



**NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL
PUERTO DE BILBAO
(1841 – 1878)**

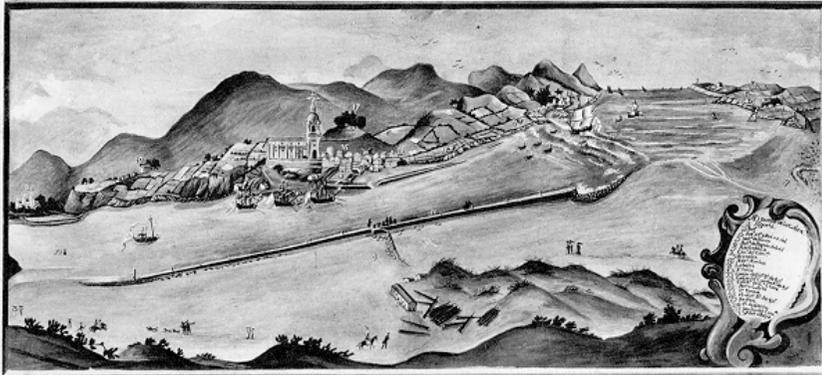
Ramón Ojeda San Miguel

CASTRO URDIALES

2011



NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)



Con el título “Naufragios en la entrada del Puerto de Bilbao (1841 – 1878)”, este pequeño trabajo está dedicado a recoger las noticias de los accidentes marítimos ocurridos en aguas bilbaínas, y publicadas en los periódicos y revistas más importantes de la época. Le elección de las fechas no es casual: 1841, porque es el año a partir del cual comienzan a aparecer crónicas periodísticas referidas a los siniestros marítimos en la Ría de Bilbao; y 1878, pues con posterioridad la mayor parte de las catástrofes fueron ya seleccionadas y publicadas no hace muchos años por Manuel Torres Goiri¹. Todas las apreciaciones y explicaciones sintetizadas por este autor para entender los naufragios, son perfectamente aplicables para los años que ahora recogemos: “El puerto de Bilbao ha sido, desde tiempos remotos, escenario de numerosos naufragios. La dureza de los temporales en invierno, las imprevisibles galernas y la barra que se formaba en la desembocadura de la ría, han contribuido históricamente a una elevada cifra de siniestros con pérdida de vidas humanas”².

Buena parte de estas dificultades ya las pudimos comprobar en una investigación dedicada al puerto de Castro Urdiales, durante muchos siglos verdadero puerto de refugio y de apoyo a la navegación en el

¹ Torres Goiri, M., Aproximación a la Historia del Salvamento de Náufragos en el Puerto de Bilbao, Getxo, 2000 (3ª edición actualizada).

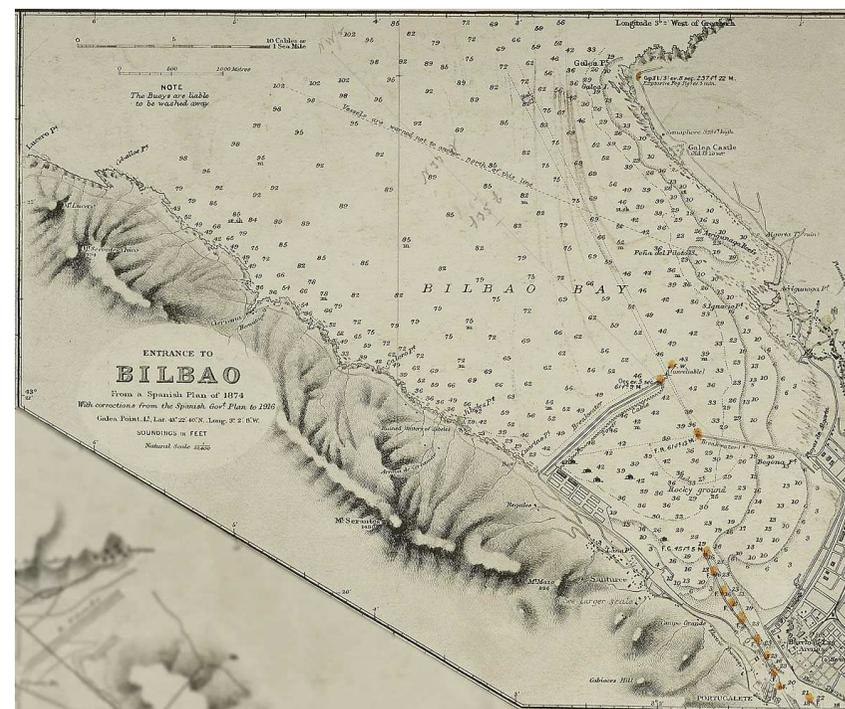
² Ibídem, p. 17.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

Abra bilbaína³. El mayor problema era la formación de la famosísima *Barra de Portugalete*⁴. Sin embargo, no era el único: “Pero no sólo la barra era escenario de naufragios; la playa de *El Salto* en Portugalete, la costa de Santurzi y los arenales y restingas de Getxo, fueron destino final de muchas naos que no pudieron acceder al puerto, se vieron arrastradas hacia ellas. Incluso la navegación por la ría no estaba antaño exenta de peligros; las varadas se sucedían periódicamente, y aunque no suponían un grave riesgo para las vidas, causaban serias pérdidas materiales”⁵.

Entre 1841 y 1878 hemos detectado en las crónicas de prensa un total de 48 naufragios y accidentes marítimos. Y en todos ellos el sistema de salvamento es el mismo que el descrito por Torres Goiri: “Ante un naufragio con vidas en peligro y una vez corrida la voz por quienes se habían apercibido del hecho, se formaba un grupo de personas en las inmediaciones, integrado principalmente por la gente de mar disponible. Reunidos y provistos de un rudimentario material (cabos, anclas, perchas, bastones ferrados y más tarde arcaicos lanzacabos tipo fusil o cañón) tomaban las decisiones oportunas para el rescate. En caso de que no fuera posible el salvamento por tierra, se intentaba el rescate con lanchas. Las embarcaciones habitualmente empleadas eran las propias de las labores de lemanaje. A falta de una organización y entrenamiento adecuados, los salvamentos se realizaban según la experiencia y buen saber de los presentes, siendo en ocasiones

una demostración heroica de la lucha del hombre contra los elementos. Otras veces, el buque quedaba destrozado sin que nada pudiera hacerse, falleciendo los tripulantes ante la horrorizada mirada de quienes contemplaban la catástrofe”⁶.



³ Ojeda San Miguel, R., Castro Urdiales puerto de Salvamento. Documentos para la Historia de la Navegación, 1750 – 1850, Castro Urdiales, 2003.

⁴ La Ría y el fin de la barra de Portugalete. Evaristo Churruca, 7º ejemplar de la “Colección Marómetro”, Portugalete, 2009.

⁵ Torres Goiri, ob. cit., p. 17.

⁶ Ibídem, pp. 17 y 18.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

NAUFRAGIOS Y ACCIDENTES – PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

<u>EMBARCACIÓN</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>AÑO</u>	<u>MES</u>
GOLETA	JOVEN RUFINO	1841	ENERO
QUECHEMARÍN	CARIDAD	1846	AGOSTO
BERGANTÍN	DILIGENTE	1847	DICIEMBRE
	EDUARDO	1850	NOVIEMBRE
LANCHÓN	ADELA	1852	MAYO
LANCHAS DE PESCA		1853	MARZO
LANCHÓN		1853	SEPTIEMBRE
BERGANTÍN	WILLIAM	1853	DICIEMBRE
GOLETA	PILAR	1854	ABRIL
GOLETA	FELICITE	1854	ABRIL
GOLETA	EMILIA	1854	NOVIEMBRE
LANCHÓN	SAN JOSÉ	1856	MARZO
BERGANTÍN GOLETA	NICOLASA	1856	JUNIO
QUECHEMARÍN	CARMEN	1856	NOVIEMBRE
POLCRA	PRIMERA CLAVELINA	1857	MARZO
VAPOR	DUQUE DE LA CONQUISTA	1858	FEBRERO
VAPOR REMOLCADOR	BILBAO	1859	FEBRERO
BERGANTÍN GOLETA	EMILIA	1860	ENERO
LANCHÓN	INOCENCIA	1860	SEPTIEMBRE
GOLETA	ÁNGELA	1860	DICIEMBRE
LANCHA		1860	DICIEMBRE
BERGANTÍN GOLETA	DIONISIA	1861	ENERO
VAPOR	NIÑA	1861	FEBRERO
CORBETA	LINDA	1862	NOVIEMBRE

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

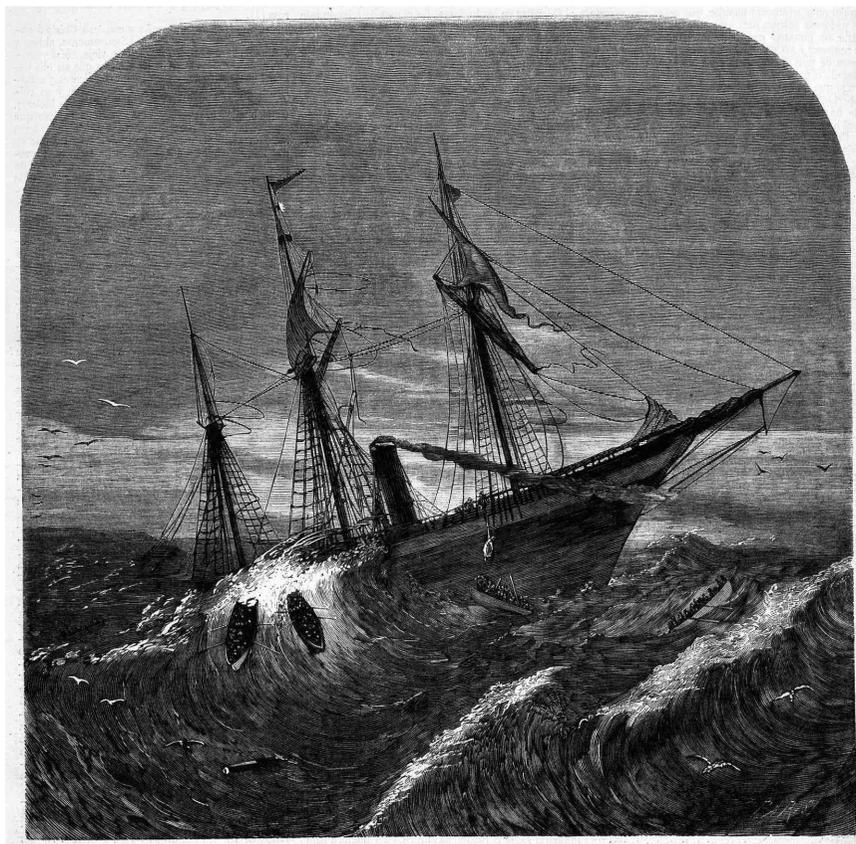
BERGANTÍN GOLETA		1862	NOVIEMBRE
GOLETA	SULLY	1863	ENERO
VAPOR	RITA	1863	MARZO
BERGANTÍN	TIBURÓN	1863	JUNIO
GOLETA	JEUNE MARTHE	1863	OCTUBRE
BERGANTÍN GOLETA	FARAÓN	1863	DICIEMBRE
LANCHÓN	FELICE	1864	JULIO
BERGANTÍN GOLETA	TENERIFFE MARI-PORT	1864	NOVIEMBRE
PAILEBOT		1866	FEBRERO
LANCHA DE PESCA		1866	MARZO
PATACHE		1867	DICIEMBRE
LANCHA DEL PRÁCTICO		1870	NOVIEMBRE
VAPOR	HARTPOOL	1872	MARZO
LANCHA		1872	ABRIL
BERGANTÍN GOLETA	TUPAN	1872	DICIEMBRE
VAPOR		1874	NOVIEMBRE
BARCA	JUANITA	1874	DICIEMBRE
GOLETA		1875	DICIEMBRE
VAPOR	IBARRA Nº. 2	1876	AGOSTO
GOLETA	CECILIA	1877	OCTUBRE
LANCHA		1878	AGOSTO
VAPOR	SANTOÑA	1878	SEPTIEMBRE
VAPOR	BATERNOK	1878	DICIEMBRE
VAPOR	LAAGCHESTER	1878	DICIEMBRE

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

AÑO	NÚMERO
1841	1
1846	1
1847	1
1850	1
1852	1
1853	3
1854	3
1856	3
1857	1
1858	1
1859	1
1860	4
1861	2
1862	2
1863	5
1864	2
1866	2
1867	1
1870	1
1872	3
1874	2

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

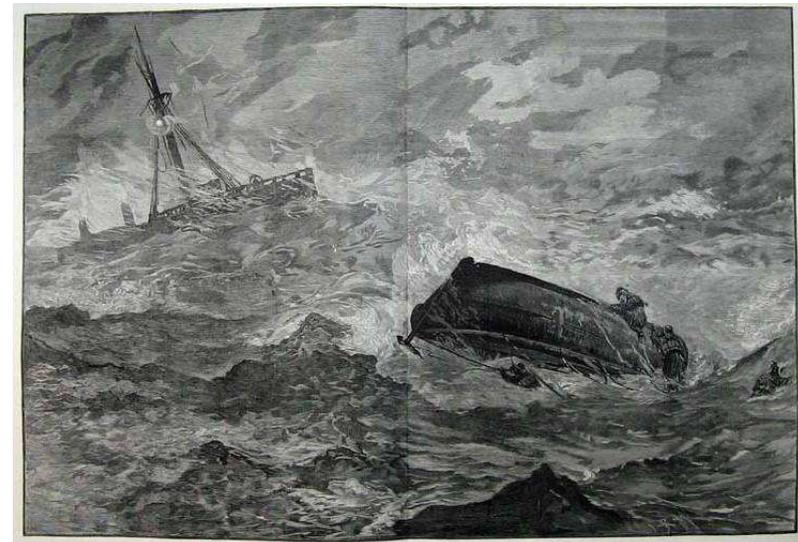
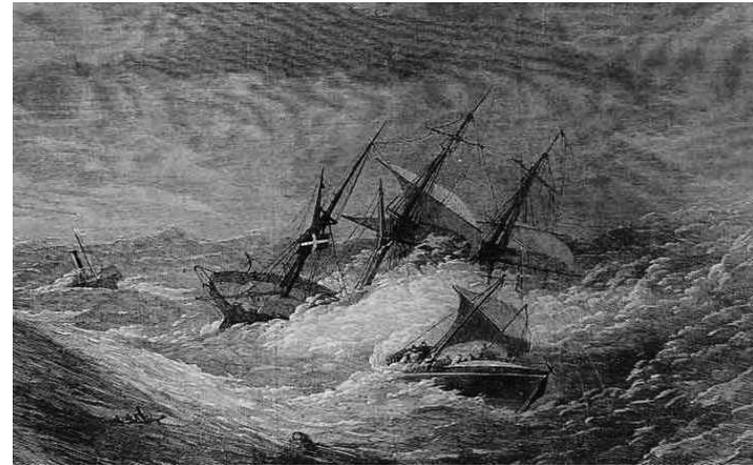
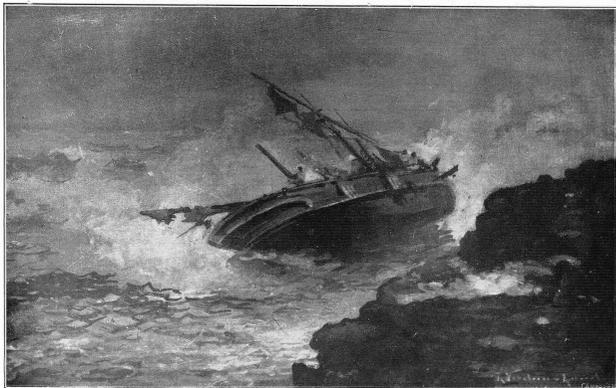
1875	1
1876	1
1877	1
1878	4



NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

Como podemos comprobar en la relación de crónicas, entre 1841 y 1878, de todos los siniestros, 11 corresponden a lanchas de pesca, de lemanaje y lanchones; 9 son accidentes de vapores; y, muy en consonancia con la navegación de la época, el resto son embarcaciones mercantes de vela. En este último tipo de buques, 8 son goletas, 7 bergantines-goleta, 3 bergantines, 2 quechemarines, y luego un único caso en polcras, corbetas, pataches y barcas.

De los 37 años rastreados en los principales periódicos hispanos, en 25 hubo siniestros, a veces muy graves, en la Ría de Bilbao. Pocos, tan sólo 3 siniestros, en el primer decenio (1841 – 1849). De nuevo, muy en armonía con la recuperación de la producción de buques de madera en las orillas del Nervión⁷ y el renacimiento del tráfico naval de Bilbao, el número de naufragios y accidentes crecerá en los decenios siguientes: 14 (1850 – 1859), 18 (1860 – 1869) y 13 (1870 – 78).



⁷ Ojeda San Miguel, R., último apogeo de la construcción de buques de madera en la ría de Bilbao (1840 – 1870), Notas de prensa, Castro Urdiales, 2011.

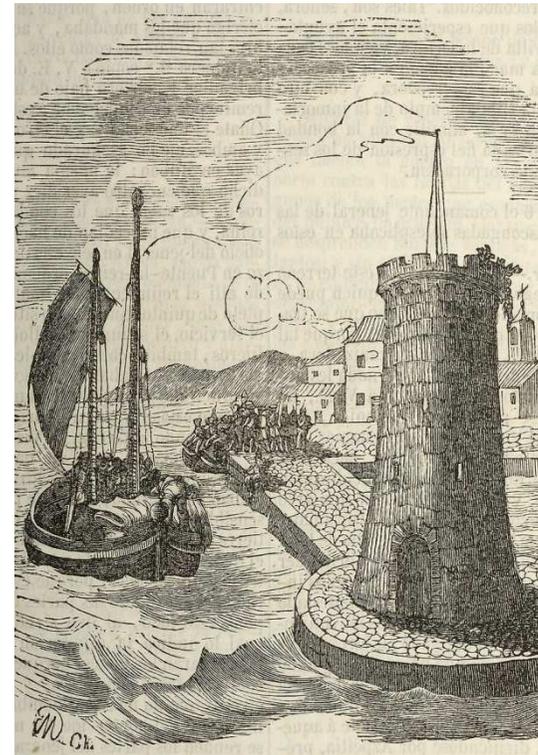
NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

En muchos de los siniestros, los barcos varaban y encallaban en los arenales de la muy variable *barra de Portugalete*: “Su tamaño y movilidad dependían de la acción de las corrientes, avenidas o temporales. La vaciante de la ría formaba un sinuoso canal navegable de dirección y profundidad variables, resultando especialmente peligroso cuando se formaba en dirección a los arrecifes de Portugalete o hacia el extremo de *La Mojjonera* en los Arenales de Getxo”⁸.

