarines; cargueros, petroleros, remolcadores, costeros, pontones, pesqueros, avisos, acorazados, submarinos, torpederos, dragaminas, dragas, gánguiles, etc.

Desde su creación, en el Museo Marítimo del Cantábrico se abrió una línea de investiga-

ción para el estudio del Patrimonio Marítimo Sumergido. El 1982 la idea y el trabajo que había motivado llevó a la creación del Laboratorio para Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas, instrumento de intervención imprescindible para llevar a cabo el estudio de los vestigios subsistentes de dicho patrimonio. Desde entonces se han realizado quince campañas de prospección subacuática y cuatro de excavación, además del estudio geofísico de la totalidad de la Bahía de

Santander y el abra de su puerto.

Hasta el presente, el resultado de estos años de trabajo ha permitido la documentación de 172 naufragios, 15 estructuras portuarias, 11 astilleros permanentes o coyunturales, 34 fortificaciones de costa y 59 molinos de marea.

La relación de los naufragios estudiados resultaría prolija en un artículo como éste, por lo que nos limitaremos a rememorar tres o cuatro

especialmente significativos. En primer lugar, dos hundimientos ocurridos en el transcurso de la Guerra Civil. El de un avión republicano abatido frente a Cabo Mayor y el del acorazado "España". Este último tropezó con una mina el 30 de abril de 1937, cuando procedía a iniciar la persecución de un carguero inglés que pretendía forzar el bloqueo del puerto. La enorme vía de agua dio a pique con el gran buque de guerra, no sin que antes lograra trasvasar al completo de la tripulación al destructor "Velasco". Sus restos yacen invertidos a setenta metros de profundidad frente al litoral de Langre.

El 6 de diciembre de 1951 se perdió en la vertical de Cabo Mayor uno de los barcos más señeros y representativos entre los asiduos del puerto de Santander desde el lejano año de 1922 en que fuera botado, "El Río Miera", cuyo casco convertido en casa y refugio de multitud de criaturas marinas frecuentan los submarinistas deportivos de nuestra región. También fue sobre la abrupta costa de Langre donde tuvo lugar la tragedia del "Elorrio",

**DESDE HACE CASI TREINTA AÑOS,
EL LABORATORIO PARA
INVESTIGACIONES ARQUEOLÓGICAS
SUBACUÁTICAS ESTUDIA LOS
RESTOS DEL PATRIMONIO
MARÍTIMO SUMERGIDO QUE
ESCONDEN LAS AGUAS DEL MAR
CANTÁBRICO, HABIENDO
DOCUMENTADO YA CERCA DE 200
NAUFRAGIOS.**

**FOR OVER THIRTY YEARS, THE
UNDERWATER ARCHAEOLOGICAL
RESEARCH LABORATORY HAS
STUDIED THE REMAINS OF
UNDERWATER MARITIME HERITAGE
IN THE CANTABRIAN SEA, AND HAS
DOCUMENTED ALMOST 200
SHIPWRECKS TO DATE.**



"RÍO MIERA", HUNDIDO EN 1951. COLECCIÓN J. M. BLÁNQUEZ.

THE "RÍO MIERA", SUNK OFF IN 1951. COLECCIÓN J. M. BLÁNQUEZ

perdido el 12 de diciembre de 1960, en la que murieron 21 personas tras horrible lucha por escapar de las olas desatadas, bajo la mirada de los vecinos de aquella costa, encaramados en lo alto de los acantilados.

En el Patrimonio Marítimo Sumergido se encuentran muchas de las claves para interpretar el pasado en su complejidad, ya que, especialmente, los pecios de barcos constituyen auténticas cápsulas del tiempo donde se conservan relacionados gran cantidad de objetos de los que nos rodeamos los hom-

bres para hacernos más fácil la vida. No obstante, el estado de degradación a que los ha reducido la acción de los elementos naturales, requiere que cualquier intervención sobre los mismos se lleve a cabo con procedimientos y equipos de profesionales cualificados para garantizar, por un lado, la recuperación de toda la información que contienen, y, por otro, el tratamiento apropiado para salvar de la destrucción a los objetos y materiales arqueológicamente recuperados, ya que de otro modo su destino es la destrucción. ■

MÁS INFORMACIÓN SOBRE EL MUSEO MARÍTIMO DEL CANTÁBRICO / FUTHER INFORMATION
<http://www.museosdecantabria.com>

"BOQUERÓN", HUNDIDO EN CABO QUINTRES EN EL AÑO 1990.

