

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y TECNOLOGIA
DE PROYECTOS Y PROCESOS

TESIS DOCTORAL

**"EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL
AMBITO DEL DESARROLLO COMERCIAL
SANTANDERINO: 1700-1800"**

Autor: Marcelino Sobrón Iruretagoyena
Director: Fernando Cañizal Berini

SANTANDER, MARZO DE 1992

CAPITULO 2

ECONOMIA Y SOCIEDAD EN LA
CANTABRIA DEL SIGLO XVIII

2.1.- MARCO REGIONAL Y SOCIAL EN
CANTABRIA A PRINCIPIOS DE SIGLO.

En los albores del siglo XVIII Santander, centro geográfico costero de pequeñas comunidades rurales, donde predominaba el campesinado y donde los entonces existentes núcleos urbanos apenas sí diferían de las estructuras heredadas de siglos pasados, poseía escasas instalaciones portuarias, dotadas éstas de elementales obras de fábrica, y con niveles de conservación casi inexistentes¹; la actividad marítima comercial era casi nula y el mayor movimiento portuario se centraba básicamente en la pesca, como medio de subsistencia alternativo².

Los recursos naturales de la villa eran más bien escasos, y los modos y medios de vivir de la población llegaban a cotas muy bajas. La subsistencia apenas se

¹Pedraja, J.M., "Noticias sobre los antiguos puertos de la costa cantábrica". *Anuario de Juan de la Cosa*, I, pp.39-51.

²Martínez Vara, T., "Aproximación al comercio marítimo de Santander en los siglos XVIII y IX". *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, pp.179-180.

aseguraba mediante la combinación de los dos recursos fundamentales existentes: el anteriormente señalado de la pesca, y la agricultura; ambos determinarían, a su vez, a dos capas sociales fundamentalmente establecidas para la mayoría de la población existente: los marineros y los agricultores³.

61

El sector de la pesca sería el origen de los principales movimientos portuarios en la villa de Santander, siendo la importación de pescado y la pesquería propia de bajura una de las bases sustentadoras de la dieta básica de la población⁴. El bacalao y la sardina fueron los productos básicos de este particular tejido socio-económico, como aparecerá reflejado en el Capítulo 3, permitiéndose la villa de forma esporádica exportar los excedentes al interior, bien en salazón, secos o ahumados.

En cuanto a la agricultura, los productos más destacados fueron, como quedó expuesto en el primer capítulo

³Martínez Vara, T., *Santander de villa a ciudad (Un siglo de esplendor y crisis)*. pp.28-31.

⁴Cabe destacar la vinculación del sector pesquero en organización gremial bajo el nombre de "Cabildo de Mareantes de San Martín", institución de gran solidez sectorial durante todo el siglo para la defensa de sus intereses.

, el maíz⁵ y las vides⁶; el complemento a estas dos producciones básicas eran las pequeñas huertas familiares, y sobre todo, y como otro medio alternativo de subsistencia, la castaña. La implantación del maíz provenía del anterior siglo XVII, aunque no se extendió intensivamente hasta el siglo XVIII; esta gramínea desplazó a otros cultivos como el trigo y mijo, y se asentó definitivamente en Cantabria transformándose, en la práctica, en monocultivo cerealístico. En el Catastro de Ensenada se pueden encontrar datos fehacientes sobre ello en las contestaciones a las Respuesta Generales dadas por la población⁷.

Los sistemas de explotación eran arcaicos y

⁵Sobre este tema cabe señalar el trabajo de Jose Luis Casado Soto "Notas sobre la implantación del maíz en Cantabria y la sustitución de otros cultivos". *Población y sociedad en la España cantábrica durante el siglo XVII.* (IV ciclo de estudios históricos de Cantabria, mayo 1982). Santander, 1985.

⁶La importancia de la producción de vinos, aguardientes y chacolí queda reflejada en innumerables documentos notariales en los que se hace referencia a los vecinos cosecheros, incluyendo sus nombres, calles donde habitaban y producción.