Los golpes de mar y a veces los vientos huracanados, muy en especial los peligrosísimos del Sur, hacían también su trabajo: “La mar, libre de obstáculos, rompía directamente sobre los bancos de arena, dificultando aún más el tránsito de los barcos. Las maniobras en el canal comportaban un gran riesgo, especialmente para los barcos de vela, un ligero error, un golpe de mar o una racha fuerte de viento podían hacerles varar”⁹.

Otras veces, los errores en la interpretación de las órdenes y señales dadas por el *Piloto Mayor* desde la *Torre* también desembocaban en resultados fatales: “una torre cilíndrica al final del muelle de Portugalete, que sería conocida como *Torre del Piloto Mayor*. Las maniobras de los barcos se dirigían desde la parte alta de la torre, donde estaba instalado un mástil dotado de movimiento vertical y transversal con el que se apuntaba hacia el lugar donde el buque debía dirigir su proa. Los buques de salida cruzaban la barra desde dos horas antes hasta la hora de la pleamar y los de entrada desde esta hora hasta

dos horas después. En primer lugar, el Piloto Mayor o alguno de sus ayudantes daban a conocer a los barcos el calado máximo autorizado ese día. El izado de una bandera blanca en el mástil de la torre indicaba



a los buques de salida que podían cruzar la barra. Al llegar a la altura de la portugaluja plaza de El Solar, el Piloto Mayor comenzaba a indicar al buque hacia donde debía dirigir su proa inclinando el mástil a una u otra banda, si éste permanecía vertical quería decir que mantuviese el timón a la vía. Para permitir el paso a los barcos de entrada, izaba una

⁸ Torres Goiri, ob. cit., p. 19.

⁹ *Ibidem*.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

bandera de color rojo, dirigiendo la maniobra desde que el barco comenzaba a abocar al canal. Si deseaba indicar a un barco que no siguiera avante, movía la bandera con rapidez de un lado a otro. Cuando el puerto estaba cerrado se colocaban dos bolas negras pendiendo del mástil de la torre. Durante la noche, para indicar a un buque que podía salir se colocaba un farol de luz roja en lo alto de la torre, dirigiendo su haz de luz hacia el SO; las caídas hacia una u otra banda se indicaban mediante faroles de luz natural colocados a uno u otro lado de la luz roja, para que el timón se mantuviese a la vía, el farol rojo lucía en solitario. La señal que permitía la entrada de noche era un farol rojo con su haz hacia el Oeste, ocultándose por espacio de medio minuto y volviendo a lucir después, repitiéndose la señal hasta que el buque respondía con dos pitidos indicando haber comprendido, entonces el farol rojo quedaba fijo y el buque podía adentrarse en la barra, siendo dirigido como antes se ha explicado. Para negar a los buques la entrada y salida de noche, se colocaba el farol rojo dirigiendo su foco hacia ellos, enseñándoles y ocultándoles la luz en períodos de un segundo durante cuatro o cinco minutos, retirando definitivamente la luz después”¹⁰ .

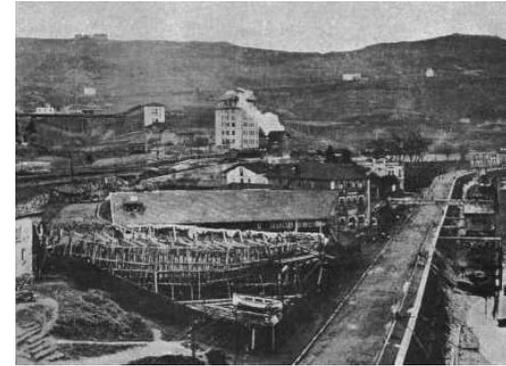
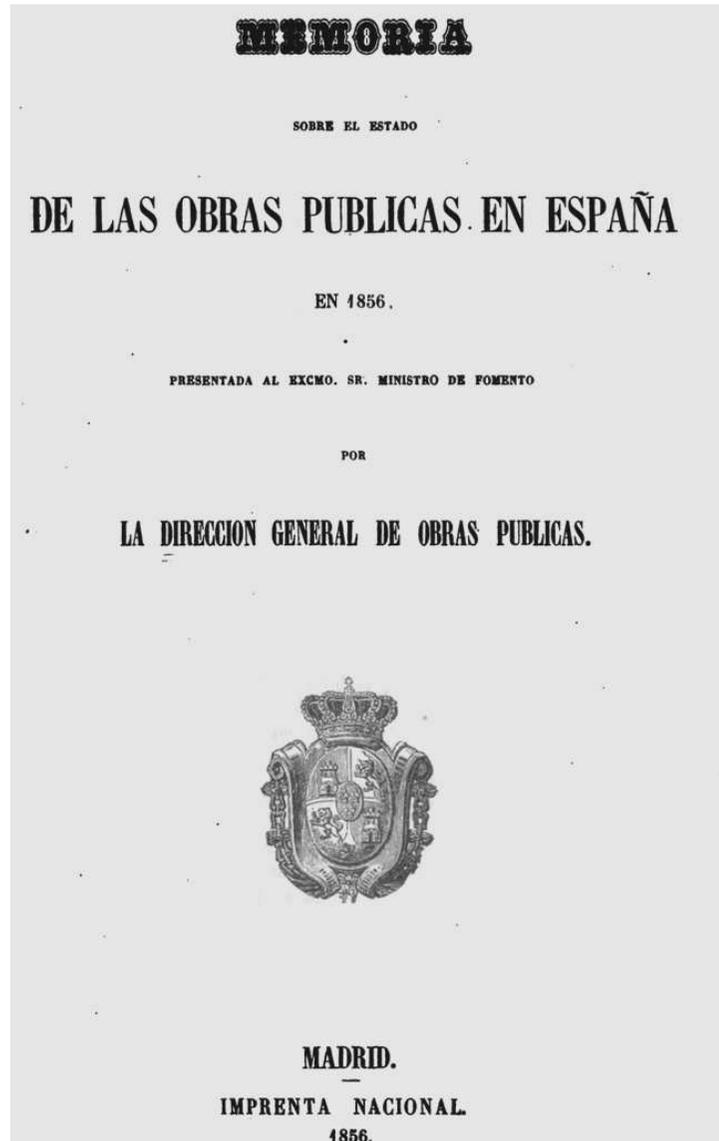
Por otro lado, hay que constatar que la burguesía de Bilbao, comerciantes y armadores, presionaron siempre a las autoridades portuarias y al Gobierno de Madrid, en este período responsable de las infraestructuras, para que se mejorase el trayecto de la ría y se acometiese la resolución del problema de la barra.. Como importante paliativo, en 1854 tuvo lugar un importante hecho: llegó a la ría el

vapor-remolcador *Bilbao*. La misión principal de aquel buque era ayudar a cruzar la barra, y, en caso de encallar, tratar de arrastrar y sacar de los arenales a los barcos siniestrados. El remolcador se sufragó por suscripción entre los comerciantes de la Villa (en poco tiempo se allegaron más de un millón de reales). Al poco de su llegada desde Inglaterra, el buque tuvo también otra misión: intentar dulcificar la entrada de la ría moviendo una gigantesca rastra sobre las arenas de la barra. Pero, también este salvador remolcador fue víctima de la ría: en el mes de febrero de 1859 se fue a pique, después de que el cable de la gabarra del carbón se enredase entre las paletas de la embarcación.



¹⁰ *Ibidem*, pp. 30 y 31.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)



Puerto y ria de Bilbao.—Desde el año de 1849, época en que se hizo cargo del servicio de este puerto la Administracion, figura en las obras nuevas ejecutadas por la misma el muelle del Solar de Portugaleta, inmediato al pueblo que le dá nombre: se construyó en sustitucion de otro viejo de mampostería que su estado ruinoso hacia indispensable renovar, por el cual pasaban las aguas de la marea é inundaban la playa ó terreno en donde en el dia tratan de edificar los particulares de dicha villa. Es de sillería la cara exterior y los macizos de mampostería con mortero hidráulico: la ventaja que reporta su construccion, se deduce al saber que ha sustituido á otro muelle antiguo y se halla en un paraje de los mas avanzados al mar. De haberlo elevado á la altura del inmediato que se extiende hasta el mar, y del que forma parte, resulta la conveniencia de servir de camino de sirga á las lanchas que asisten á los buques en su entrada y salida á este puerto, pudiendo en cualquier tiempo ir á la sirga desde su fondeadero. Los pretiles de que se halla coronado por ambos lados ofrecen seguridad para los que transitan por la noche.

El muelle del astillero de Deusto, construido de mampostería con mortero hidráulico, tiene por objeto prolongar el camino y evitar las interrupciones que sufren las sirgas al pasar dicho astillero, consiguiendo al mismo tiempo dar ensanche á este por haberse cortado la playa donde existe, y estrechado el canal en este punto. Tambien se halla coronado de una línea de pretiles que llena el objeto indicado anteriormente.

El muro de piedra en seco, empezado á construir por bajo de San Mamés, y la limpia de la playa ó chorrera así llamada comunmente, debia llenar el objeto de dar mas profundidad á la canal de la ria en este punto, extrayendo el cascajo que contiene y depositándolo como terraplen detrás del mismo muro; pero rescindida la contrata de estas obras por la superioridad han quedado pendientes.

Las obras de conservacion se han reducido á algunas reparaciones de importancia en los muelles, entre las que se cuenta la reedificacion de los situados entre el desierto y Portugaleta; construccion antiguas que cortan la playa de Sestao. Es-

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

. 97

los muelles construidos de mampostería, la mayor parte sin mezcla, se hallan arruinados, y reparados que sean presentarán seguridad á los buques que varados esperan la salida á la mar: al mismo tiempo tienen la ventaja de encauzar la ría, y dar mas fuerza á la corriente que puede favorecer mucho á la limpia del canal de la barra.

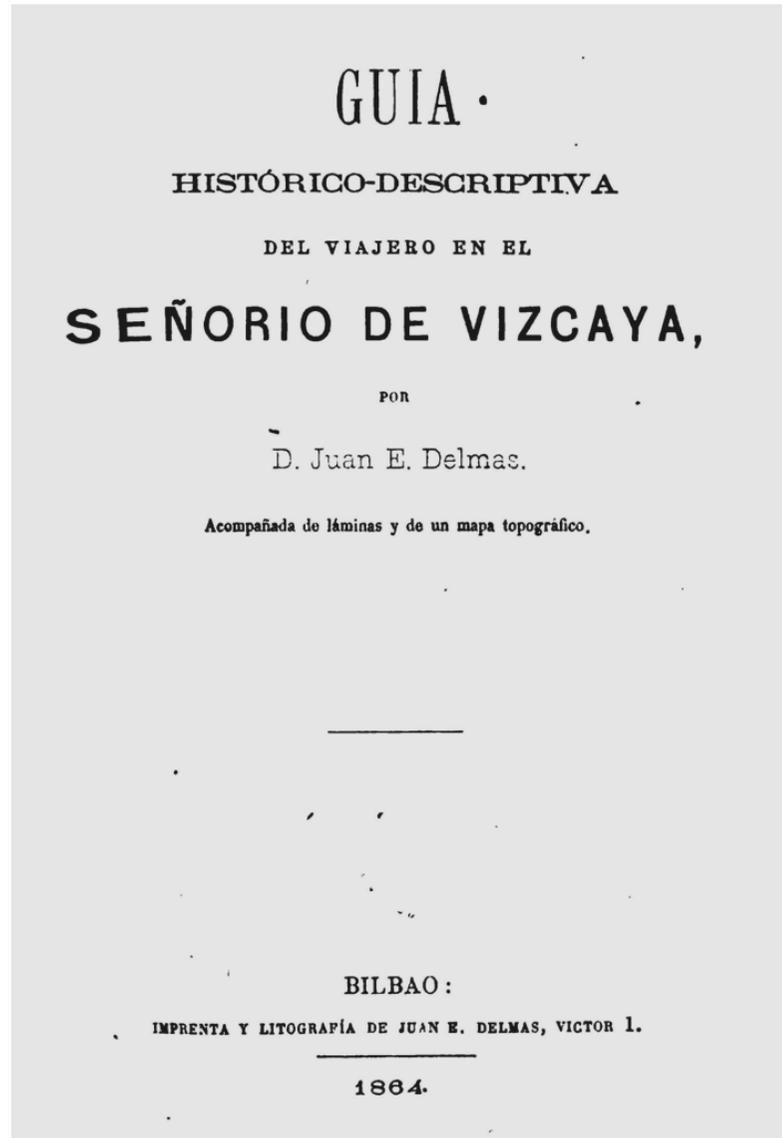
La reparación de un trozo del muelle de Deusto levantado de sillería sobre emparrillado; la de los muelles de Portugalete á mayor altura; la del dique; la de los muelles de Zorroza, que comprende varios trozos viejos desmontados y reedificados nuevamente, incluyéndose en estas obras los recalces de los muelles de las dos leguas que median entre Portugalete y Bilbao, reboques en sus paramentos con mezcla hidráulica, tomas de juntas de la sillería y reparos con hormigon hidráulico en los pavimentos, han sido últimamente ejecutadas. El camino de sirga se ha terraplenado en varios puntos para darle ensanche. Las ventajas obtenidas por estas obras son conocidas por haberse puesto en estado de conservacion, y las líneas de pretiles construidas han hermoñado el camino de sirga dándole para las personas que transitan de noche una seguridad de que antes carecía, poniendo así término á los frecuentes accidentes á que se hallaban expuestos los transeúntes.

Para auxilio de este puerto se estableció una línea telegráfica que ha puesto la entrada de la ría en comunicacion con la villa: así se saben circunstanciadamente los sucesos que puedan ocurrir en la barra, y se tiene conocimiento inmediato de las entradas y salidas de buques. La mayor altura dada á la caseta de señales del Piloto mayor proporciona la facilidad de hacerlas á los buques que se dirigen á la barra, y al propio tiempo un local en que tener á la mano los auxilios necesarios para en caso de accidente.

Estado que manifiesta los gastos originados en este puerto y ría desde el año de 1849 en que principiaron por cuenta de la Direccion general.

	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.
Gastos generales.	7,050	41,668	43,474	46,233	44,538	53,207	»
De servicio marítimo.	»	47,375	47,246	48,655	24,538	44,730	23,062
Obras de conservacion y reparacion.	443,345	497,744	422,193	442,714	38,604	475,150	210,373
Obras de nueva construccion. ...	»	3,244	70,372	94,904	187,455	130,515	44,854
Proyectos de mejora de la ría. ...	»	»	»	4,140	4,027	»	1,369
Auxilios de puerto.	20,150	9,134	49,825	10,649	43,830	37,940	36,964
Gastos de administracion y recaudacion.	»	»	»	860	2,451	»	»
Gastos de plantacion de arbolado. ...	»	»	»	4,322	896	»	»
Totales.	433,495	234,518	241,304	283,418	285,034	399,663	369,826





Describe el Abra de Bilbao una figura semi-elíptica, cuyo eje menor, tomado desde la Galea á Ciérvana, tiene
BILBAO. 71

tres millas de distancia, y su semi-eje mayor, desde la barra al frente de la Punta de la Galea, una y media millas. Su profundidad es crecida, no bajando de 80 piés por término medio, pero se amengua rápida y considerablemente hácia la barra, formada de enormes bancos de arena que la cierran de costa á costa. Tiene sin embargo la ventaja de poder atravesarse por ella con los vientos del primero y cuarto cuadrantes, y parte de los del segundo, aunque la mar esté brava, como cuenta la nave que la acometa con fondo bastante para traspasarla, porque mar y viento, en los temporales, siguen la misma direccion. Las aguas del rio que desembocan en la barra, abren en ella un canal que cambia de rumbo, segun que las mares y vientos empujen ó remuevan las arenas, canal poco profundo en las bajas-mareas, pero que en las aguas vivas permite la entrada á los buques de diez y ocho piés de calado. Pasado el escollo, penetran estos en el Nervion, y fondean en los cómodos varaderos del Desierto, Luchana y Olaveaga, subiendo los de pequeño cabotaje y algunos vapores hasta los muelles del Arenal de Bilbao. Como los mejores fondeaderos son los de Olaveaga, en cuyas dos orillas vive una poblacion crecida, é intelijente en las faenas del mar, en ellas se detienen esa multitud de buques de vela y de vapor que surcan la ría y barra incesantemente. Las operaciones de carga y descarga se hacen por medio de pinazas y gabarrones que navegan desde Bilbao á Olaveaga y vice-versa. Arriados al costado del buque se trasbordan las mercaderías á los gabarrones, los cuales á su vez las conducen y depositan sobre los muelles del Arenal ó de Ripa: vuelven á cargar las destinadas á la esportacion, y las tras-

En las aguas vivas de los dias 8, 9 y 10 de marzo de este año, dió la sonda en la barra 22 piés de fondo.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

bordan á las bodegas de los buques surtos en los fondeaderos. Reconocidos los géneros por la hacienda en los muelles ó en los almacenes de la aduana, desde los primeros, si son los de Ripa, se cargan en los trenes del ferrocarril del servicio de la estación, y desde los segundos, se arrastran hasta la misma por grandes vehículos dispuestos para el caso.

El puerto de Bilbao es uno de los que en España importa más artículos del extranjero y de nuestras posesiones de Ultramar. Los frutos coloniales, los caldos, el bacalao, los tejidos, las maderas, las hilazas, la quinca-lla, la maquinaria y las sustancias químicas rinden las mayores sumas á la hacienda. Su esportacion principal consiste en harinas, granos, rubia, vinos, frutas y menas y los productos de sus fábricas. La siguiente tabla demostrativa de las cantidades recaudadas por la aduana de Bilbao desde su instalacion en 1841, puede dar una idea del movimiento de importacion por su puerto.