THE "BOQUERÓN", SUNK OFF CABO QUINTRES IN 1990.



SHIPWRECKS ON THE CANTABRIAN COAST

The history of the Cantabrian coast is partly reflected in the loss of great ships, small sailing craft and fragile fishing vessels sunk by the forces of nature. Storms, gales and other perils have sown the Cantabrian shores with shipwrecks and deaths, some as terrifying as the *Sábado de Gloria* gale (1878), immortalised by Pereda in his novel *"Sotileza"*. The remains of all those shipwrecks lie at the bottom of the Atlantic. The Underwater Archaeological Research Laboratory of the Cantabria Maritime Museum researches the sunken heritage of our coastline. The Laboratory has so far managed to document almost two hundred shipwrecks.

The ceaseless to and fro of fishing craft, merchant ships and men-o-war in the ports and along the coastline of the region brought with it over the centuries innumerable shipwrecks, of which the remains rest all over the seabed. Most of the Cantabrian coast is sharp cliff, footed by perilous rocks and spits; and most of the shipwrecks we have found so far lie near the river-mouths, estuaries, bays and harbours, where hapless seamen fled for refuge from the fierce Atlantic gales.

Cantabria has been a seafaring region for almost three thousand years, as we know from archaeological and written records. The Roman ports of Vereasueca (San Vicente), Bledium (Suances), Victoria (Santander) and Flaviobriga (Castro) were part of the imperial port system for almost five centuries. But it was well into the Middle Ages when, with the grant of self-rule privileges to the Cuatro Villas de la Costa de la Mar (the league of Castro, Laredo, Santander and San Vicente), that the written evidence became abundant enough for us to envision the full complexity of the busy maritime traffic generated and sustained by the coasts of Cantabria up to the present day.

Although ships became larger, stronger and more seaworthy over time, the fact remains that they were remarkably small craft in the face of the huge forces of nature; ships past and present have been dashed against these shores by the unleashed fury of storms. Each of the great ships that brought **Charles V** to Spain in 1517 and **Philip II** in 1559 sank, off Santander and Laredo, respectively, shortly after landing its royal passenger. Countless small fishing vessels, which until only a little over a hundred years ago had no deck (despite the old seaman's saw "a deckless boat is an open grave"), went down after being flooded by a storm-wave.

STORMS AND GALES

The high wall of the Cantabrian coast has a very narrow continental shelf. From the earliest times, therefore, mariners have had to brave the fierce wind and storms of the ocean. In winter, the north and west winds are fearsome, but the calmer summer months are not entirely safe either. In the warmer season, traditionally the time in which seamen busied themselves with sailing all the more, the gales of the Cantabrian

sea take on a specific and particularly ferocious form called the galerna.

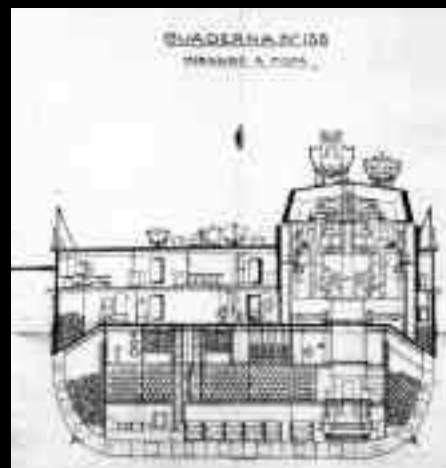
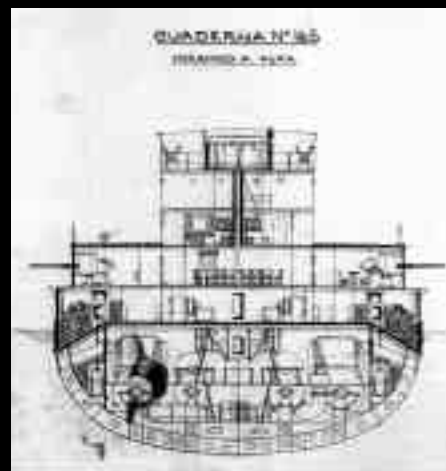
The galerna is a wind from the fourth quadrant that tends to emerge suddenly after a spell of south wind; it brings with very powerful gusts of west-to-northwest wind. Over the centuries the seamen plying the coastal waters from the French border to Galicia have paid a vast tribute in lives to the extraordinarily violent galerna, which generally ambushes sailors and fishermen in spring and autumn.