Algunas relaciones sobre vecinos cosecheros:

AHC, Protocolos, Legs. 181, ff. 115-135; 210, f. 203; 212, f. 68.

Sobre la importancia que tenía el chacolí en la villa, véanse los siguientes trabajos:

Fernando Barreda, "El chacolí santanderino en los siglos XIII al XIX". *Altamira*, 1947, pp. 5-78.

Domínguez Martín, R., *Actividades Comerciales y Transformaciones Agrarias en Cantabria, 1750-1850*. pp. 63-72.

El abastecimiento a la ciudad de géneros comestibles como "aguardientes, mistelas, vinos, carne y carnero, aceite de oliva y grasa de ballena", estaba regulado y sus contratas elevadas a documento público; entre otras:

Ibidem, Legs. 204, f. 161; 207, f. 451; 208, f. 121; 213, ff. 102-103v.

⁷Sección "Ensenada" del Archivo Histórico Provincial de Cantabria.

el rendimiento por unidad de superficie ínfimo o, en la práctica, nulo. El sector ganadero era muy escaso y la mayoría estaba dedicado a las labores del campo, o alternativamente al transporte carreteril. La emigración, debida a la escasez de recursos era muy fuerte, y quizás, su índice de los más altos de la península⁸.

Estos dos recursos, el pesquero y el agrario, estaban íntimamente unidos pues se complementaban entre sí, y la subsistencia de la mayor parte de la población santanderina estaba ligada a ambas explotaciones, quedando mediatizada una u otra función en la dependencia a las necesidades o falta de ocupación en cualquiera de ambos sectores, tales como la finalización de la época de recolección, alternancia en las campañas pesqueras, malos tiempos, etc.

Un tercer sector de la población, de carácter secundario, sería el de los dedicados a las manufacturas, entre los que cabe citar a los molineros, canteros, carpinteros y herreros, cuya producción quedaba absorbida por la población local; el acceso a estas profesiones se llevaría a cabo ejerciendo los primeros pasos en ellas como aprendices, lo que se efectuaba mediante contratos que se

⁸J.M., *Estado de las fábricas, industria, comercio y agricultura en las Montañas de Santander (s. XVIII)*. Introducción histórica de Tomás Martínez Vara. pp. 70-118, 198-204, ("Estorvo 3ro.").

64
hacían públicos ante notario⁹, y en los que se especificaban, entre otros extremos, los sueldos, herramientas, horas de trabajo o ropas. Un cuarto sector, así mismo minoritario, sería el de los mercaderes, también agrupados en gremios¹⁰.

Cabe destacar en la capa media-alta de la población, el sector de las profesiones liberales, escribanos públicos, funcionarios¹¹, y eclesiásticos. Quedaría por señalar, en esta breve descripción social, ya por último, a aquella parte de la población privilegiada, la aristocracia local, élite de poder, familias de amplia autoridad y de asentamiento secular, a las que prácticamente les pertenecían todas las tierras e incluso las embarcaciones. Estaban asentados en el núcleo urbano, dentro del recinto amurallado, y su forma de vida pertenecía íntegramente a las ideas del *Antiguo Régimen*, lo que significó un choque de mentalidades, incapaces como eran de asumir las *nuevas ideas reformistas*, por lo que el resurgimiento y modernización santanderino quedaría *frenado desde dentro*. Sería esta capa social la que luego, cuando

⁹Se encontraron numerosas muestras de contratos de aprendices, entre otras:
AHC, Protocolos, Leg. 168, f. 14.

¹⁰Ibidem, Leg. 207, f. 548.

¹¹En este sentido se observa como se nombró ante notario al Administrador de la Estafeta de Correos:
Ibidem, Leg. 211, ff. 455-457.

unas causas externas harían resurgir a la sociedad y economía de la villa, creándose una nueva institución social, trabajadora y económicamente resurgente, que ha quedado denominada, en términos actuales, como *burguesía marítimo-mercantil*¹², chocaría con ella al sentir sus prerrogativas en peligro y decadentes ante los nuevos aires reformistas, que echaron por tierra sus privilegios, su falta de dinamismo y sus trasnochadas ideas.