Años.	Reales.	Cs.	Años.	Reales.	Cs.
1841 (desde octubre)	470,755	33	1853.....	12,733,124	24
1842.....	10,070,919	20	1854.....	16,937,140	8
1843.....	9,338,867	62	1855.....	18,130,834	>
1844.....	9,619,339	43	1856.....	19,081,768	36
1845.....	15,741,812	26	1857.....	19,575,116	4
1846.....	17,108,332	31	1858.....	17,147,887	13
1847.....	14,341,014	9	1859.....	19,908,711	53
1848.....	13,014,225	18	1860.....	22,043,993	70
1849.....	11,995,770	2	1861.....	28,212,673	47
1850.....	16,451,313	16	1862.....	24,039,252	85
1851.....	17,249,073	2	1863.....	26,110,904	2
1852.....	16,925,917	26			

El principal comercio de esportacion de Bilbao hasta el comienzo del presente siglo, era el de lanas, como que para contener las cónodamente se construyó un grandioso edificio en Bilbao la Vieja contiguo al puente de San Antonio y sobre el rio, que lleva el nombre de *Almacén de lanas*. Desde él y con la mayor facilidad se cargaban en las gabarras que atracaban á un pequeño dique sobre que está fundado, las *sacas de lana* que se con-

El movimiento de la navegacion puede calcularse por término medio en 300,000 toneladas al año. El de buques de vapor es tan continuado, que diariamente dan fondo muchos de ellos en el Arenal, Olaveaga, Luchana y el Desierto, segun sus piés de calado. Bilbao sostiene varias líneas de estos buques con puertos nacionales y extranjeros, y además, recalán á sus aguas otros de diferentes empresas á buscar mercado. No bajan de 40 los que le visitan actualmente. Vamos á esponer en seguida algunos datos que acrediten las cifras que acabamos de enumerar.

ESTADO DE LOS BUQUES

entrados en el puerto de Bilbao durante el año de 1863.

De América.	ESPAÑOLES.					EXTRANJ.		N.º de buques.	Tonel. de buques.	Idem métricas.	Tripulantes.	Cabinos.
	Del extranjero		Gran cabotaje.		Pequenoid.	Vela	Vap.					
	Vela	Vap.	Vela	Vap.	Vela							
30	186	187	820	186	135	394	26	1958	137906	193566	15832	30174

Los 420 buques extranjeros del precedente estado, se clasifican de este modo:

	Número de buques.	Tripulantes.	Toneladas.
Ingleses.....	136	1174	23215
Franceses.....	222	1358	20266
Noruegueses.....	36	317	7634
Holandeses.....	10	67	898
Dinamarqueses.....	10	58	789
Suecos.....	3	22	587
Prusianos.....	2	20	558
Hanoverianos.....	1	5	80
TOTALES.....	420	3021	54027

ducian á los grandes buques que levaban para el extranjero. Solamente el año de 1808 embarcó Bilbao una gran parte de las que

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

74

BILBAO.

Los buques salidos en el mismo año de 1863 ascienden á 1890 con 15,280 tripulantes y 129,704 toneladas de arqueo, ó sean 151,246 toneladas métricas: de manera, que reunido el número de toneladas métricas de entrada y salida por el puerto de Bilbao en 1863, tendremos un total de 344,812 toneladas.

Presentaremos también otro dato que prueba el progresivo aumento de la navegación en nuestro puerto. Es el estado del último quinquenio.

ESTADO DE LOS BUQUES NACIONALES Y EXTRANJEROS
entrados en el puerto de Bilbao en los últimos cinco años.

AÑOS.	Españoles	Extranjeros	Total.
1859	1422	154	1574
1860	1333	216	1549
1861	1421	237	1658
1862	1429	226	1655
1863.....	1538	420	1958

La matrícula, según lo hemos dicho en otro lugar, es, sino la primera, al menos la segunda de la Península. Al principiar el año de 1864 contaba con 819 buques en la mar, midiendo 79,073 toneladas, con arreglo á los datos oficiales; pero este tonelaje debe ser mayor, en razón á que, habiendo rejido métodos distintos para arquear los buques y efectuándose esta operación en años diferentes, de presumir es que los navieros se aprovechasen de las producciones de la Península. El siguiente estado bastará para demostrarlo.

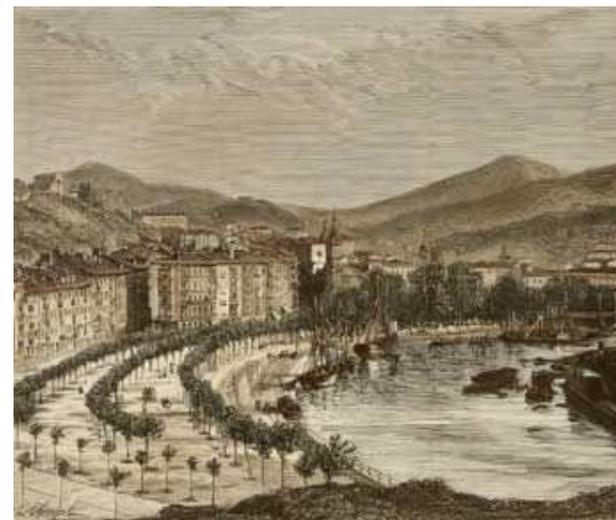
Lana leonesa con sus añinos...	sacas	12,112
Id. segoviana	»	9,224
Id. castellana	»	13,006
Id. extremeña.....	»	4,914
Id. albaracín y Teruel..	»	700
Id. valenciana	»	440
TOTAL DE SACAS...		40,396

BILBAO

75

circunstancias que les eran más favorables para que, sin separarse de la ley, aparecieran aquellos con menores capacidades de las que realmente contenían, porque no entraban en el arqueo las cámaras, carboneras y otros departamentos de los buques. Por el siguiente estado puede venirse en conocimiento de lo que significa la matrícula de Bilbao.

Buques de más de 400 toneladas.		De 200 á 400.		De 80 á 200.		De 20 á 80.	
21 con	10,128	83 con	20,729	242 con	28,235	264 con	7446
De menos de 20.		Idem extranjeros, aband.ª en Bilbao.		Vapores.		Total general de buques y toneladas.	
471 con	2086	19 con	6650 ton.	23 con	fuera de 3550 ts. y 1604 cab.	819 con	79,073 ts.



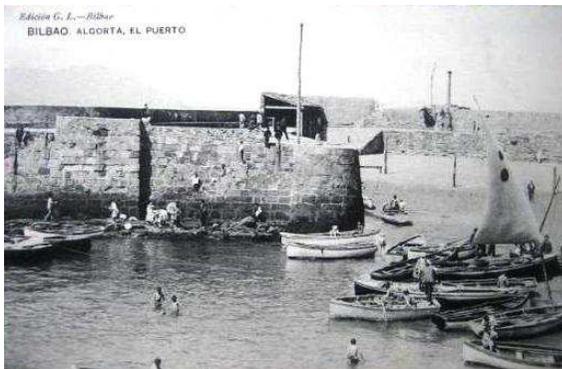
**RECORTES DE
PRENSA**



NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

19 DE ENERO DE 1841¹

El mismo día (5 de enero) varó en los arenales de Guecho, como anunciamos en nuestro último número, la goleta Joven Rufino. Perecieron en el naufragio el capitán y el grumete, y se salvó a nado el resto de la tripulación. Pero la pasajera no pudiendo seguir su ejemplo subió al palo mayor huyendo de las olas, y permaneció asida fuertemente a él. Este espectáculo conmovió como era natural a los habitantes de Algorta, que resolvieron salvar a aquella desgraciada. Movidos de tan humana intención dos jóvenes, cuyos nombres sentimos no poder publicar, se lanzaron al mar a pesar del estado inquieto en que se hallaba y a nado llegaron a borde del anegado buque, le cogieron y la salvaron de una muerte indudable. Dicen ser esposa de un militar que se halla en Santander a donde iba a reunirse. Semejantes hechos de valor deberían ser recompensados, y en Vizcaya acontecen muy a menudo rasgos de esta naturaleza.



¹ El Nacional, número 1847

18 DE ENERO DE 1843²

Según participa el capitán del puerto de Pasajes en 9 de este mes, el bergantín mercante titulado *Luis Alfredo* su capitán D. Pedro Goicoechea, procedente de Montevideo, con carga de cueros, naufragó el mismo día al tomar el puerto, salvándose sólo el indicado capitán y el tercer piloto, habiendo perecido el resto de la tripulación, compuesta de nueve personas y el práctico que tomó en Santurce y perdiéndose totalmente el buque y cargo, sin que seis lanchas listas pudieran darle el menor auxilio por causa del recio temporal que reinaba.

23 DE AGOSTO DE 1846³

Buque encallado. Escriben de Bilbao al *Clamor* con fecha del 17:

Ayer al obscurecer encalló en la barra de Portugalete el quechemarín *Caridad* de la matrícula de Gijón, su capitán don Juan García Rendueles, y en la madrugada de hoy apareció en un arrecife entre Santurce y Portugalete, salvándose la tripulación y cinco pasajeros después de haber corrido inminente peligro por hallarse el mar muy peligroso.

Las autoridades con el celo y energía que las distingue, están practicando las más vivas diligencias para restaurar el cargamento que conducía dicho buque, el cual consiste en carbón fósil, vidrios y raba procedente de Gijón; pero según el estado en que se halla el expresado

² El Heraldo, número 188.

³ El Español, número 661.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

buque a la hora en que escribimos estas líneas, y el punto adonde lo lanzó el mar, con dificultad se aprovechará una pequeña parte de él.- Sabemos por buen conducto que a los pocos momentos de haber varado izó bandera demandando socorro: esta señal y las voces lastimeras que daban los que luchaban con la muerte no fueron suficientes para que los que tienen obligación acudiesen a prestarlo; mas hallándose por casualidad varios forasteros en Portugalete, y entre ellos, según nos han asegurado, el general don Francisco Valdés, y viendo el riesgo que corrían los que se hallaban a bordo, impelidos por los generosos sentimientos hacia el bien de la humanidad, mandaron salir a su costa una lancha a recogerlos, que si no ser por esta circunstancia tal vez todos hubieran perecido.

10 DE SEPTIEMBRE DE 1846⁴

Comunicado.

Señores redactores de EL CLAMOR PÚBLICO.

Muy señores míos: habiendo visto una comunicación de Bilbao en que participa a Vds. el naufragio ocurrido la noche del 16 del próximo pasado al quechemarín nombrado *Caridad*, y a fin de que los hechos sean tal como han sucedido, por si hay algún interés en desfigurarlos, quisiera merecer de la bondad de Vds. dieran cabida en su apreciable periódico a las siguientes líneas:

⁴ El Clamor Público, número 709.

El 15 Bilbao, y con viento al O y la mar bella, nos presentamos en la abra de este puerto sobre las cinco de la tarde del 16. Tan pronto como llegamos al pie de la barra, hicimos señales con la bandera para que saliese práctico, mas nadie contestó, por lo que viramos en la vuelta de Algorta y Santurce, punto donde está el piloto mayor, a demorar hasta que se nos llamase para la barra, mas viendo que nadie parecía, volvimos sobre la barra y repetimos nuevas señales por dos veces o tres, pero todo fue en vano. En este estado y viniendo ya la noche, dimos la mayor y nos íbamos franqueando para afuera con ánimo de pasar la noche en la mar hasta el otro día; igual operación hacían otros dos buques que con nosotros estaban, pero como a las ocho y media observamos que el farol del castillo de la punta del muelle, llamaba para que fuéramos a la barra, y entonces encendiendo nuestros faroles, todos los tres buques arribamos en demanda de la barra; pero como nuestro buque era de menos calado que los demás y de más andar, fuimos los primeros que llegamos al pie de dicha barra, mas ¡cuál fue nuestra sorpresa al ver que el piloto mayor faltando a las obligaciones de su instituto no estaba en su puesto, para que con su lancha y farol nos marcase la canal de dicha barra! En este estado, y ya comprometidos encima del banco entre las rompientes fue cuando salió con su lancha, haciendo virar para fuera a una goleta, y echando un hombre práctico al otro buque para que entrase, dejándonos a nosotros en el mayor abandono, sirviendo con nuestro farol encendido de boliza o guía a los demás buques; pues no siendo así todos hubieran sufrido la misma suerte, gracias al abandono del que debiera ejercer mayor vigilancia.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

Entonces los continuos golpes de mar nos echaban a la playa, y aunque llegamos cerca de los muelles, ningún auxilio se nos prodigaba, a pesar de nuestros lamentos, por lo que nos arrojó sobre los arrecifes o peñas que hay sobre la punta del NE. En este estado todos los de abordo comenzaron a quitarse la ropa para ver de salvarse con más facilidad; pero gracias a la protección del capitán don Juan José Arechavala y al patrón de la lancha *Fuegos*, que arrojando más de dos veces la muerte, hicieron los mayores esfuerzos para salvarnos; pero no era ya posible arrimarse a nuestro buque dicha lancha y otra que mandó el señor general Valdés. Viendo no era posible salvarnos, se retiraron, y entonces dicho Arechavala y sus compañeros se fueron a la playa, desde donde presenciaron toda la noche cómo las olas que venían cubrían barco y gente, empezando ya a despedazarse.

Entonces echamos una pipa vacía amarrada con un calabrote, la que lograron coger y hacer firme, por donde se fueron echando algunos con el auxilio de dicho Arechavala y algunos otros que se lanzaban al mar en nuestro auxilio, animándonos siempre desde la playa, mas como había señoras a bordo, no era posible abandonarlas, así es que el capitán y un pasajero, marido de dicha señora, resistieron los horrores de una noche la más espantosa, haciéndose por momentos pedazos el buque y esperando ser víctimas de las olas; pero gracias al Todopoderoso pudieron resistir, ya yertos de frío y cansancio hasta las cuatro de la mañana, que todos nos hemos salvado: de todo esto se instruye sumario en la comandancia de Marina, para que caiga el castigo sobre el causante de tal desgracia, y de su resultado informará a Vds. su afectísimo S. S. Q. B. S. M. UN PASAJERO.



1 DE NOVIEMBRE DE 1846⁵

Señores redactores de EL CLAMOR PÚBLICO.

La manera impudente y voluntariosa con que en el comunicado inserto en el periódico de Vds núm. 709 que hasta este momento no ha llegado a mi noticia, se me ofende como piloto mayor de la barra y puerto de Bilbao, cuyo cargo hace 21 años desempeño con aceptación general; habiendo merecido testimonios auténticos de jefes de la marina Real nacionales y extranjeros, me impone el deber de refutar tan calumnioso ultraje.

⁵ El Clamor Público, número 756.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

La circunstancia de ocultar su nombre el que se ha permitido redactar semejante comunicado bajo la firma de un pasajero, aparte de dispensarme toda respuesta, patentiza el desprecio que merece tan miserable proceder. Solo apelando a un medio tan ratero, se pueden adulterar los hechos pintándolos con tamaña inexactitud, porque a ser lo que se dice verdad, seguro es que no escondería su frente. En cualesquiera de los casos, honran demasiado en darle contestación, y no lo haría sino porque sospechando quien sea mi cobarde detractor, quiero hacerle entender que no se me insulta impunemente.

Dice el articulista que al llegar al pie de la barra, el quechemarín *Caridad*, hizo señales pidiendo práctico y que nadie le contestó, siendo así que le ofreció sus servicios el piloto don Juan Antonio de Bazarte, a quien no quiso admitir a bordo, manifestándole que no tenía necesidad de nadie: falta a la verdad también cuando afirma que solo hicieron señales para entrar desde el muelle de Portugalete, pues la realidad de lo pasado que voy a referir fue la siguiente:

A las cuatro de la tarde del 16 de agosto, se presentaron en esta abra dos quechemarines que maniobraban para dirigirse a la barra a cosa de las cinco, la pleamar era de las once, por consiguiente en aquella hora toda la costa estaba en seco. La lancha de mi servicio hallábase en seco también en Santurce, desde donde les hice señales de que no acometiesen, a las que obedecieron al parecer poniéndose de orza: al mismo tiempo ordené a mi segundo, se trasladara en observación a la cabeza del muelle de Portugalete, sitio designado para las señales, quedando yo con mi tripulación en las peñas de Santurce para salir con la *Bolisa* en tiempo oportuno si la marea lo permitiese. Carrada la noche

se divisó levantarse una luz cerca de la barra y dirigirse a ella a pesar de que las señales de los faroles a cargo de mi segundo, prevenían al buque que no acometiese. En el momento que vi dicha luz, salí apresuradamente haciendo lo mismo, aunque en vano, y viéndole empeñado contra todas las órdenes no quedaba más, que el desesperado recurso de llamarle al SO. para dirigirle por la canal, desviándole del banco del NE. No comprendiéndose esa señal, el varamento era consiguiente, y sin embargo de los peligros que ofrecía la situación, ningún medio omití para salvar el buque y sus tripulantes, aunque lo primero no fue posible en razón a que las olas le empujaban hacia la restringa de piedras inmediatas al morro del muelle de las Arenas.