The roster of deadly storm years is very long. In the nineteenth century, particularly bad for shipwrecks were the years 1842, 1864, 1870, 1873, 1874 and 1877. But all were surpassed by 1878, with its infamous 20 April, the 'Gale of Saturday of Glory', immortalised by **José María de Pereda** in his novel *"Sotileza"*. At five o'clock in the morning there set out from the old dock of Santander twenty-three main vessels, seven smaller barquías, and a trainera longboat; fishing craft likewise sailed from the other ports of the coast. At dawn, there blew a gentle northeast breeze. By midday, the wind blew from the south, with westerly gusts. Some skippers took down their mainsails and turned for home borne along by foresail alone, but most crews carried on plying the waters so as not to return empty-handed. Most of the main vessels, which were open to the sky and had no deck, were fishing about fifteen miles off the coast. When the gale was suddenly unloosed, all the craft were scattered. The crews used the aft sail known as the *unción* in a desperate bid to find shelter in any cranny of the coast, or simply took down all sails and allowed the boat to run before the wind, parallel to the shoreline.

The entire population of the fishing towns went down to the docks or kept watch from the heights with a knot in their throats. At four in the afternoon, there trailed into Santander some of the launches, which had lost their mast and rigging, and a merchant schooner which had rescued some of the early castaways. That night no one slept, as news came in from other ports of ships lost and of the damage done inland by the wind and the water.

On Resurrection Sunday, the tally of the dead began. In Cantabria there had drowned one hundred and thirty-two fishermen (sixty from Santander, thirty-six from Laredo, twenty-eight from Colindres, four from Suances, three from Castro Urdiales and one from Noja), while a further one hundred and ninety had perished from Biscay to Guipúzcoa. In total, more than three hundred and twenty fishermen had died in a single afternoon, swallowed by the galerna, together with almost five hundred craft.

The tragedy made a deep impression on the region and on the whole country, and elicited a great many gestures of sympathy with victims' families. Fishing craft were since improved with a full deck, and a weather forecasting service began in earnest. The disaster also spurred the formation of the shipwreck rescue service. The next year, gales sank more than twenty fishing vessels, and a dozen Cantabrian fishermen died. In 1882, another galerna drowned nine Laredo fishermen





“ESPAÑA”. El Ferrol 1915-Santander 1937

Conocido hasta la República por el nombre original de "Alfonso XIII", este acorazado se dedicaba a custodiar las costas españolas durante la I Guerra Mundial. Es el primer barco de guerra que fondea en Cuba después de su pérdida. Visitó también Puerto Rico y Nueva York. En 1923 junto con el "Jaime I" traslada a los Reyes y a

Primo de Rivera al exilio italiano. Participa activamente en las campañas frente a Marruecos y en el desembarco de Alhucemas. Durante el estallido de la Guerra Civil se lleva a cabo una puesta a punto de su complejísima máquina y el buque es reclutado por los Nacionales para el bombardeo de posiciones costeras en el Cantábrico.

En el transcurso de una misión en la costa santandereana chocó contra una mina que abrió un gran boquete en el casco penetrando el agua sin remedio.

El "España" descansa sumergido a unas tres millas al Norte de Cabo Galizano por fuera del Cabezó, a 75 m. de profundidad, con la quilla al sol.

El Proyecto Mourosb'04, dirigido por Leo del Rincón y José Antonio Bermejo, tiene como objetivo documentar gráficamente los restos de naufragios acaecidos en el Cantábrico durante la primera mitad del siglo XX con la finalidad última de realizar un documental.