En otro orden de cosas, quedaría por analizar la situación demográfica de Santander en esta época; del análisis de los estudios realizados por diversos autores¹³ se deduce que Santander no diferiría grandemente del resto de los núcleos urbanos de la región; aunque a falta de documentación precisa para su determinación, parece que la población rondaría, según se deduce de dichos trabajos consultados, y en los inicios del siglo, 1712, sobre los

¹²Sobre la burguesía mercantil santanderina ha sido básica la consulta del trabajo de Dn. Ramón Maruri Villanueva, *La burguesía mercantil santanderina, 1700-1850. (Cambio social y de mentalidad)*. Santander, 1990.

¹³Entre otros citados en la bibliografía:
 Cuesta, R., *Población, producción e intercambios comerciales en la ciudad de Santander (1753-1808)*. Santander, 1975.
 Martínez Vara, T., *Ob.cit.*
 Maruri Villanueva, R., *Ob.cit.*
 J.M., *Estado de las fábricas, comercio, industria y agricultura en las montañas de Santander (S. XVIII)*. Introducción histórica de Tomás Martínez Vara. Santander, 1979.
 Maza Solano, *Nobleza, hidalguía, profesiones y oficios en la Montaña, según el Catastro del Marqués de la Ensenada*. Santander, 1957.
 Domínguez Martín, R., *Actividades Comerciales y Transformaciones Agrarias en Cantabria, 1750-1850*. Santander, 1988.

2000 habitantes y básicamente del interesante estudio demográfico realizado por Fernández Cuesta, la población evolucionaría según el cuadro adjunto¹⁴:

66

VECINDARIO DE SANTANDER

AÑOS	VECINOS	HABITANTES	COEFICIENTE
1712	236	-	-
1753	667	2.211	3.31
1768	-	4.125	-
1772	1.014	3.332	3,28
1773	853	-	-
1776	764	-	-
1787	-	4.191	-
1798	1.212	4.295	3,57

La población se distribuiría en dos barrios diferenciados: las clases privilegiadas dentro del recinto amurallado en los barrios de la Puebla Vieja y la Nueva, y, ya extra muros, quedarían asentadas las clases menos favorecidas como agricultores y marineros¹⁵.

Afortunadamente, el sentido administrativo de los Borbones, en su afán por la recopilación archivística, también ha proporcionado fuentes de gran valor documental; así, en 1752 el Catastro del Marqués de la Ensenada, señala una población de 2.800 habitantes para Santander, entre

¹⁴Extraído de la página 124 del trabajo mencionado de dicho autor.

¹⁵Meer Lecha-Marzo, A. de, y Ortega Valcárcel, J., "Santander, el puerto y la ciudad moderna", en VV. AA., *Santander. El puerto y su historia*. p. 54.