Deduce de lo expuesto, que a la primera aparición del buque, la costa estaba en seco, en términos que el práctico Bazarte hubo de ir en un bote, que olvidándose todavía su capitán de la regla de las mareas que todo marino debe tener presente, acometió a la barra contra las señales terminantes que se le hacían del muelle de Portugalete, y sin esperarme como debía, en vez de precipitarse, tanto para darle dirección como práctico, según lo ejecuté con el otro buque, y que el naufragio aconteció en consecuencia, por la presuntuosa tontería del capitán de negarse a recibir práctico, y por ignorar, o no querer cumplir sus obligaciones, toda vez que aun por el mismo artículo de las ordenanzas, que el comunicante transcribe en su nota, se comprueba que ninguna nave puede acometer a la barra hasta que hechas las señales de entrada descubra yo el farol que llevo oculto en mi lancha, hasta el instante en que deba ejecutarse.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

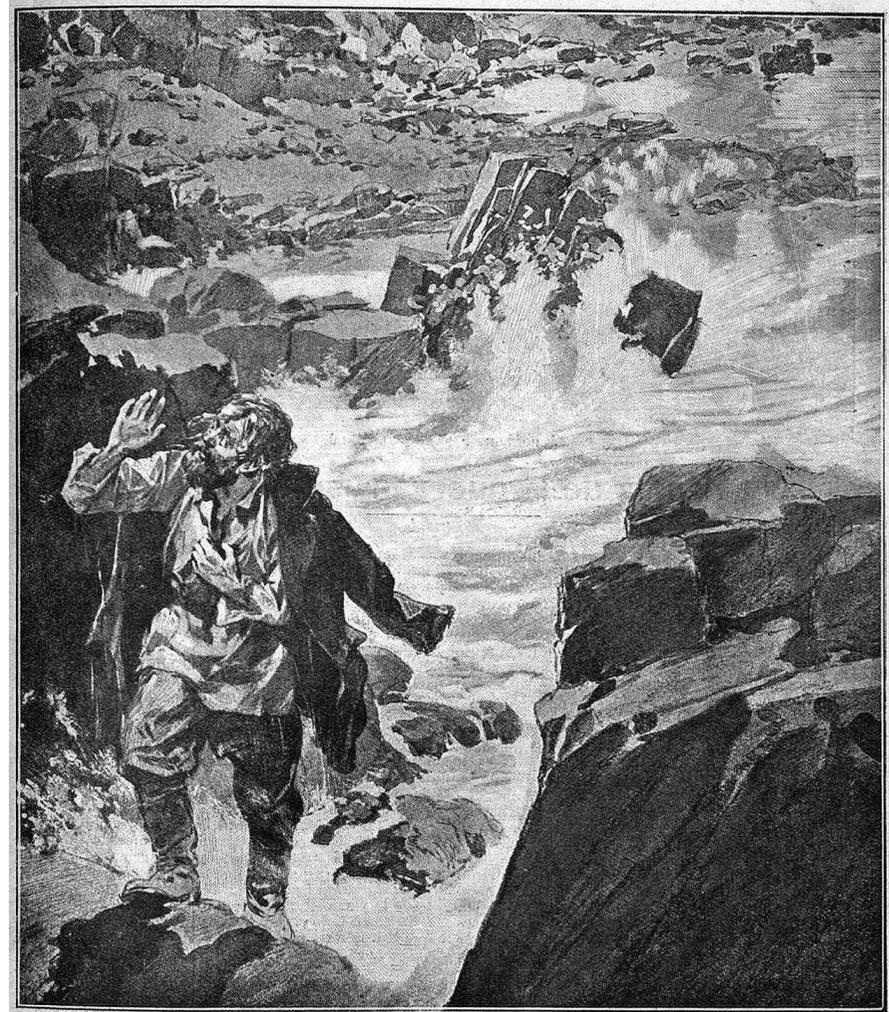
Si la tripulación de ese buque tomó por señales las fogatas que se incendiaron en la plaza de Portugalete con motivo de la festividad del día, y que se apagaban y encendían continuamente, fatalidad fue que debe culpar a su suerte, pues las que hacían en la punta del muelle que es sitio destinado al efecto, fueron muy visibles y negativas, como habían declarado en el sumario que efectivamente se instruye, porción de caballeros, tanto naturales del pueblo como forasteros que se hallaron en aquel paraje.

Como nadie puede conocer mejor que yo el estado de la marea y de la barra, hago las señales que se deben, y salgo cuando mi obligación lo exige, y sirva esta contestación para exculparme de los cargos que gratuitamente se me dirigen por el oculto articulante, quien debe aprender para lo sucesivo, que no hay peor enemigo que un amigo imprudente.

Dignense Vds. señores redactores dar cabida en su apreciable periódico a esta vindicación, en prueba de la imparcialidad que les distingue, a lo cual quedará agradecido su atento y S. S. Q. S. M. B.

ANTONIO M. DE MUSGUES.

Santurce 28 de octubre de 1846.



NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

14 DE DICIEMBRE DE 1847⁶

Bilbao 9 de diciembre.- Los días 6 y 7 últimos se ha experimentado en esta población y sus inmediaciones, una horrorosa tempestad que ha causado males de consideración. A las cuatro y media de la tarde del 6 se presentó a la vista del puerto el bergantín nombrado Diligente, que procedente de la Guaira, venía con cargamento de cacao para el señor Iriguen de este comercio. Conociendo sin duda su capitán, la noche terrible que se acercaba, y que su pérdida era inevitable si quedaba fuera; se decidió a las seis y media de la misma noche a pasar la barra, a pesar de la poca esperanza que de conseguirlo debía quedarle, puesto que habiendo sido la pleamar aquel día a las tres, había ya bajado mucho el agua a aquella hora. En efecto, contrariado el buque por las corrientes y el estado horroroso del mar, fue a estrellarse a las peñas de Portugaleta y Santurce en donde se hizo pedazos, habiéndose salvado con grandes trabajos la tripulación, por medio de cuerdas y otros auxilios que desde tierra les suministraron. Parte del cargamento arrojado por la marcha ha podido recogerse, aunque en mal estado; tanto éste como el buque estaban asegurados por la compañía de esa corte denominada *Alianza*. La misma noche otro buque cargado de sal que de Cádiz se dirigía a Limpías fue arrojado por el temporal a las peñas de Ciervana (entre Castro y Santurce) en donde fue abandonado por su tripulación compuesta de diez hombres que se embarcaron en un bote, que arrastrado hacia esta barra, zozobró antes de llegar a ella, pereciendo todos, excepto uno, que por milagrosa casualidad nadando y ayudado sin duda por el empuje del mar vino hasta Portugaleta, en

⁶ El Español, número 1067.

donde pudo agarrarse a una cadena de un bergantín inglés que allí se encontraba anclado, consiguiendo ser auxiliado y salvado.

18 DE DICIEMBRE DE 1847⁷

NAUFRAGIOS.- Continúan recibiendo noticias sobre los estragos causados por el último temporal. He aquí lo que dicen de Castro-Urdiales el 10:

Fecunda en lamentables naufragios ha sido la presente semana por efecto del horroroso temporal que reinó en esta costa en los días 6 y 7 del corriente. A la vista e inmediato de Santander se han ido a pique cinco buques, cuyas tripulaciones fueron socorridas y salvadas. El bergantín *Diligente*, procedente de la Guayra, con cargamento de cacao para Bilbao, naufragó próximo a Santurce, logando también salvarse todos sus tripulantes por miedo de un cable que se les dio desde tierra.

Un místico cargado de sal se estrelló en la costa de Cierbana y Santurce, poco después fue abandonado por los que le tripulaban. Estos desgraciados, en número de trece, viendo que la pérdida del buque era ya inevitable, porque estaba tocando con la costa, tomaron la atrevida resolución de embarcarse en el bote que había a bordo, como única esperanza que les quedaba de poder salvar sus vidas. ¡Bien débil, sin embargo, debía ser esta esperanza, cuando se entregaban de noche trece personas al inminente riesgo que debieran prever, hacinadas en

⁷ El Heraldo, número 1698.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

una barquilla, a merced de un embravecido elemento y en una costa peligrosísima! Si otras esperanzas pudieron abrigar los infelices náufragos acerca de su situación en tan apurado trance, pronto vieron desvanecerse sus caras ilusiones. Un fuerte golpe de mar arrancó del bote a seis marineros, causando otras tantas víctimas, y una segunda ola hizo voltear la frágil embarcación, arrastrando esta pérdida la de los demás tripulantes, excepto dos personas, tío y sobrino, que se encontraron agarrados, sin saber cómo, a la zozobrada quilla. Algún tiempo pudieron resistir por este medio ambos desgraciados contra la furiosa mar que les disputaba sus vidas; pero extenuadas al fin las fuerzas del más joven, tuvo que rendirse a merced de las olas, imprimiendo antes un ósculo de eterna despedida sobre la frente del querido tío.

No desanimó éste, ni tan dolorosa desgracia, ni la pérdida de todos sus compañeros, ni la muerte poco menos que inevitable que le amenazaba tan de cerca: conservando toda su serenidad y sangre fría, asido a su barquilla con la desesperada energía con que puede asirse u náufrago a la única tabla de salvación que le queda, luchó por la conservación de su existencia con esfuerzos sobrehumanos, increíbles; e impelido por la violencia de las olas y la corriente del agua, atravesó de noche un espacio de media legua de una mar borrascosa. Sin soltar la débil embarcación, salvó así la embravecida barra de Portugalete en los momentos que naufragaba a muy corta distancia el bergantín Diligente, y se encontró, cuando menos lo esperaba, dentro del río Nervión, y agarrado la cadena de un buque que estaba fondeado en el mismo, cuyos tripulantes acudieron en auxilio del náufrago, atraídos por los

gritos de socorro que este daba, consiguiendo por último sacarle a salvo después de la cruel y larga agonía que debía experimentar durante la terrible lucha, en la que vio desaparecer a todos sus compañeros de infortunio. Solo él ha sobrevivido a tan deplorable naufragio, como para que no quedasen ocultos sus tristes pormenores, publicados luego de la catástrofe, según acabamos de exponerlos, por lo mismo que en ella ha jugado tan trágico y feliz papel.



NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

2 DE DICIEMBRE DE 1850⁸

Naufragio.- El 19 por la tarde quiso forzar la barra de Portugaleta para entrar en el puerto de Bilbao el buque *Eduardo*, que venía de Tarragona con aguardiente, de vuelta de su primer viaje, y arrojado sobre la parte de Algorta, vino a perderse encallándose bastante adentro en las arenas de la playa. Toda la tripulación se salvó, y se cree que también podrá salvarse el cargamento; pero no el casco del buque, que fue construido no hace aún un año en el astillero situado frente al paseo conocido con el nombre de la *Salve* en Bilbao.

25 DE MAYO DE 1852⁹

Comandancia de Bilbao.- En la mañana del 1º de este mes embarrancó en la barra de Portugaleta el lanchón español *Adela*, su capitán don Nicolás Garay: observado el peligro por el patrón de la lancha *Isabel II* Manuel Fuegos, se embarcó inmediatamente en ella con los carabineros Eusebio González, Ramón Carballo, Gonzalo Ramos y José López Regina, y los paisanos Ramón Goicoechea, Miguel de Carranza, Domingo de Basarte, Patricio de Montehermoso, Pedro Antonio Amondo y Domingo de la Bañaga, que invitados por dicho patrón se presentaron voluntariamente a ayudar a la fuerza del cuerpo para la salvación de los naufragos, como en efecto lo consiguieron. Laudable es el arrojamiento de los carabineros y de los paisanos, el que ha sido visto

⁸ El Clamor Público, número 1978.

⁹ La España, número 1273.

con aprecio por S. E., quien le ha comunicado con recomendación al gobierno.

20 DE MARZO DE 1853¹⁰

Naufragio. De la *Crónica Vasco-Navarra* copiamos lo siguiente:

No es sólo a nuestras playas donde, según en nuestro número anterior dijimos, la mar ha arrojado y continua arrojando pipas de aguardiente, pues según escriben de Bilbao, en las layas de Bermeo se han recogido también varias, si bien los que las han hallado las han pagado a buen precio. He aquí cómo da cuenta de la catástrofe ocurrida con tal motivo el *Boletín de Comercio* de Bilbao:

Ayer lunes, a las cuatro de la tarde, se acercaban para entrar en la ría seis lanchas procedentes de Bermeo, en donde recogieron seis pipas de aguardiente de Francia, de algún buque naufrago; dos de ellas eran boniteras de Castro, y las cuatro restantes, llamados potienes de Bermeo. La mar se hallaba casi bella, el viento era vendaval flojo, pero la vaciante traía mucha fuerza, y al aproximarse a la barra dos marineros de una lancha de Castro se traspardaron a una de las de Bermeo, con el objeto de ayudarla en el paso de la barra.

Sin ninguna novedad la franqueó la primera de Bermeo, a vela y a remo, y la seguía otra de sus compañeras; pero el estado de la marea, la veloz corriente, el ir malamente dirigida por encima del banco de Su-

¹⁰ La España, número 1525.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

Oeste (entre el canal y la travesía) y sobre todo el hallarse sobrecargada siendo tan pequeña, con 14 hombres, 4 pipas llenas y una vacía, fueron causa de una lamentable ocurrencia. Una mar les sacudió por la popa y la puso atravesada; otra segunda mar, cogiéndola de costado, la dejó casi anegada, y en fin, recibió un nuevo golpe de mar, aunque menos violento, en este estado, los tripulantes solo se ocupaban de arriar la vela y bajar el palo, y de llamar a sus compañeros de otra lancha, que habían pasado con facilidad; pero cuando más afanosos se hallaban en hacer esta maniobra, sintieron que la lancha se les iba a pique bajo sus pies. Unos se agarraron al palo, otros a los remos, a la verga, a las pipas, y otros en fin nadaban, pero por su desgracia nada adelantaban, porque la corriente les sacó a todos fuera.

En el momento de ocurrir la catástrofe, salió de Santurce la Bolisa, bien tripulada, y de Portugalete la lancha de carabineros, presta siempre al socorro. La de Bermeo, que ha habido entrado, al divisar el peligro de sus compañeros, viró para auxiliarles; pero una mar que recibió en la misma barra la hizo retroceder; la de carabineros, bien esquiada y más sólida, pasó la barra y pudo recoger dos de los naufragos, mientras que la de la Bolisa pudo salvar a otros ocho, y reunidos los diez en la Bolisa fueron conducidos a Santurce, en donde al corto rato murió uno de ellos, anciano ya; los ahogados son cuatro de Bermeo y uno de Castro.

Las dos lanchas se acogieron a Santurce, así como la de carabineros, y a la hora que esto escribimos se halla allí una de Bermeo y de Castro otra.

Si la Bolisa no se hubiese hallado en flote, las desgracias fueran mayores, y esto habría acaecido media hora más tarde, porque fuera de

barra no hay ninguna lancha a flote en bajamar, cosa que a la verdad nos llama demasiado la atención, para que no nos ocupemos de su remedio en otro número de nuestro periódico.

La lancha zozobrada ha salido a los arenales de Guecho, pero no ha sucedido lo mismo con alguno de los cadáveres.

Uno de los tripulantes salvados corrió inminente riesgo de perder la vida a causa de una extraña circunstancia. Parece que una cesta se le metió por el asa hasta el pescuezo, y con ella permaneció luchando largo rato, hasta que al fin fue cogido por los pies.

Las pipas de aguardiente tienen el rótulo *Pelleysits*, y a ellas están adheridos multitud de percebes.

El mismo periódico añade a continuación:

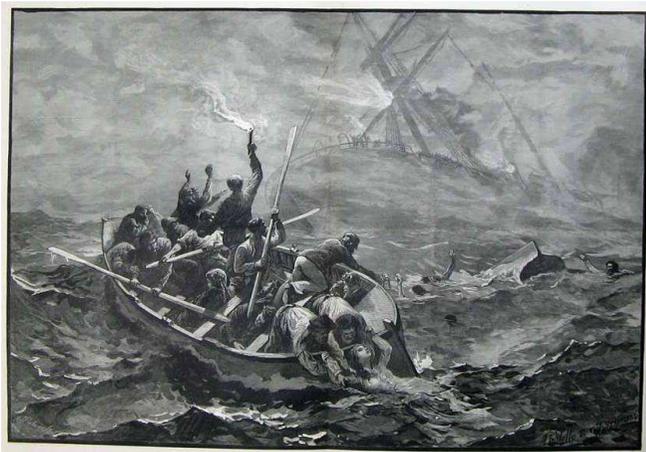
A la hora de marea se ha presentado el bergantín goleta *Constancia*, capitán Arrigunaga, procedente del Havre, San Sebastián y Mundaca; pero el estado de calma del viento le ha impedido entrar. He aquí uno de los muchos casos que hubiera facilitado un vapor remolcador.

Un práctico de Santurce ha abordado hoy muy lejos a un buque que se presentará probablemente a la marea del mediodía de mañana, pues esta tarde le ha dejado la lancha que ha traído el aviso sobre Sonabia. Viene de Glasgow con fierro a la consignación de los señores Vilote hermanos. Establecido el turno para el servicio de practicajes, habrá morosidad en las salidas de las lanchas, y no se dieran anuncios como éste, que ahora nada tiene de extraordinario.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

Nos ha manifestado el mismo, que los marineros de Castro-Urdiales vieron ayer en el mar flotando dos cadáveres, que por su traje consideraron eran ingleses.

Los desgraciados marineros de Bermeo y Castro, que tripulaban las lanchas de que fueron parte los ahogados de ayer, en lugar de alivio y socorro, se encuentran detenidos en Santurce por las tramitaciones de la justicia.



5 DE OCTUBRE DE 1853¹¹

Apuro.- Antes de anoche, dice un periódico de Bilbao del 3, a las nueve al atravesar con viento fresco un lanchón la barra de Portugalete, una

¹¹El Heraldo, número 3482.

ola que se embarcó por la popa se llevó al capitán que en aquel momento gobernaba el timón, sin que sus compañeros pudieran darle auxilio, ya por el punto en que ocurrió la desgracia, como por la velocidad que llevaba la nave. Pero el patrón, sin perder el ánimo, tuvo la suficiente serenidad para dirigirse a nado hacia la costa, y aunque lejano de ella, pedía socorro a gritos, lo que le valió que desde el puerto de Santurce saliera en su busca una lancha y se dirigieran algunos vecinos con faroles a las peñas, para que su luz sirviera de guía al desgraciado marino. Al cabo de un buen rato pudo este arribar a las peñas que se levantan próximas a la Virgen del Mar, de donde fue recogido por la tripulación de una lancha que el condujo a Santurce: por consiguiente recorrió el nadador más de una milla de distancia.

5 DE ENERO DE 1854¹²

Detalle de un naufragio.- A última hora anunciábamos en nuestro número anterior el varamento de un bergantín inglés en las playas de Algorta. En efecto, este buque es el bergantín *William* cap. P... que hace tres meses salió de Londres con destino Limpias para cargar trigos, y después de haber arribado a diferentes puertos, se presentó en el abra el 17 del actual, donde fondeó como lo anunciamos en el nú. 137. Ya desapareció para el siguiente día, y arribando a Castro Urdiales, volvió a salir para Limpias el 26 con viento fresco del Nordeste. A las ocho y media del miércoles se presentó a la vista por el O. con viento

¹²El Heraldo, número 3557.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

muy duro, y antes de la hora de marea que era entre once y doce, se avanzó a la barra. El piloto mayor le hizo las oportunas señales desde el sitio acostumbrado, es decir, el castillo de Santurce y la torrecilla del muelle de Portugalete. Como el buque salido el día anterior de Castro para Limpias no llevaba práctico de nuestro puerto, y a la sazón era imposible suministrarle por el viento impetuoso y la marejada que levantaba, venía sin este importante auxilio, y por consiguiente su capitán no debió comprender bien las señales que se le hacían.