Estos naufragios, que en su día provocaron grandes pérdidas económicas y humanas, en los casos más desafortunados, hoy son auténticos oasis, hábitat de acero y hierro que alberga entre sus compartimentos a los más dispares habitantes, como grandes congrios, bogavantes, maseras y nécoras, etc.

Los pecios que son objetivo de este proyecto son el "Skottland", el "Río Miera", el "Acorazado España" y el "Genoveva Fierro".

El proceso de realización del documental, complejo y laborioso, consta de diferentes fases: documentación, sondeo y localización de los pecios, cálculo de profundidad, ajustes técnicos de equipo y mezclas de gases respirables, y finalmente las inmersiones necesarias para grabar.

Las especiales condiciones ambientales y físicas en las que se desarrolla este proyecto, además de la complejidad y destreza técnica que muestran sus integrantes hacen que éste sea un proyecto de gran interés tanto desde el punto de vista de documentación del patrimonio submarino como en el terreno deportivo.

Información actualizada del proyecto:
www.mourosb.com

off Plencia. In 1890, storms claimed the lives of fifty-four Cantabrian fishermen. The 1908 storms claimed forty. The 1912 gales were especially cruel to the Biscay coast: Bermeo alone lost one hundred and nineteen of its seamen. In 1914, four fishing vessels sank off the coast from Suances to Comillas.

The gradual introduction to the fishing fleet of the steam engine, first, and the petrol-fuelled engine later on, and the major improvements to design, managed to blunt the dangers of the gales for ships and men. The threat is not entirely gone, however. In 1961, for instance, a galerna sank eight fishing vessels in the Cantabrian sea (three of which were Santander-based), while many others suffered major damage and casualties among the crew.

WRECKED SAILING SHIPS

Fragile fishing craft were not the only prey of the storm-waves. The history of the Cantabrian coast also tells of the loss of great sailing-ships to the fury of the sea. Besides the wreck of **Charles V's** and **Philip II's** ships mentioned earlier, we shall look at a number of other famous shipwrecks.

In Santander Bay itself, a ferocious south wind sank, in 1574, one of the great galleons of the Indias fleet (i.e., bound for the colonies in the New World) chartered by **Philip II** for his armadas. In 1641, the wrath of the gales dashed against the coast of Lieres an English galleon, the remains of which were claimed by its owners: several of the ship's cannons have been located. In 1727, the warship "San Ramón" was lost on the Somo sandbank, with 264 men on board, of whom thirty were buried in the church at Latas. The frigate "San Jorge", which sailed from El Ferrol to be loaded with cannons at La Cavada, sank in the San Salvador estuary in September 1784. At the beginning of the First Carlist War, the fifty-four cannon frigate "Lealtad" docked at Santander during stormy weather. A gale-strength south wind started; the ship's anchors were torn up and the "Lealtad" sank facing what is today the Museo Marítimo del Cantábrico. Almost twenty years ago **Alonso "el Buzo"** dredged up one of the ship's cannons.

The beautiful Finnish frigate "Suomi" ran aground and was dashed to pieces on Cóbrecas beach after a mad flight from a gale one terrible daybreak in December 1875. The villagers of Cóbrecas, Ruiloba and Comillas managed to rescue the crew of twenty, including the captain's young wife. When the sands are stirred up by a strong tide, remains of the "Suomi" still emerge on the shore.

TWENTIETH-CENTURY SHIPWRECKS

Modern iron and steel structures, vast size, and powerful steam or petrol-fuelled engines have not made the ships of today wholly safe from shipwreck. The distinguished Cantabrian maritime historian **Rafael González Echegaray** spent his life researching all the shipwrecks on the Cantabrian coast since the emergence of steam power, from 1834 to 1975. His wonderful book, recently reissued, logs the

wreck of 114 sailing-ships, 131 steam ships, 31 major fishing ships and 8 miscellaneous ships. All types of vessel imaginable are represented: frigates, corvettes, brigs, polacres, schooners, advice boats and ketches; cargo ships, oil tankers, tugs, coastal patrol boats, fishing craft, packet boats, dreadnoughts, submarines, torpedo boats, minesweepers, dredging boats, mud boats, and more.