Así fue que arremetió a Santurce hasta que se persuadió de que la bandera le capeaba hacia el Nordeste, y virando su rumbo a Algorta, fue a meterse en las rompientes de Guecho, las que le envolvieron de tal modo que no tuvo más recurso que tirarse a embarrancar, por donde divisó más agua y menos mares. Las lanchas de Portugalete que habían salido a la piquera de la barra le estuvieron llamando desde muy cerca, para dirigirle al canal, y aun los marineros le capeaban con los chaquetones. En Santurce se tripuló la Bolisa con quince hombres; pero al intentar auxiliar al buque, les fue impedido salir por juzgarse azarosa la empresa: lo propio sucedió en Algorta, en cuyo puesto se hallaba preparada otra lancha.

Tuvo la suerte el buque varado de quedar en buena posición para que al bajamar permaneciera completamente en seco, de modo que recibiese todos los auxilios desde tierra y desembarcara la tripulación con toda seguridad. Por la noche se le bajaron los masteleros y vergas; recogióse la jarcia, velas y enseres, y considerábase ya que el casco no tenía más aprovechamiento que el de romperle en su cama, para lo cual fijó el cónsul de su nación un anuncio de remate, cuando nos aseguran

que habiendo propuesto el constructor Sr. Unzueta, director de los trabajos, sacarle a flote por una cantidad alzada que no ha de serle satisfecida si no cumple el objeto, ha convenido en ello el señor cónsul inglés.

Escrito lo procedente nos dicen que el Sr. Unzueta ha salido airoso de su empresa y el buque ya en flote entrará a la marea.

11 DE ENERO DE 1854¹³

Salvamento del buque naufragado.- A luego de publicado nuestro último número, vimos subir la ría y fondear en Olaveaga el bergantín naufrago *William*, cap. Avery, cuyo varamento tenemos referido a nuestros suscriptores. Siendo el buque de plena construcción y bella la mar que en estos días ha reinado, la operación de ponerle a flote no requería grandes recursos: así fue que sin necesidad de pipería vacía ni otros auxilios, con solo la prolongación de las anclas del mismo, el deslastre y algunos aparejos tomados en Portugalete, la marinería conducida con destreza, por el guarda-ría Sr. Arechavala, logró sacar al buque de la arena, sobre la que había descansado durante cuatro mareas. Cogido en seguida a remolque por cuatro lanchas dirigidas por el piloto mayor de barra Sr. Sampelayo, entró el buque en la ría, sin necesidad del rodeo de la barra, por encima de la escollera llamada Bocijonera.

¹³ El Heraldo, número 3562.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

Felicitemos al constructor Sr. Unzueta por el feliz éxito de su empresa, y creemos que los dueños o aseguradores del *William*, quedarán satisfechos de la prontitud y economía de la operación, y de que el buque se halle sin la menor avería en el casco.



7 DE MARZO DE 1854¹⁴

Remolcador. Ya ha quedado por fin resuelta la adquisición de un vapor remolcador para el servicio de los buques en la barra y puerto de

¹⁴ La España, número 1820.

Bilbao. Abierta una suscripción con este objeto entre los comerciantes de aquella villa, produjo un millón de reales, con lo que la construcción se lleva actualmente a efecto en una de las más afamadas fábricas de Inglaterra. Se han tenido presentes para su elaboración las condiciones naturales de aquel puerto y ría, y podrá arrastrar a la vez cómodamente dos o tres buques de doscientas o trescientas toneladas. Dos proas y dos timones tendrá probablemente este vapor, cuya quilla no bajará de noventa pies, siendo su manga proporcionada. El casco será de fierro, y dispuesto de tal modo que no cale menos de siete pies, y pueda viajar al fondeadero de Santoña en caso de necesidad; desde donde alguna vez por efecto de las calmas pueda arrastrar y conducir los buques en él anclados hasta el puerto de Bilbao. Su fuerza motriz representará próximamente cien caballos.

16 DE ABRIL DE 1854¹⁵

Todos estos días al franquear la barra los buques destinados a nuestro puerto, tocan los bancos de arena que en ella momentáneamente se han formado, causándoles grandes daños, así como a sus cargamentos. El bergantín goleta *Pilar*, que penetró días pasados cargado de bacalao, corrió gran riesgo de zozobrar por estar ya acostado y cruzado en un banco de arena, y por su consecuencia su cargamento experimentó bastante detrimento. El sábado, una goleta francesa, la *Felicite*, cargada de tubos de fierro procedente de Nantes, tocó también, y abriéndosele

¹⁵ El Clamor Público, número 2993.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

una vía de agua, se vio precisada a varar en la playa de Deusto, frente a Zorroza, en donde aún permanece. Otros buques que han entrado después, unos más, otros menos, han padecido también idéntico contratiempo, por cierto harto comprometido y doloroso. La barra, pues, ha cambiado de sitio, y *el canalizo* se encuentra relleno de arenas, que esperamos desaparezcan completamente en estas primeras aguas vivas.

24 DE NOVIEMBRE DE 1854¹⁶

El 20 de este mes fue arrojado a la playa de Algorta, provincia de Vizcaya, el bergantín goleta valenciano, *Emilia*, capitán Baos, procedente de la Coruña, y con destino a Santander, cuyo puerto rebasó y no pudo lograr por el temporal duro del N. O. y la mar bravísima que le asaltaron. Embarrancó en el punto llamado Mojijonera, en medio de las rompientes y más espantosas mareas; perdido sin remedio el buque, tratóse de salvar la tripulación, compuesta de nueve hombres, incluso el capitán y un práctico de esta cofradía, que entró a bordo ignorando la procedencia, quienes demandaban auxilio dirigiendo sus suplicantes manos al cielo y a las gentes que había en la tierra. Al momento la lancha del resguardo, con gran peligro de las vidas de los que la tripulación, a cuya cabeza iba el valiente Fuegos y el pundonoroso oficial señor Hernández, dirigió la quilla al lugar del siniestro, y después de ser envuelta dos veces y

echada a la playa por las gruesas mares, consiguió al tercer empuje acercarse al buque tumbado y abierto, y salvar a cinco de aquellos infelices, los que, y los de la lancha, tuvieron que salir a nado dejándola embarrancada en el mismo lugar de la catástrofe.

Cuatro náufragos quedaban aún sobre las vacilantes tablas del bergantín goleta, cuando acudió en su auxilio a la voz del piloto mayor y del alcalde, otra lancha al mando de Braulio Carranza, que con su bizarra e inteligente tripulación, logró, después de inauditos esfuerzos, salvar de una muerte cierta a los marineros náufragos, que la esperaban por momentos.

Parece que el buque traía a bordo una caja con 20 talegos de 4.000 rs., que desde que ocurrió el naufragio buscó por todas partes la gente que auxiliaba el salvamento, y que hasta el domingo no pudieron dar con ella. Parece que en la escollera, un carabinero advirtió un saco, y llamando a los hombres que la buscaban, sacaron hasta 18, no pudiendo topar con los otros dos restantes. Del capitán, que traía como 600 reales en su gaveta, se hallaron sobre la arena 10 napoleones. Además fueron recogidas varias pipas de aguardiente que componían el cargamento, pero el buque y aparejos fueron completamente destrozados.

¹⁶ La España, número 2038.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

28 DE MARZO DE 1856¹⁷

El lanchón *San José*, su patrón Pedro Eraña, que salió de Bilbao para Limpias con vena, al volver de arribada, varó en la barra a las ocho y media de la mañana. Pudo salvarse toda la tripulación quedando el lanchón partido por medio.

7 DE JUNIO DE 1856¹⁸

En uno de nuestros últimos números anunciamos el varamiento del bergantín goleta *Nicolasa* que, procedente de Noruega, navegaba hacia Bilbao, ocurrido al N. E. de la Mojijonera, en la playa de Guecho. En efecto, y según como entonces dijimos, el desastre sobrevino entre 10 y 11 de la noche del viernes de la pasada semana, pero su causa fue otra que la anunciada.

Iba el buque con su práctico a bordo, cuando al embestir la barra, como creyera que las luces que usa el piloto mayor para entrar los buques de noche, fuesen dos que en la dirección de la barra veía, siguió aquel derrotero y pronto observó que padecía un engaño. En efecto, el buque toco en un banco, y sin guía, fue a embarrancar en el lugar que más arriba mencionamos. Las luces que engañaron al práctico fueron una, de una goleta francesa que poco antes había fondeado a la boca del puerto, y otra la de una casa de Portugalete, que, combinadas,

¹⁷ El Clamor Público, número 3587.

¹⁸ La España, número 2512.

formaban parecida perspectiva a las usadas por el piloto mayor o de barra.

Una vez embarrancado el buque y amanecido, trató de darle auxilio y sacarle de la embarazosa posición en que se hallaba, y para conseguirlo se usaron lanchas y cables, pero inútilmente, hasta que llamado el remolcador *Bilbao* acudió al lugar del siniestro, y parece que en su primera tentativa nada pudo conseguirse por haber formado ya lecho el bergantín goleta varado. Acometió de nuevo la empresa en la marea de la tarde, y a las doce y media de la del martes fue salvado el *Nicolasa*, y conducido al fondeadero de Olaveaga, pero no sin haber sufrido algunas averías, roto el timón y hacer agua. En este estado, pues, y alijado se halla en aquel punto, sufriendo las reparaciones del momento y las que se le han de aplicar incesantemente. Tan feliz resultado es debido al *Remolcador*, sin cuyo poderoso auxilio, el *Nicolasa* probablemente hubiera quedado hecho pedazos en las funestas playas de Algorta, testigos de tantos naufragios.

1 DE NOVIEMBRE DE 1856¹⁹

Leemos en el *Irurac-bat*:

Nuestros lectores saben que por real orden del ministerio de Fomento se mandó aplicar al vapor remolcador *Bilbao*, surto en la embocadura del Nervión, una rastra, para que removiendo las arenas de la barra de

¹⁹ La España, número 2311.

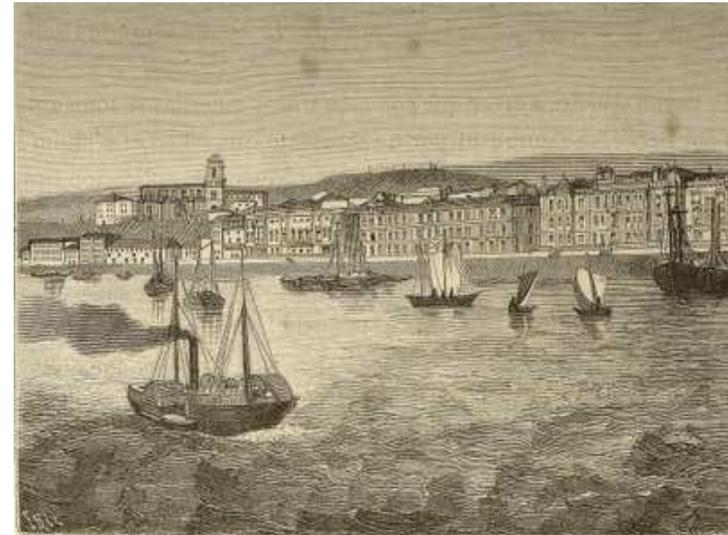
NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

Portugalete, pudiera mejorar su actual estado y ofrecer mayor seguridad a la navegación.

Pensamiento harto mezquino era este como entonces lo dijimos para objeto tan alto; mas como a Bilbao y sus puertos los gobiernos les tienen relegados al olvido, aceptamos con gusto la rastra, ya que no se nos daba otra cosa que pudiera mejorar las condiciones del puerto.

La rastra, pues, fue mandada construir, llegó al puerto, se aplicó al vapor *Bilbao* y se acaba de ensayar a la vista de los hombres científicos que dirigen nuestras obras públicas por encargo del gobierno. El resultado hasta ahora no ha sido satisfactorio, según se nos informa. El aparato para remover las arenas pesa 40 quintales aproximadamente, está cuajado de zarpas destinadas a aquel objeto, y se adhieren de tal modo sobre los bancos de la barra, que no basta la fuerza de nuestro vapor *Bilbao*, ni otra mayor, al parecer, para que sea arrastrado según convendría al autor del pensamiento.

Parece que nuevos ensayos se pondrán en juego estos días para ver si se consigue utilizar la rastra, de todo lo cual daremos cuenta a nuestros lectores, informándonos bien de la verdad de los sucesos, como es nuestra costumbre.



10 DE DICIEMBRE DE 1856²⁰

El jueves 27 de noviembre, a las tres de la mañana, dio a la vela desde el puerto de Bilbao el quechemarín *Carmen*, y al llegar a la barra, como le empujaron la corriente hacia la playa de Guecho, no pudiendo ejecutar la maniobra para impedirlo, se vio obligado a embarrancar en la misma playa.

Al momento se le prestaron los auxilios convenientes, y con la tripulación a bordo quedó tumbado en el arenal hasta la marea próxima. En efecto por la tarde del mismo día pudo conseguirse

²⁰ El Clamor Público número 3801.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

ponerlo a flote y penetró dentro del puerto, con menor avería de la que en principio se creyera, por haberse asentado en un lecho de arena.



6 DE ENERO DE 1857²¹

Los temporales han sido muy terribles en la costa de Vizcaya. Últimamente ha sido avistada por unos pescadores de Ciérvana a bastante distancia de la costa, una fragata sin dos palos con rumbo al Este y bandera norte-americana.

²¹ La Iberia, número 752.

28 DE MARZO DE 1857²²

El sábado anterior ocurrió que navegando la polcra Primera clavelina de Villagarcía en dirección al puerto de Bilbao, con cargamento de maíz y grasa, y cuando doblaba la barra, le faltó viento quedando a merced de las corrientes que la arrastraron al banco llamado del Salto.

Al momento tratóse de darla auxilio, pero al momento también formó lecho sobre la arena, y aunque el vapor-remolcador salió para auxiliarle después de calentar su caldera, fue tarde, y su empeño por salvar el buque infructuoso, haciéndose cada vez más manifiesto porque la mar bajaba rápidamente. Así quedó la *Primera clavelina* hasta la siguiente marea, pero por su mal el agua penetró en la bodega, a pesar de picarse las bombas sin descanso, y de hacerse todo lo posible por ponerla a flote.

El domingo se la desarboló para aligerar su peso y se empezó la descarga, porque el agua penetraba cada vez más en la bodega, y el lunes se estrajo casi todo el maíz, como es consiguiente averiado por completo, pero no así los cascos de grasa que salieron intactos.

Aún después de estar fuera, no se tiene una gran confianza de poner a flote el casco, pero aun cuando esto se consiga quedará inservible para la navegación según aseguran los inteligentes.

El buque era nuevo y pertenecía a la matrícula de Valencia. A propósito de esta pérdida, dicen de Bilbao, que lo que ocasiona más desastres es

²² La España, número 2437.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

la costumbre que tienen los barcos de entrar en la bahía sin pedir el práctico necesario para pasar la barra con seguridad.



—Según escriben de Portugalete, en la tarde del 7 estuvo á punto de perderse al pasar la barra de aquel puerto el vapor *Duques de la Conquista*, que procedente de Santander, llegaba á dar fondo. Cuantos presenciaban la escena, sufrieron un momento de terror al ver al frágil barco encallado en la barra, y azotado por las embravecidas olas, que le hubieran destruido en pocos momentos si una de ellas, la que se temía que lo envolviese, no lo hubiera casado á salvo. Afortunadamente el saqueo sufrió poco, y la tripulación y pasajeros no experimentaron daño alguno.

13 DE FEBRERO DE 1859²³

Naufragio. Según carta de Bilbao, fecha 9 del corriente, el día 7 naufragó en aquella barra el vapor Remolcador, cuya construcción costó al comercio 30.000 duros.

²³ La Iberia, número 1420.

14 DE FEBRERO DE 1859²⁴

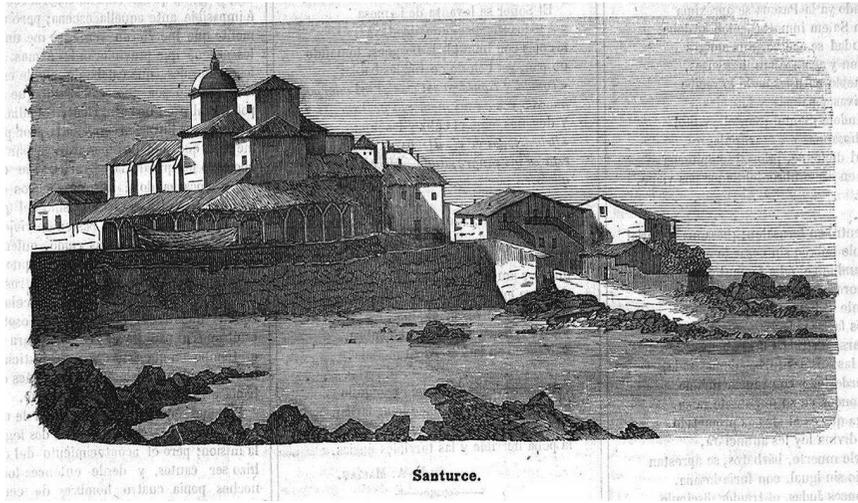
Una sensible desgracia ocurrió el domingo por la tarde en la ría de Bilbao.

El gabarrón depósito de carbón de piedra del remolcador *Bilbao*, garreó a las siete y media de la tarde del domingo, por causa de la corriente de la ría, cuando observado que fue por el remolcador, calentó y fue a prestarlo ayuda. Alcanzólo, y al efectuar una maniobra, hubo de interponerse un grueso chicote del gabarrón entre las ruedas al remolcador, de tal modo, que viéndosele este encima, y no pudiendo moverlas, fue arrastrado fuera de los muelles por la corriente, sin gobierno, hasta embarrancar en las peñas más próximas al bañadero de Portugalete.

Al momento se desfondó y se llenó de agua, y se cree que el vapor, no solamente no podrá salvarse, sino que habrá de ser hecho pedazos donde se encuentra, para aprovecharse de su magnífica máquina y otros enseres.

²⁴ La Época, número 3023.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)



14 DE ENERO DE 1860²⁵

El bergantín goleta Emilia que hace pocos días naufragó en los arenales de Guecho (Bilbao) ha sido sacado de su difícil situación con muy poca avería.

17 DE MAYO DE 1860²⁶

Salva-vidas. Dice un diario de Bilbao:

²⁵ La Correspondencia de España, número 499.

²⁶ La España, número 4226.

El salva-vida que llegó a esta de Londres hace dos meses con jarcias, velas, remos y todo lo necesario, además de su correspondiente tienda, que le pone al abrigo de toda intemperie, lejos de ocupar el puesto que naturalmente le está designado a orillas del mar, hemos visto con asombro era conducido al astillero del señor Unzueta, en Olvaega, sobre una narria tirada de bueyes, siendo así que tiene su correspondiente carril para el efecto, a fin de que en su conducción no sufra deterioro alguno.

Deseamos verlo en breve colocado en el lugar que le corresponde, y pronto a ejercer los benéficos resultados que de él nos prometemos.

26 DE SEPTIEMBRE DE 1860²⁷

Según dicen de Bilbao ocurrió en aquel puerto en la tarde del 20 del actual un funesto accidente. La mar estaba algo grande, el tiempo poco seguro, pero sereno a grandes intervalos, cuando después de franquear la barra varios buques, intentó hacer lo mismo un lanchón. Sea por efecto de las corrientes, por faltarle el viento o por alguna mala maniobra, es lo cierto que al atravesar el canal de la barra se echó un poco hacia el Este, y tocando en los bajos de la playa de Algorta se mantuvo un rato zozobante, siendo luego arrastrado por la mar a la playa del N. E. Su tripulación se componía de 7 hombres. Habiendo salido las lanchas del puerto en su auxilio, no pudiendo evitar que desapareciesen dos hombres. De los otros, uno murió en tierra y dos

²⁷ Diario Oficial de Avisos de Madrid, número 103.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

quedaron en muy mal estado. Dos solos no experimentaron lesión. El lanchón se llamaba *Inocencia*, y venía de Santander con materiales para el ferrocarril.



18 DE DICIEMBRE DE 1860²⁸

El bergantín goleta *Ángela*, capitán Oñate, embarrancó ayer a la entrada de la barra, lográndose ponerlo a flote esta madrugada.

²⁸ La Correspondencia de España, número 830.

23 DE DICIEMBRE DE 1860²⁹

El domingo último, en la travesía de la barra de Portugalete, recibió un gran golpe de mar una lancha de la cofradía de aquel puerto, que inmediatamente fue volcada, cogiendo debajo de ella a la mayor parte de la tripulación que la montaba y que milagrosamente se salvó.



²⁹ La Correspondencia de España, número 835.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)



El bergantín goleta *Dionisia*, capitán don Miguel Zulaica, que salió el 10 de enero desde el Ferrol para Rivasella, ha naufragado á la boca del puerto de Bilbao. Este buque pertenece á la matrícula de la Coruña. Hé aquí la relación que parece mas verdadera de su naufragio.

El bergantín goleta *Dionisia* salió para Rivasella, con cargamento de cuero, azúcar y corteza. Esperimentó unos tiempos tan rreos que le impidieron arribar á su destino, á pesar de haberse hallado tres dias en la boca del mismo puerto.

En la difícil posición en que se hallaba, esperando un momento para ganar la entrada de Rivasella, le cargó el tiempo y se vió sotaventado, hasta que reconoció el cabo Quejo. En visto de esto, determinó arribar á Bilbao; era al llegar el domingo 22 al abra, se encontró con la barra muy inquieta, y el piloto mayor le negaba por lo tanto la entrada. Vista esta nueva contrariedad, no tuvo el capitán otro remedio que fondear en el abra, en compañía de un queche holandés.

A cosa de las diez y media de la noche les cargó un tremendo temporal del N. O., les faltaron á los dos buques las cadenas, y quedaron á merced del viento y del mar. En trance tan desesperado dieron costa á las 11 y media de la noche frente á las peñas de Algorta.

La tripulación de la *Dionisia* permaneció á bordo hasta el amanecer del siguiente dia, en que les reció la autoridad municipal de Algorta. Los desgraciados estuvieron espuestos á ser víctimas en aquellos arriesgados parajes. En los diferentes trances de este naufragio, el capitán Zulaica se ha conducido con el mayor valor y serenidad.

13 DE FEBRERO DE 1861³⁰

La barra de Portugalete parece que se encuentra cada día en peor estado, siendo un constante peligro para las embarcaciones que tienen que pasarla. De Santurce escriben con fecha del 8 que el vapor *Niña* había varado en aquel punto, teniendo la suerte de salir ileso de tan apurado trance.

24 DE MARZO DE 1861³¹

Se ha desembarcado sobre el muelle del puerto de Bilbao, tres enormes boyas o muertos que servían, así como otros útiles de esta clase, para ser colocados fuera de la barra, en el Abra, y de auxilio a las maniobras de las naves que cruzan por la entrada de aquella ría.

15 DE NOVIEMBRE DE 1862³²

El *Irurac-bat* da cuenta en los siguientes términos de un siniestro ocurrido el día 11 del actual en la barra de Portugalete:

Tenemos el sentimiento de anunciar a nuestros lectores que la corbeta *Linda*, capitán Luzarraga, que se dirigía a la Habana cargada de harinas y con gran número de pasajeros, después de haber salido el domingo de

³⁰ La Correspondencia de España, número 810.

³¹ La Correspondencia de España, número 923.

³² La Iberia, número 2551.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

nuestro puerto, volvía de arribada a él esta mañana, así como otros varios buques, cuando al atravesar la barra, con mar grande y fuertes chubascos, ha quedado atravesada en la Mojijonera del N. E. (Algorta) en una situación bastante comprometida.

Las lanchas que han salido en su auxilio no han podido aproximarse a ella; pero la feliz coincidencia de ir bajando la marea, da lugar a que los pasajeros puedan salvarse, aunque a la hora que escribimos se hallan a bordo. En el parte marítimo verán nuestros lectores esta ocurrencia que deploramos de vivas veras.

El parte a que hacen referencia las anteriores líneas, expedido a las ocho y cuarenta minutos de la mañana del día 11, dice:

La barca *Linda* está atravesada en la Mojijonera; las lanchas no pueden llegar al costado por la mucha mar, pero no ofrece cuidado la gente de abordaje; el barco no ha sufrido la marea bajando; dentro de poco estarán todos a salvo.

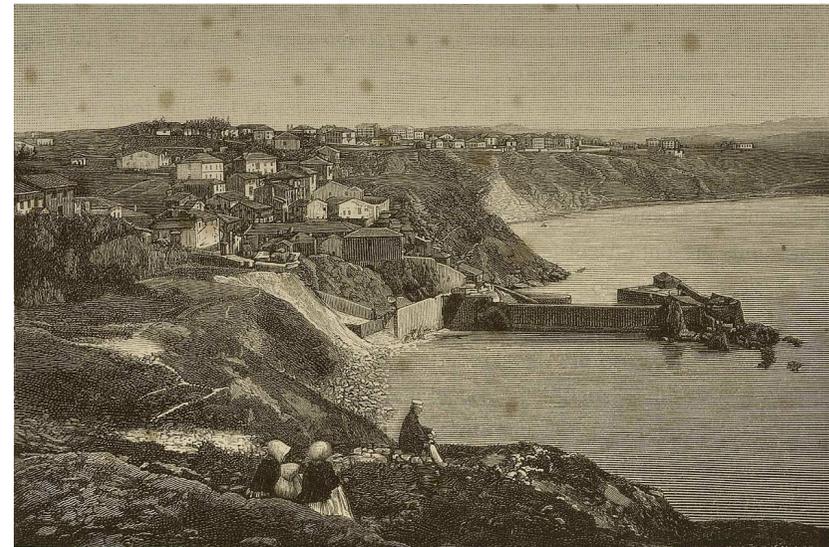
El citado periódico, añade:

La multitud de personas que habían asistido al sitio de la catástrofe, presenciaron al anochecer un espectáculo parecido al que se había verificado a las primeras horas de la mañana; pero sin que por fortuna tuviese el doloroso desenlace de este. El quechemarín *Magdalena*, venía a todo trapo en demanda del puerto, hostigado por el desencadenado huracán que rugía sordamente, y la multitud presenciaba con interés y terror los esfuerzos de aquella pequeña embarcación que no se veía en determinados momentos en que parecía que las olas la enterraban en

sus abismos. Por fin, al encallejonarse entre los dos muelles, un ¡*burra!* Pobló los aires y saludó con fervido entusiasmo a la humilde embarcación que había sabido vencer al furioso elemento.

Al anochecer, y salvados ya los pasajeros y equipajes, empezaba a verse cuajada la playa de objetos que salían de la *Linda*. Completamente desfondado el casco, la mar se encargaba de salvar entre sus espumas algunos restos del naufragio.

A última hora nos comunica un despacho telegráfico de Portugaleta, que la *Linda* ha desaparecido en pedazos.



NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

30 DE NOVIEMBRE DE 1862³³

El 25 por la mañana observó desde un punto de la costa entre Algorta y Plencia un experto marino, que un buque completamente desarbolado, era juguete de las olas y debía hallarse en crítica situación. Con el auxilio de un excelente instrumento óptico, y a pesar de la niebla que oscurecía el horizonte, pudo verse que la embarcación no obedecía al timón sin duda por hallarse abandonada pues no marcaba dirección alguna fija en su marcha. Según se dijo, el buque tenía el tamaño de un bergantín goleta de regulares proporciones, y parecía que navegaba en lastre.

14 DE ENERO DE 1863³⁴

Siniestros marítimos.- Escriben de Portugalete (ría de Bilbao) el 6 del actual:

La goleta francesa *Sully*, capitán Durand, procedente de Sunderland con un cargamento de carbón de piedra, franqueaba la barra de tres y media a cuatro de esta tarde con viento al O. S. O. no muy fuerte y mar muy inquieta, cuando por efecto de un golpe de mar perdió el timón y la vimos dirigirse a merced de las embravecidas olas a la costa del S. O. al punto llamado Peñota. Era sumamente aflictiva la situación de sus tripulantes y del gran número de personas de que inmediatamente se

pobló la costa, por cuanto se hacía del todo imposible poder dar ningún auxilio por medio de lanchas y porque estaba en la convicción de todos que el buque, atendida su situación, iba a ser despedazado muy en breve, e infaliblemente debía perecer la tripulación sino se conseguía dar pronto auxilio. Felizmente, en situación tan crítica, pudo lanzarse de las peñas más salientes al mar, un cabo que se lanzó de a bordo, por medio del cual se dio otro más grueso y atándose los náufragos al primero, han sido salvados los seis individuos que componían la tripulación uno por uno más el práctico, sufriendo los que lo presenciábamos momentos de angustia, cada vez que se hacía uso de tan improvisado e inseguro medio de atravesar aquel horrible trayecto.

No debemos prescindir de recomendar a las autoridades superiores a los marinos vecinos de esta villa, don Juan Domingo de Azpiazu, don Juan José de Arechavala, D. Remigio de Careaga, D. José Ramos y don Lorenzo de Echevarría, quienes con una abnegación digna de los más grandes elogios, y sin otro estímulo que el de sus sentimientos humanitarios, han expuesto sus vidas por salvar las de los infelices náufragos, habiendo sido cubiertos muchas veces por las olas y algunos arrastrados por ellas y revolcados entre las peñas; distinguiéndose entre ellos el primero. ¡Elogios mil a estos padres de familia, que haciendo abnegación de ellas, saben conducirse con tanto heroísmo en circunstancias tan críticas!

A la hora precisa de haber encallado el buque ha sido deshecho completamente, llenándose la costa de sus fragmentos. El capitán no ha podido salvar absolutamente nada, ni aun sus papeles; tanto a este

³³ La Correspondencia de España, número 1604.

³⁴ El Clamor Público, número 989.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

como a los marineros, se les ha mandado proveer por el señor alcalde, de camisas y algunas otras ropas.

14 DE MARZO DE 1863³⁵

Uno de nuestros más queridos amigos nos dirige la siguiente comunicación, dándonos cuenta de un doloroso acontecimiento marítimo:

Bilbao 11 por la noche.- El mayor y mejor vapor de la matrícula bilbaína ya no existe. Esta mañana atravesó la barra el vapor “Rita”, procedente de Inglaterra, con efectos para el ferro-carril vizcaíno y mercancías, y metiéndose en el sitio llamado la Mojonera, que es una especie de ensenada, hacia la parte de Algorta, y cuyo fondo está erizado de rocas, quedó varado. La tripulación se salvó inmediatamente, pero el cargamento no se ha podido sacar, porque casi todo él consiste en objetos de mucho peso. Batido el buque todo el día con el oleaje, pues la mar está muy picada, acaba de llegar la noticia de que se ha hecho pedazos.

Las pérdidas son inmensas y el casco del buque estaba asegurado por una compañía de Londres en 70.000 duros; los efectos para el ferro-carril, que consistían en dos locomotoras y raíles, lo estaban en 24.000, por una compañía bilbaína. Ignoro si el resto del cargamento, que no valdrá menos de 25.000 duros, estará asegurado. Dícese que haciéndose

³⁵ La Correspondencia de España, número 1693.

desde el puerto señales a una lancha para que se dirigiese a la Mojonera, el vapor creyó que las señales eran a él, y torció hacia el escollo. Las autoridades, y muy particularmente el comandante de marina Sr. Velasco, que es inteligentísimo y celoso, han hecho y están haciendo grandes esfuerzos para aminorar en lo posible el siniestro; pero se cree que nada se podrá salvar; porque el sitio es fatal y la mar estaba al anochecer muy alborotada, según he visto por mis propios ojos.

21 DE MARZO DE 1863³⁶

Apenas habían desaparecido entre las embravecidas olas del mar Cantábrico los últimos restos del hermoso vapor *Rita*, embarrancado en las playas de Algorta, cuando un nuevo naufragio ha venido a patentizar, de una manera elocuentísima, la urgente necesidad, tantas veces encarecida por nosotros y que no nos cansaremos de encarecer, de construir un puerto de refugio fuera de la barra de Bilbao, como el único medio de poner término a las innumerables y sensibles desgracias que allí se suceden con una frecuencia aterradora.

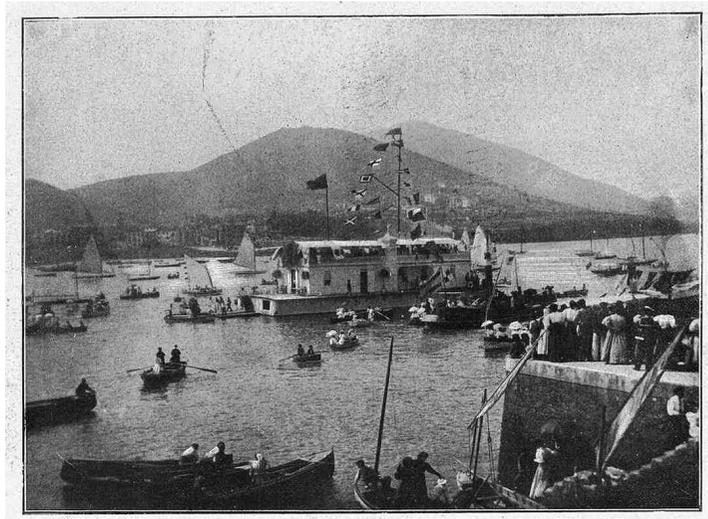
Un bergantín goleta francés, impelido por el furioso temporal que reina hace días en aquellas costas, se creyó en el caso extremo de intentar la entrada de la ría para librarse de un naufragio, que sus tripulantes consideraban inevitable, fue arrojado por los golpes de mar sobre los arenales del N. E., como lo había sido pocos días antes el *Rita*, y a no ser por el heroísmo de seis bravos marineros, que despreciando su

³⁶ El Clamor Público, número 193.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

propia existencia corrieron a salvar la de sus hermanos, no solo el buque, sino hasta el último de los individuos de su tripulación, hubiesen quedado sepultados para siempre en aquella costa inhospitalaria.

He aquí cómo se refiere este triste acontecimiento en una carta de las Arenas.



Las Arenas 16 de Marzo de 1863.

Ayer por la tarde la playa de las Arenas fue teatro de una de esas escenas marítimas tan conmovedoras como imponentes.

El bergantín goleta *Jeanne-Marthe*, a consecuencia sin duda del espantoso temporal reinante, no pudiendo sostenerse por más tiempo en la mar se aventuró a acometer la barra a media marea y fe, como era natural, arrojado por la grande mar sobre los bancos del N. E. próximos a ella.

A las cuatro y media se encontraba atravesado sufriendo la furiosa rompiente de las olas y separada de la tierra la gente que lo tripulaba por el abismo de esas mismas olas a distancia de dos cables.

En la situación que ocupaba el buque, era imposible fuera socorrido por las lanchas del puerto; cinco hombres se distinguen subidos en los palos y aunque la fuerza del viento impedía oír sus clamores se comprendía la angustiosa desesperación en que se hallaban.

El señor comandante de Marina, con motivo del naufragio del *Rita*, se hallaba justamente en los momentos de la pérdida; viendo la imprudencia de enviar lanchas en auxilio de los naufragos, dispuso con los dependientes del señor Ingeniero arrojar algunos cohetes con el disparador que hay para estos casos, con intento de darles un cabo; pero la distancia y sobre todo la violencia del viento lo impidieron. Entonces el inteligente capitán Arano, le indicó el emplear uno de los botes salvavidas que perteneció al vapor *Rita*, y acogida la idea como última esperanza, en breves momentos fue transportada en volandas la pequeña embarcación, y a la primera excitación de la autoridad de Marina se presentaron seis valientes marineros, cuyos nombres ponemos a continuación, ofreciendo heroicamente sus vidas para salvar

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

a los desdichados que debían seguir con ansiedad creciente, los movimientos de la gente de la playa.

El pequeño bote salva-vidas fue llevado a hombros hasta las mismas rompientes de la playa, y allí a flote sus valientes tripulantes avanzaron sobre el hervidero de mares en busca de sus compañeros de la goleta, teniendo un delgado cabo de retenida de tierra.

Espectáculo imponente y admirable era el que ofrecía la pequeña cáscara luchando con las embravecidas olas, pero avanzando siempre al impulso del vigoroso aliento de los remadores hacia los náufragos. Un grito de alegría y de entusiasmo salió del pecho de todos los que contemplaban la heroica acción cuando el bote llegó al costado del bergantín goleta, y cuando algunos momentos después desembarcó en la playa conduciendo los cinco hombres que aguardaban la muerte hacía un instante en los palos, y el capitán cuyo mal estado le había impedido subir con sus tripulantes. No es posible describir el sentimiento general que en todos se experimentó al estrechar en sus brazos a aquellos desgraciados y a los valientes marineros que los habían salvado exponiendo sus vidas.