From its creation, the Museo Marítimo del Cantábrico has researched "sunken maritime heritage". In 1982, the project led to the founding of the Underwater Archaeological Research Laboratory, an essential locus for study of shipwreck heritage and remains. Since then, fifteen campaigns of underwater prospecting have been carried out, and four excavation campaigns, as well as a geo-physical examination of the whole Bay of Santander and its port estuary.

To date, the outcome of these years of work have enabled researchers to document 172 shipwrecks, 15 port structures, 11 permanent or short-term shipyards, 34 coastal defences and 59 tide mills.

A list of the shipwrecks under study would be too long for an article like this one, so we shall look at just a few of the specially notable ones. First, we shall mention two wrecks of the Spanish Civil War: a Republican aircraft shot down off Cabo Mayor and the wreck of the battleship "España". The "España" hit a mine on 30 April 1937 when it was about to chase off a British cargo ship which was trying to steal past the port blockade. The huge hole blown in the side of the ship ended up sinking the vessel, but the whole crew was able to board the destroyer Velasco first. The remains of the "España" lie upside-down, sixty metres deep, opposite Langre beach.

On 6 December 1951, the cliff-face of the Cabo Mayor headland saw the end of one of the most famous ships of the port of Santander since the day it was launched in 1922, the "Río Miera". Today, its hull has become home to myriad of sea creatures, and is the haunt of local scuba divers.

It was on the sheer cliffs of Langre, too, that the "Elorrio" was wrecked on 12 December 1960. Twenty-one people died after a desperate struggle to escape the rough sea, under the gaze of the locals, who watched on, powerless to help, from the crown of the cliff.

The region's Patrimonio Marítimo Sumergido ("underwater maritime heritage") holds many of the keys to interpreting the past and its complexities. Wrecked ships are particularly good time capsules in which we find, each resting in its proper place, a wealth of objects we humans use to make life easier. On the other hand, as the remains are badly damaged by the elements, any recovery needs to be done by qualified professionals using the right equipment and procedures to make sure they retrieve all the information, which must later be treated specially so as to be properly preserved; otherwise, the archaeological evidence is apt to be destroyed. ■



THE "ESPAÑA"

El Ferrol 1915
Santander 1937

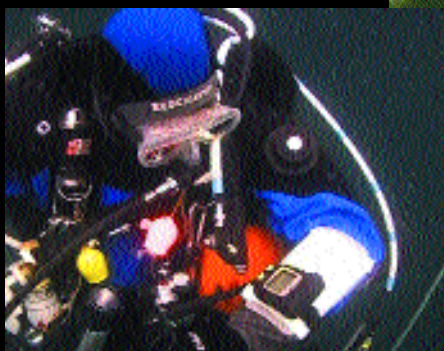
Known as "Alfonso XIII" up to the time of the Republic, this battleship was used to guard the Spanish coasts during World War I. It was the first warship which anchored in Cuba after this colony's independence. It also visited Puerto Rico and New York. In 1923, together with the "Jaime I", it took the Monarchs and Primo de Rivera to their Italian exile. It took active part in the campaigns against Morocco and in the landing at Alhucemas. During the outbreak of the Civil War, its highly complex engine underwent adjustment and the vessel was recruited by the Nationals for the bombing of coastline positions on the Cantabrian sea.

During a mission off the coast of Santander, it crashed against a mine creating a huge hole on its hull which filled with water without remedy.