El capitán M. Thiband, efecto sin duda de las violentas emociones que recibió como mayor responsable, llegó a tierra en un estado de completo desvarío, así como otro marinero, atontado por efecto de algunas contusiones. A todos se les prodigaron pronto auxilios, y merced a las disposiciones que se tomaron, aquellos hombres, que creían perdidas sus vidas pocos momentos antes, se hallaban perfectamente atendidos y en salvo.

Al salvamento acudieron multitud de personas de la localidad, distinguiéndose entre ellos los capitanes Arano y Cortina (don Andrés) el digno y activo alcalde de Guecho, el señor Bareño, el inteligente Arechavala, y otras personas, así capitanes como empleados del ramo de Fomento, que todos si excepción contribuyeron con grande abnegación al salvamento.

El señor Ingeniero de la provincia, estuvo presente, y tomó las medidas más oportunas para el caso.

Los nombres de los valientes salvadores del *Jeanne Marthe*, son los siguientes:

De Algorta, Ramón de Larrondo, casado; Julián de Menchaca, id; Anastasio Sánchez, soltero; y del vapor “Pelayo” los tripulantes Víctor Ayala, Braulio de la Hoz y Epifanio de Garay, los cuales, según hemos entendido, serán recomendados al Gobierno español, por Marina y Fomento, y al francés por el señor cónsul.

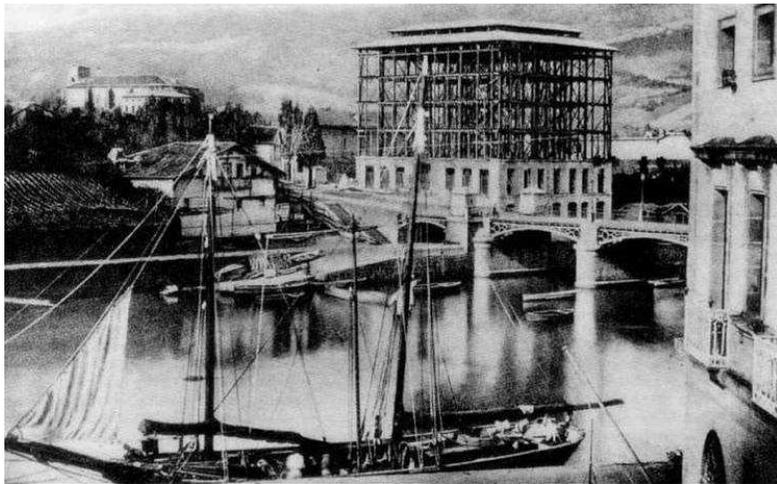
¿Qué hemos de decir, después de tanto como hemos dicho mil y mil veces, en vista de este nuevo naufragio? Terminar estas líneas exclamando con dolor:

¡Aún no existe en el abra de Bilbao un puerto de refugio!

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

19 DE JUNIO DE 1863³⁷

El lunes por la mañana acaeció un suceso lamentable en la ría de Bilbao. Se hacía a la mar el bergantín español de aquella matrícula, conocido anteriormente con el nombre de *Amada* y hoy con el de *Tiburón*, remolcado por seis lanchas, cuando por causas que ignoramos, el buque fue a embarrancar cerca de la barra en los bancos de la parte del Sudoeste. La tripulación no corrió peligro alguno al salvarse a consecuencia de lo bonancible del tiempo. Acto continuo se hicieron los esfuerzos posibles por ponerlo a flote, pero fueron infructuosos, y a las dos de la tarde comenzaron a despojar a la embarcación de su arboladura. El bergantín estaba cargado de harinas.



³⁷ La Correspondencia de España, número 1820.



Salvamento de naufragos, cuadro de Miguel Ancher. (Fotografía de Pablo Hekseher, de Estokolmo.)

21 DE OCTUBRE DE 1863³⁸

¡Bien por nuestros marineros! – Los señores Arechavaleta y dos marineros de Portugaleta, así como los demás marineros que tomaron parte en el salvamento de la *Sully* y de la *Jeune Marthe*, buques naufragados en las playas próximas a la barra de Portugaleta, están de enhorabuena. Han llegado al departamento del Ferrol las nueve medallas que les ha concedido el Emperador de los franceses por su

³⁸ El Clamor Público, número 974.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

brillante comportamiento en los días de desgracia para los tripulantes de aquellos buques. Espéranse en breve en nuestra villa, y enseguida aquellos valientes marineros colgarán sobre sus pechos la honrosa insignia que les concede el Emperador de los franceses.

24 DE OCTUBRE DE 1863³⁹

Es notable el movimiento que estos días se ha observado en el puerto de Bilbao en la salida y entrada de buques, y muy particularmente en la salida. Baste decir, que sólo en estos tres últimos días han franqueado la barra más de 60 buques de todas dimensiones; pero muy pronto cesará este movimiento extraordinario, debido en su mayor parte a los buques de pequeño cabotaje, que ya empezarán a retirarse a sus cuarteles de invierno.

13 DE DICIEMBRE DE 1863⁴⁰

Siniestros marítimos.- El miércoles a las dos de la tarde ocurrió en la temible barra de Bilbao uno de esos siniestros que por desgracia son demasiado frecuentes en la cruda estación que atravesamos.

Tres buques, el vapor *Pelayo* el uno y dos bergantines-goletas se presentaron a la vista de nuestro puerto a cosa de las doce del medio

día; la mar estaba imponente y el recio viento que corría no les dejaban otro recurso que acometer la barra, a pesar de los peligros de aquella atrevida operación.

Uno de los buques de vela pidió remolque al vapor, y después de un momento de duda, se decidió su capitán a remolcarlo, echándole con este objeto un fuerte cable; pero era tal la fuerza de los golpes de mar, que en el trance más apurado, precisamente cuando atravesaban la barra, se rompió aquel cable. Aquel momento fue verdaderamente angustioso; pero gracias a una maniobra tan hábil como atrevida el vapor enderezó su rumbo, y logró salvar al bergantín-goleta, que ya se hallaba próximo a estrellarse contra la punta del muelle de Portugaleta.

No cupo la misma suerte al otro buque, que al cruzar la barra quedó varado, hasta que la violenta sacudida de un golpe de mar lo arrastró como una pluma al mismo sitio exactamente en donde tuvo lugar la catástrofe del hermoso vapor *Rita*. Felizmente no ha habido que lamentar ninguna desgracia personal, porque el paraje donde definitivamente quedó encallado el buque queda en seco al bajamar, librándose toda la tripulación de esta manera de aquel horrible peligro. El buque naufrago es un bergantín-goleta de la matrícula de San Sebastián, llamado *Faraón*, y que venía de Cádiz con un cargamento de sal e higos.

-He aquí lo que sobre este naufragio escriben de Portugaleta con fecha del 8:

³⁹ La Correspondencia de España, número 1968.

⁴⁰ El Clamor Público, número 1010.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

En este momento (la una y media de la tarde) acaban de acometer a esta barra el bergantín goleta *Faraón* y un bergantín-goleta inglés remolcado por el vapor *Pelayo*. El tiempo muy sereno y calmoso, la mar enteramente gruesa, por lo que nos temíamos algún triste resultado; efectivamente, los tres buques se hallaban comprometidos en la barra, varando los dos bergantines-goletas, y el vapor que sujetaba a uno de ellos también muy expuesto; para salvarse tuvo que picar el remolque (aunque no se sabe si le ha faltado). El resultado de tan triste cuadro ha sido la pérdida del *Faraón* al Nordeste de la barra muy a tierra, por lo que la gente no pelagra, así como también se salvará la carga, asegurando que el buque se perderá totalmente, pues he visto sacar sacos del punto donde está varado. El otro bergantín-goleta inglés se ha salvado milagrosamente: después de haber dado sendos golpes en el fondo, a duras penas llega entre muelles, y el mismo vapor *Pelayo* lo vuelve a remolcar río arriba.

El buque náufrago *Faraón* se me dice es de la matrícula de San Sebastián, y que su carga consiste en higos y sal, que ha estado en Santoña sin duda arribado; esta última parte no puedo asegurar a Vd.

El práctico que tiene a su bordo es don Ramón Goicoechea, de la cofradía de mareantes de Portugalete, hombre experto, valiente y muy mariner, que en ausencias y enfermedades del señor piloto mayor de barra diferentes veces ha desempeñado este cargo.



23 DE JULIO DE 1864⁴¹

El lanchón *Felice*, patrón José Lecambarri, procedente de Somorrostro, con cargamento de vena, se ha perdido en el banco del S. O. de la barra de Bilbao, al querer entrar en bajamar, salvándose la tripulación.

⁴¹ La Correspondencia de España, número 2242.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

El señor gobernador de Barcelona secundado por la diputación provincial, se ocupa en los medios de arbitrar recursos para principiar ó continuar algunas obras públicas, en especial de caminos y carreteras, para proporcionar trabajo á los operarios que carecen de él por razón de crisis industrial.

—El bergantín goleta *Teneriffe Mari-Port*, capitán William Langeake que se echó el domingo frente al castillo de la Begoña (Algorta), procedía de New-Port con rails, 30 cajas petreos y 1.300 planchas para los mismos. El buque pertenecía al mismo capitán, y las dos terceras partes de su valor, esto es, seiscientas libras esterlinas las tenía aseguradas en Whiteharen mutual ship insurance company, de Cumberland.

Desesperanzado de franquear la barra después de los inauditos esfuerzos que á este fin hizo el vapor *Pelayo*, y no hallándose en disposición de ha-

cerse mar á dentro, hacia donde el fuerte viento le empujaba, determinó su capitán fondear en el punto arriba citado, precisamente donde la rompiente es muy fuerte, y no podía sostenerse sin grave peligro de la tripulación.

El piloto mayor de barra D. Juan S. de Sampedano, viendo la crítica situación de la gente del buque fondeado, se trasladó á Santurce, hizo que marinos escogidos montasen dos lanchas y con ellas se trasladó á bordo del bergantín goleta inglés, á pesar del viento huracanado que soplabá furioso y de que la mar engruesaba considerablemente. La tripulación se trasladó á las lanchas salvadoras, y como el capitán se negase á abandonar el buque, tuvo que besar con él el piloto mayor hasta que se consiguió echarlo á una de las lanchas. Tan oportuno fué este auxilio que á haberse retardado algunos momentos, hubiera parecido indudablemente la tripulación inglesa. Hoy el capitán Langeake abraza al Sr. Sampedano como á quien debe la existencia.

En tal mal punto se situó el buque que será muy difícil salvar el cargamento, pues ni aun en la baja mar de estas mareas vivas queda en seco. Toda la obra muerta, el rótulo y enseres de sobrecubierta los ha arrastrado la mar, y los pilos se sostienen por el peso y calidad (sin duda) de la carga que se ha echado sobre su base.

Con arreglo al convenio celebrado entre las compañías aseguradoras marítimas de Bilbao y los ayuntamientos de las cofradías de Portugalete, Santurce y Algorta se ha señalado el terreno para el depósito de los efectos salvados y que se salven, se ha distribuido la gente de mar, estableciéndose guardias, socorridos á los naufragos, etc., y el iniciador de este convenio y el ómnibus inglés é ingeniero del puerto han acudido al citado punto para proveer lo necesario.

El piloto mayor de barra y los contramaestres y marineros que montaron las dos lanchas de Santurce han prestado un eminente servicio salvando las vidas de los tripulantes del buque naufrago.

(La Libertad, 18 de noviembre de 1864, nº. 315).

13 DE FEBRERO DE 1866⁴²

Con fecha 6 del corriente escriben de Santurce a un periódico de Bilbao lo que sigue:

Ayer tarde, a cosa de las cinco, al pasar la barra un pailebot, procedente de Cardiff, con cargamento de cok, para los Sres. Ibarra, recibió un fuerte golpe de mar que le rompió la rueda del timón, y para cuando quisieron evitar un triste fracaso, ya el buque varó en los bancos del

⁴² La Correspondencia de España, número 2935.

Sudoeste, frente al punto llamado *Los Palos*, siendo inmediatamente arrojado por las espantosas olas hasta el sitio del Campo Grande, sufriendo la frágil nave y toda su arboladura el embate de las mares que la sacudían contra las rocas clavadas que allí se encontraron; en tan deplorable situación veíamos a seis hombres asirse fuertemente de la jarcia y palos del buque que tan próximo teníamos, y a los que por entonces ningún socorro podíamos darles; así siguieron los seis infelices, tratando unas veces de conducir a tierra cabos solos y otras con boyas, pero todo fue inútil. La triste noche llegó, recibiendo de vez en cuando golpes de mar, con exposición de ser arrastradas a tan imponente elemento.

Su salvación consistía en que el buque aguantara entero hasta que bajase la marea; afortunadamente así sucedió, y a las once y media, con la eficaz ayuda de gente de esta cofradía, de la de Portugalete, y disposiciones acertadísimas de los Sres. D. Juan Simón de San Pelayo, piloto mayor de la barra, y jefe guardián d. José María de Arechavala, fueron salvados el capitán del buque, cuatro marineros y el práctico lemán; los que enseguida fueron auxiliados y socorridos, con cuanto necesitaron; la carga, para sacarla, costará tanto como lo que vale.

28 DE MARZO DE 1866⁴³

Naufragio. El piloto mayor de la barra de Bilbao comunicó el viernes por telégrafo desde Portugalete al gobernador de la provincia una triste

⁴³ La España, número 6047.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

noticia. En la playa de Algorta había aparecido una lancha de Laredo con solo un hombre de tripulación, el cual ha dicho que sus ocho compañeros habían perecido, porque viéndose perdidos se lanzaron al agua con la esperanza de coger la costa a nado, y que él se aguantó en la lancha por no saber nadar.



5 DE DICIEMBRE DE 1867⁴⁴

El 2 naufragó en la barra d Portugalete un patache español, salvándose la tripulación.

⁴⁴ La Correspondencia de España, número 3676.

21 DE AGOSTO DE 1868⁴⁵

La dirección de Hidrografía avisa a los navegantes que se ha colocado una boya de amarra de forma barril y pintada de rojo, en el abra de Bilbao.

Dicha boya está situada en la intersección de la línea que une las torres de las iglesias de Sestao y Portugalete con la línea que va de la batería de las Cuartas a la punta de Galea, y en fondo de 20 metros (11,9 brazas).

El objeto de dicha boya es para que los buques puedan amarrarse en ella cuando la marea o el mal estado de la barra les impida la entrada en el puerto.

23 DE NOVIEMBRE DE 1870⁴⁶

Ayer por la mañana, a las siete, naufragó en la barra la lancha del práctico Lucas Olloqui, de la cofradía de Portugalete, ahogándose dicho Olloqui y un muchacho.

En el momento acudieron los guardias de la misma cofradía, la de Aspiazu y la de Fernández, salvando cinco tripulantes que se aguantaron agarrados a la lancha: ésta no pudo salvarse.

⁴⁵ El Imparcial, número 447.

⁴⁶ La Iberia, número 4333.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

15 DE ENERO DE 1872⁴⁷

Estos días se presenta la mar muy enfurecida en Bilbao, efecto, sin duda, de los fuertes vientos del Sur de estos últimos días, y del fuerte temporal que reina en aquella costa.

Hace días que la barra de Portugalete se mantiene más o menos inquieta, y en el canal del medio se ha levantado un gran banco de arena, siendo la entrada muy al Nordeste, junto a la escollera de la Mojijonera, que es el sitio más difícil para el paso de los buques.

Si con las corrientes del agua de monte no cambia el canal, mejorando su situación, no es difícil que tengamos que lamentar siniestros.

24 DE FEBRERO DE 1872⁴⁸

Escriben de Bilbao que es deplorable el estado en que se encuentra la barra de aquel puerto, que está ocasionando grandes perjuicios a los armadores y comerciantes, por haber gran número de vapores y buques de vela encerrados sin esperanza de poder salir mientras no varíe el estado de la barra. El *Euskalduna* excita a quienes corresponda a que mejore la barra y la ría, pues de seguir así habría que lamentar muchos siniestros y el consiguiente descrédito de aquel puerto de mar.

⁴⁷ La Esperanza, número 8333.

⁴⁸ El Imparcial, número 1714.

14 DE MARZO DE 1872⁴⁹

El *Irrurac-bat* de Bilbao publica un telegrama de Cardiff, fecha 29 de febrero, en que se dice que el vapor *Hartlepool*, procedente de Bilbao, que llegó el día anterior a Panarth, estaba haciendo agua a consecuencia de haber encallado al cruzar la barra de Portugalete el 24.

3 DE MAYO DE 1872⁵⁰

El domingo se fue a pique una lancha a la salida de la barra de Portugalete, habiendo sido salvada la tripulación por otra lancha que iba a corta distancia.

20 DE DICIEMBRE DE 1872⁵¹

El lunes por la mañana franqueó la barra de Bilbao un bergantín goleta inglés llamado *Tupan*, varando después en el banco del muelle del N. E. Se espera salvarlo en la marea de la tarde.

⁴⁹ El Imparcial, número 17331.

⁵⁰ El Imparcial, número 1781.

⁵¹ El Imparcial, número 2007.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

2 DE MAYO DE 1873⁵²

Dos lanchas de la cofradía de Santurce han encontrado en aquella abra una caja de banderas de telégrafo, una tabla con el rótulo *Empress Eugénie* y otros objetos que revelan algún naufragio en aquellas costas.

18 DE OCTUBRE DE 1873⁵³

Un detalle curioso refieren de Bilbao. El cabecilla Patero pensó incendiar el *Buenaventura* y lanzó sobre dicho buque por la ría una balsa cargada de petróleo y otras materias inflamables; pero la tripulación, que vigila constantemente y cuidadosamente, dirigió sobre la balsa algunos disparos de metralla, lo que fue suficiente para que la abandonaran los tripulantes. La balsa, sin dirección segura, pasó la barra y fue a estrellarse en la costa.

3 DE ENERO DE 1874⁵⁴

Provincias Vascongadas y Navarra.- El general en jefe del ejército del Norte desde Castro-Urdiales, donde continúa, manifiesta que el comandante de la corbeta *Consuelo* intentó aproximarse ayer a la barra

⁵² El Imparcial, número 2138.

⁵³ La Correspondencia de España, número 5801.

⁵⁴ La correspondencia de España, número 5878.

de Portugalete, en cuyo punto se oía fuego, no pudiendo conseguir su intento a causa del fuerte temporal que reinaba.

22 DE ABRIL DE 1874⁵⁵

La correspondencia de *La Política* que en otro lugar insertamos da cuenta de un suceso tan importante como casual que dio por resultado dejar expedita la ría de Bilbao, Los periódicos de Santander se ocupan también del mismo hecho.

He aquí los rumores que acerca de él circulaban en aquella capital a las últimas fechas:

El horroroso temporal que venía corriendo dicho buque le arrojó sobre la barra de Portugalete; pero en el duro trance de ir sobre las peñas de Algorta, donde la pérdida del buque y la tripulación era irremediable, optó el capitán por dirigirse al punto que le ofrecía, a pesar de sus cadenas, alguna probabilidad de salvación.

En efecto, la fuerza del viento y las olas debieron dar al barco tal velocidad, que en uno de los golpes de mar cayó sobre las cadenas, rompiéndolas con el peso: sin detenerse, porque apenas podía hacerlo, siguió ría arriba sin encontrar obstáculo alguno hasta el Desierto, en donde pudo fondear guarecido ya del viento.

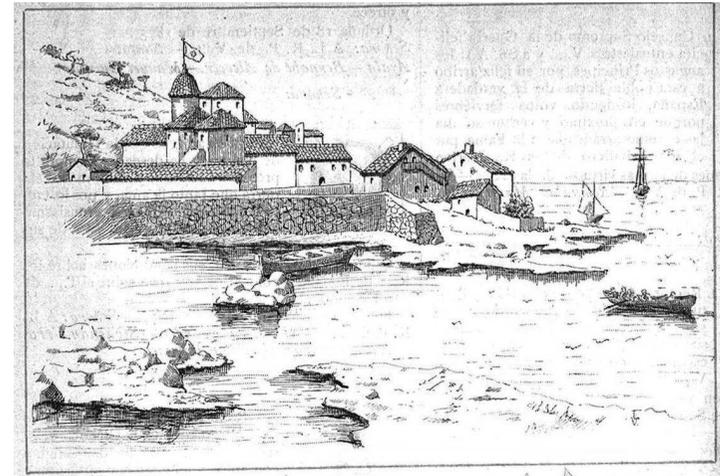
⁵⁵ La Discusión, número 1714.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

Los trabajos que tenían los carlistas para interceptar el paso de la ría con gabarras de mineral que habían echado a pique entre el muelle de la Benedicta y el Fraile, han debido ser arrastrados por las grandes riadas debidas al temporal, lo cual evitó también a la valiente tripulación del lugre un nuevo obstáculo que hubiera puesto en peligro sus vidas.

El periódico santanderino pone a la anterior noticia el siguiente comentario:

No hay mal que por bien no venga, dice uno de nuestros adagios; y en efecto, malo ha sido el temporal pasado, pero ha resuelto un problema que en la conciencia de todos se creyó imposible. Si ese hecho se confirma, puede influir poderosamente a favor de la invicta Bilbao.



23 DE NOVIEMBRE DE 1874⁵⁶

Hace pocos días se perdió un buque-vapor inglés cargado de mineral en la barra de Portugalete. La tripulación y pasajeros pudieron salvarse.

18 DE DICIEMBRE DE 1874⁵⁷

Según telegrama de Castro fecha 15, el temporal seguía furioso. Se había perdido la barca “Juanita” que iba a Barcelona, en la playa de



⁵⁶ La Minería, número 109.

⁵⁷ La Discusión, número 1918.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

Algorta, ahogándose siete tripulantes de los doce que llevaba. Iba cargada de madera. El capitán se salvó con una pierna rota.

27 DE DICIEMBRE DE 1874⁵⁸

Bilbao, 14 de diciembre de 1874.

Señor director de LA IBERIA.

Muy señor mío: en mi última correspondencia del día 11, que seguramente no ha llegado aún a sus manos, ni saldo de Bilbao, hablaba a V. del furioso temporal que reina desde el 8 por la noche. Desde la fecha de aquella carta ha ido creciendo de una manera espantosa, y como era consiguiente, tenemos que lamentar algunos siniestros marítimos y algunas desgracias personales. El día 11 la barca Juanita, de esta matrícula, cargada de caoba, que al parecer se dirigía desde Santander a Barcelona, intentó atravesar la barra, buscando en el Nervión seguro refugio; ero el piloto mayor de Portugalete no le dio entrada por hallarse la barra impracticable y siendo además la hora en que lo intentó la de bajamar, yendo a dar fondo al lado del puerto de Algorta en el punto de Albarola, donde instantáneamente se fue a pique, pereciendo ahogados siete de los doce tripulantes, salvándose el capitán con una pierna rota. El cargamento, aunque arrojado a la playa, fue arrebatado otra vez por las olas, perdiéndose completamente.

⁵⁸ La Iberia, número 5603.

Tan pronto como las autoridades de ésta tuvieron conocimiento del siniestro adoptaron todas cuantas disposiciones era posible tomar para socorrer a los náufragos y salvar el cargamento. Al día siguiente otro buque, al parecer abandonado por su tripulación y que corría a merced de las embravecidas olas, vino a estrellarse contra las peñas de Galea, debajo de Algorta, esparciéndose por el mar su cargamento en barricas y sacos de harina. En aquellos momentos pasaba otro buque que se cree iba tripulado, y es posible que se haya perdido entre Plencia y Bermeo. En esos días la agitación del mar ha sido espantosa, y el espectáculo de la barra y del abra es imposible describir.

El sábado a la hora de la marea, cuan aún no despuntaba el día, el empuje de las mares rompió por varios puntos las dunas que forman una especie de dique en las Arenas, y por encima del camino que se dirige a Algorta se corrieron a la antigua playa de Lamiaco.

9 DE DICIEMBRE DE 1875⁵⁹

Bilbao 7. Una goleta se ha perdido en la barra.

La tripulación se ha salvado. Faltan detalles.

19 DE AGOSTO DE 1876⁶⁰

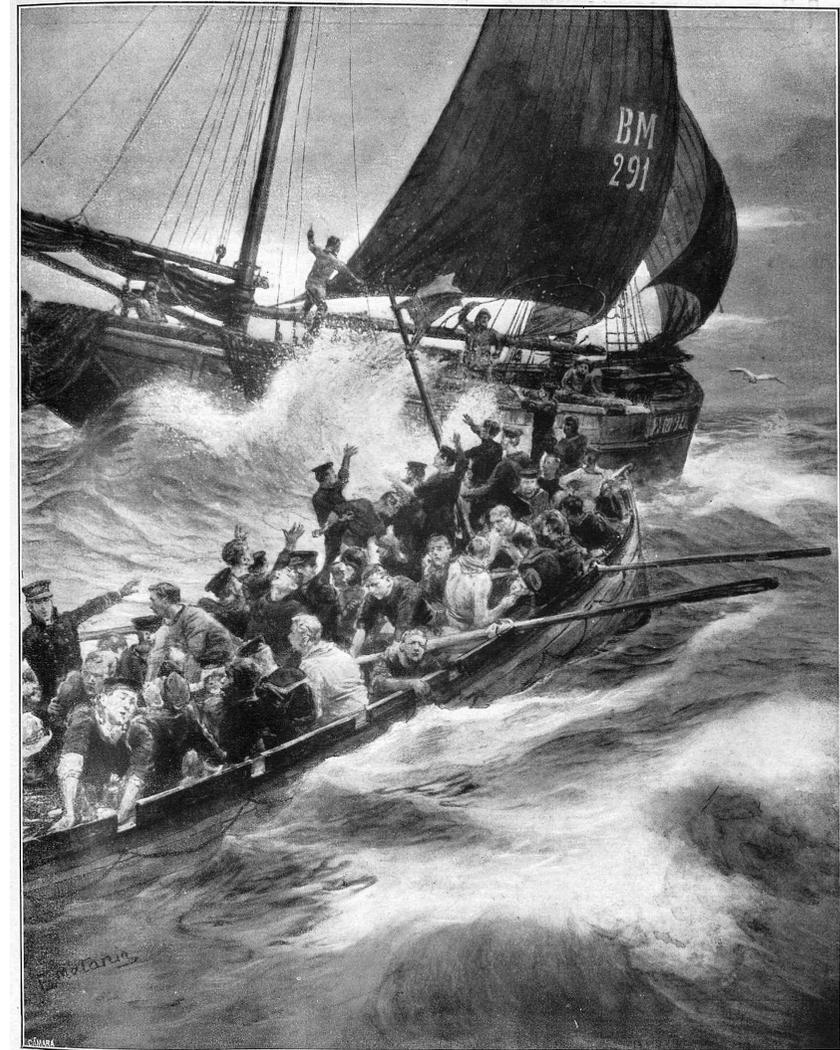
⁵⁹ La Iberia, número 5873.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

El miércoles último, al entrar en la barra de Bilbao el vapor *Ibarra* núm. 2, que llevaba a remolque a una lancha tripulada por seis marineros, volcó ésta a consecuencia de un choque contra un arrecife, quedando la quilla al sol y cogiendo debajo a los tripulantes. A la circunstancia de saber éstos nadar perfectamente, así como al pronto auxilio que les prestaron dos lanchas, débese el que los marineros hayan escapado de una muerte segura, tanto más inevitable, cuando más lejos se hallaban del puerto. Ellos y la lancha náufraga fueron recogidos y conducidos a Santurce.



Laderas del Cantábrico (Algorta), cuadro de J. Mores



⁶⁰ La Correspondencia de España, número 6831.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

20 DE MARZO DE 1877⁶¹

Según *El Noticiero Bilbaíno*, muchos de los comerciantes más acaudalados que en la Gran Bretaña se ocupan en el comercio de minerales de hierro, han resuelto no mandar ni vapores ni buques de vela a Bilbao, sino a fletes muy crecidos, hasta tanto que se haga algo por mejorar la barra de Portugalete: habiendo quien en vistas de las largas y frecuentes detenciones de los buques con motivo del mal estado de la barra, renuncia a todo comercio con aquel puerto.

12 DE OCTUBRE DE 1877⁶²

Santurce, 9 de octubre de 1877.- Anoche a las ocho y media se oyeron en este puerto fuertes voces de auxilio y socorro. La gente en tropel se dirigió al muelle de lo liso y punto de la Llana, a pesar de la gran oscuridad de la noche y viento fuerte y frío que reinaba. Las voces se repetían y aumentaban incesantemente, y los que las daban eran los infelices tripulantes de la goleta española de esa matrícula *Cecilia*, que en aquel momento acababa de varar en la costa y sobre las grandes y expuestas rocas que en ella hay.

El buque estaba próximo de los de tierra, pero era expuesto y casi imposible el poder auxiliarlos; las embarcaciones de este puerto estaban todas varadas, y sin poderlas botar al agua en más de cuatro horas; el

buque se deshacía por momentos en aquellas cortantes y salientes rocas; medios de salvación ninguno, la oscuridad completa, el viento y mar arreciaban cada vez más, la muerte de aquellos desgraciados era segura y terrible; la inquietud de los naufragos y de los que querían socorrerlos no es fácil explicar.

Entre los muchos valientes y arrojados marineros que comprendían el riesgo y fin pronto de sus compañeros, hubo cinco o seis que obedeciendo a sentimientos inexplicables y sin pensar en el peligro ni conservación de sus vidas, se arrojaron al mar, y entre rocas y fuertes olas consiguieron acercarse no muy lejos del costado del buque y coger una corredera que el capitán de aquel botó al mar con una boya, y con ella llevaron a tierra luego una guindalesa a las diez dadas; ésta, ya en tierra, se hizo firme, y por ella, con el auxilio de los de tierra y envueltos en los golpes de mar, pudieron salvarse milagrosamente cinco de aquellos naufragos; faltaba el capitán de aquel buque, hombre de gran corazón y que parecía se había empeñado sepultarse y concluir juntamente con su buque, sin que atendiera a los ruegos e instancias de nadie, aguantándose así a bordo hasta la una de la madrugada de hoy, en que el señor alcalde de este pueblo y diez y ocho o veinte hombres más han salido con una lancha y con riesgo han abordado aquel buque y recogido en él casi forzosamente a tan esforzado capitán trayéndolo a este puerto a quien y demás tripulantes, únicos que dotaban la goleta, se les ha proporcionado ropas, camas y cuanto ha sido necesario, prodigándoles toda clase de cuidados, porque los infelices no han salvado más que sus vidas. La pérdida del buque y carga es total. Traía

⁶¹ El Imparcial, número 3532.

⁶² El Siglo Futuro, número 608.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

cargamento de bacalao de Escocia para los señores hijos de Gurtubay, del comercio de esta plaza.

27 DE AGOSTO DE 1878⁶³

El sábado a las nueve de la mañana ocurrió un pequeño naufragio en el puerto de Bilbao.

Serían las nueve, cuando un vapor de gran calado, casco rojo y buena marcha franqueaba la barra, trayendo a su costado una lancha de práctico que le había abordado en alta mar. Esta, que aunque no muy picada, rompía bastante, pero a intervalos, engañando con astucia a los confiados marinos. De pronto viene una mar gruesa, y rompiendo la amarra que sujetaba la lancha, la eleva cual si fuera una pluma; viene otra rompiente enorme y vuelca la embarcación, arrojando fuera de ella los tripulantes.

Momentos angustiosos para los que presenciábamos desde la punta del muelle la horrible situación de los naufragos. La lancha, quilla al sol, flotaba a merced de las olas, cuando a pesar del peligro se acerca otra lancha de Santurce y recoge a los demás. La embarcación naufraga seguía flotando en la barra y su vela no lejos de ella, cuando el vaporcito *Cotolino* salía sin reparar en ella, con tan mala suerte, que enredándose la hélice con la flotante vela, hubo de parar la marcha, y se ha visto y se ha deseado para poder continuar el viaje, habiendo

⁶³ La Época, número 3406.

permanecido dos o tres horas en inútiles maniobras hasta que ha conseguido desembarazar su motor.

El casco náufrago, que era de Algorta, ha sido recogido, después de muchas tentativas, por dos lanchas que lo han conducido a remolque a Santurce.

Gracias a la actividad desplegada y a la buena hora en que acaeció el siniestro, no hay desgracia alguna personal que lamentar. Uno de los naufragos no sabía nadar y se ha mantenido mucho tiempo montado en la quilla de su lancha, resistiendo allí los embates del Océano.

19 DE SEPTIEMBRE DE 1878⁶⁴

El vapor *Santoña* ha estado a punto de naufragar el martes en la barra de Bilbao.

13 DE DICIEMBRE DE 1878⁶⁵

Bilbao 11. En la marea de ayer tarde, a la salida del puerto, chocaron dos vapores ingleses, el *baternok* y *laagchester*, yéndose completamente a pique el primero y sufriendo algunas averías el segundo.

⁶⁴ La Época, número 9428.

⁶⁵ La Correspondencia de España, número 7660.

NAUFRAGIOS EN LA ENTRADA DEL PUERTO DE BILBAO (1841 – 1878)

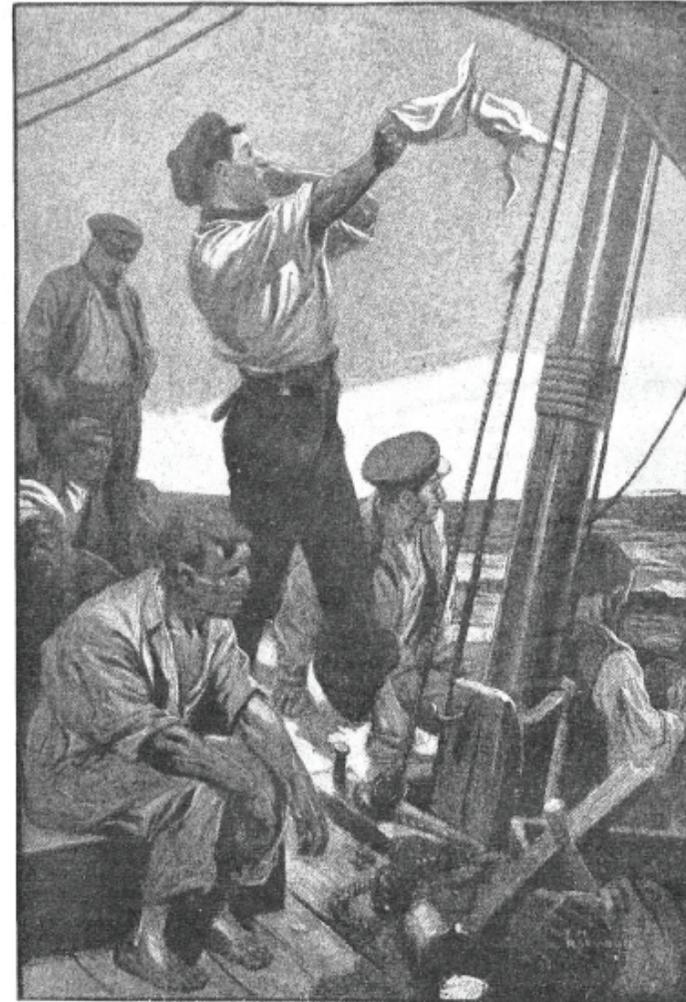
14 DE MARZO DE 1879⁶⁶

El martes último fue arrojado a las peñas inmediatas a la playa de Portugalete el vapor inglés *Dinas*, al querer entrar en el puerto de Bilbao con mar grande y cerrazón. La tripulación pudo saltar a tierra sin que ocurriera desgracia alguna. El casco, batido por las olas, se considera totalmente perdido.

27 DE ABRIL DE 1880⁶⁷

Se ha sabido por telegramas que el bergantín francés *Neptuno*, cargado de mineral, después de salir hoy por la barra de Bilbao se ha ido a pique, sobre la rompiente de Algorta, conceptuándose perdido. Se han prestado auxilios a la tripulación.

Reina tiempo malo. Se ha presentado una riada bastante imponente. Todos los buques surtos están reforzando amarras.



⁶⁶ La Correspondencia de España, número 7751.

⁶⁷ La Correspondencia de España, número 8070.

2011