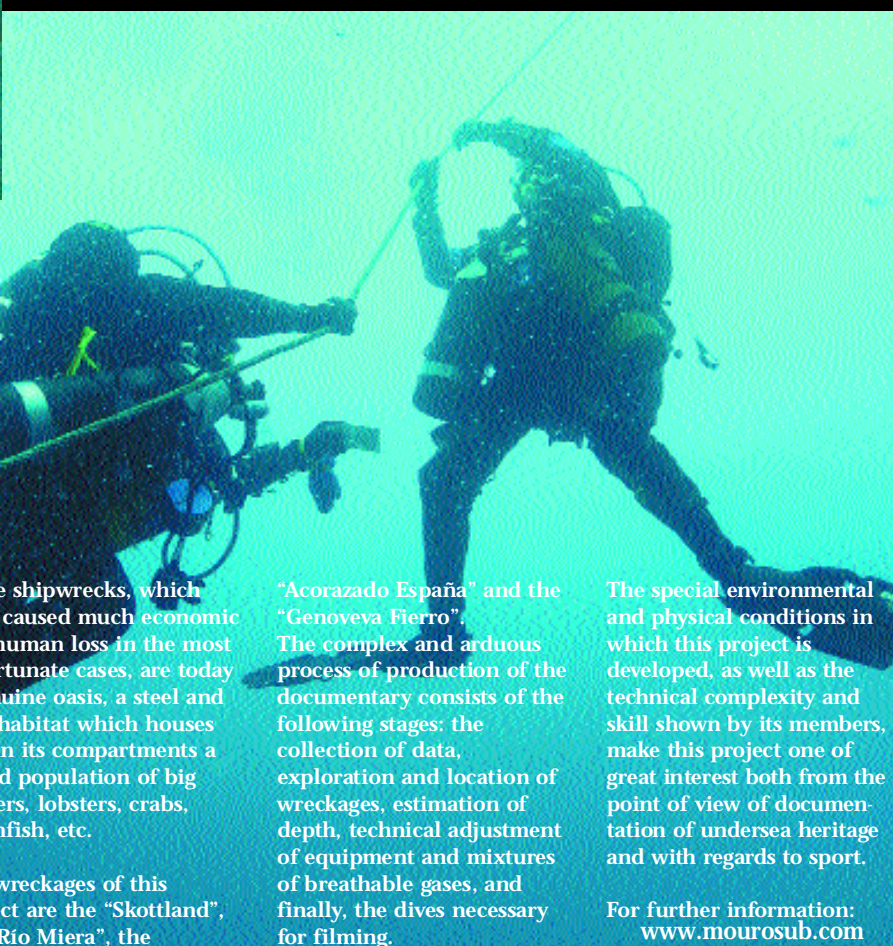
The "España" lies sunk at about three miles to the North of Galizano Cape beyond the Cabezo, 75 m deep with the keel facing the sun.

"ESPAÑA'S" TREASURES. PICTURES LEO DEL RINCÓN Y JOSÉ ANTONIO FERNÁNDEZ

DIFERENTES MOMENTOS DE LA INMERSIÓN: CARGAS EXPLOSIVAS Y CASCO DEL ACORAZADO; CONSULTA DE LAS TABLAS Y DESCOMPRESIÓN ANTES DE SALIR A LA SUPERFICIE. A LA DCHA. UN CONGRIO HABITUAL MORADOR DEL "ESPAÑA".



DIFERENT STAGES OF THE DIVE: EXPLOSIVES AND HULL OF THE "ACORAZADO"; CHECKING OF TABLES AND DECOMPRESSION BEFORE GOING UP TO SURFACE. ON THE RIGHT, A CONGRIO, A USUAL TENANT OF THE "ESPAÑA".



The Mourosb'04 Project, led by Leo del Rincón and José Antonio Bermejo, is intended to give graphic evidence of the shipwrecks that occurred in the Cantabrian sea during the first half of the 20th century with the ultimate purpose of making a documentary.

These shipwrecks, which once caused much economic and human loss in the most unfortunate cases, are today a genuine oasis, a steel and iron habitat which houses within its compartments a varied population of big congers, lobsters, crabs, moonfish, etc.

The wreckages of this project are the "Skotland", the "Río Miera", the

"Acorazado España" and the "Genoveva Fierro". The complex and arduous process of production of the documentary consists of the following stages: the collection of data, exploration and location of wreckages, estimation of depth, technical adjustment of equipment and mixtures of breathable gases, and finally, the dives necessary for filming.

The special environmental and physical conditions in which this project is developed, as well as the technical complexity and skill shown by its members, make this project one of great interest both from the point of view of documentation of undersea heritage and with regards to sport.

For further information: www.mourosb.com