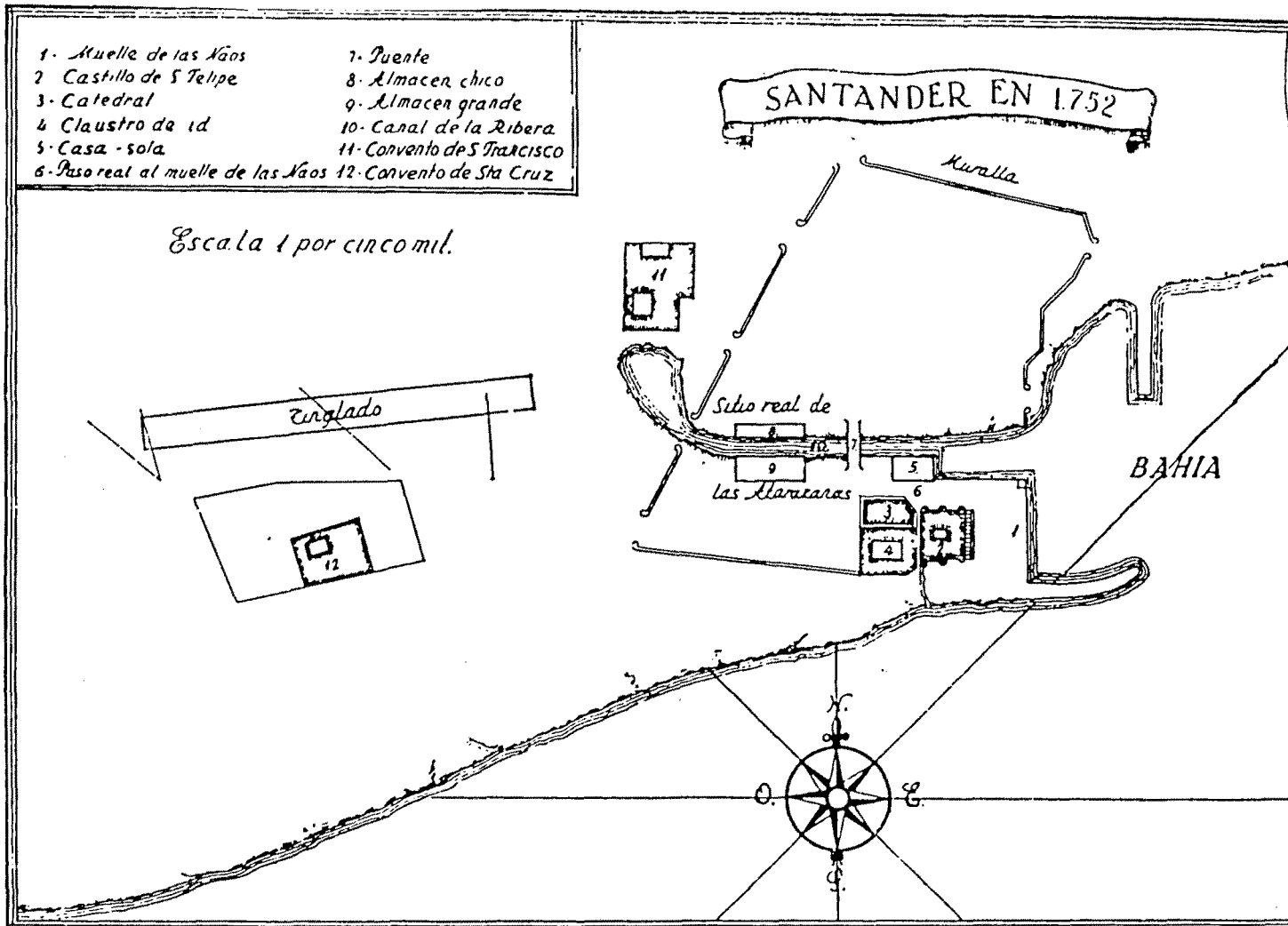
otros diferentes datos; también son aclaratorios otros como los municipales de 1772 y 1798 con fines para la leva militar, el Censo estatal de Aranda en 1768, el de Floridablanca en el 1787, o el de Godoy en 1797.

En definitiva, cabe señalar que la villa de Santander en la primera mitad del siglo XVIII se caracterizó por la escasez de recursos, la miseria, la lucha diaria por la subsistencia para la inmensa mayoría de la población y el privilegio y dominio del resto, vetusta clase en minoría, sobre seres y enseres de esa mayoría. Todo ello, combinado con las difíciles comunicaciones con el resto de la península¹⁶, contribuyó significativamente a este *aislamiento secular*. La difícil orografía siempre supuso un duro obstáculo para el desarrollo de Santander en su expansión y recepción hacia y desde la Meseta castellana; los transportes eran muy lentos y por tanto costosos y sometidos a grandes riesgos, pues los caminos carreteriles eran pobres, escasos, y con frecuencia intransitables. Las comunicaciones existentes a principios de siglo, que provenían de la centuria anterior¹⁷, se centraban

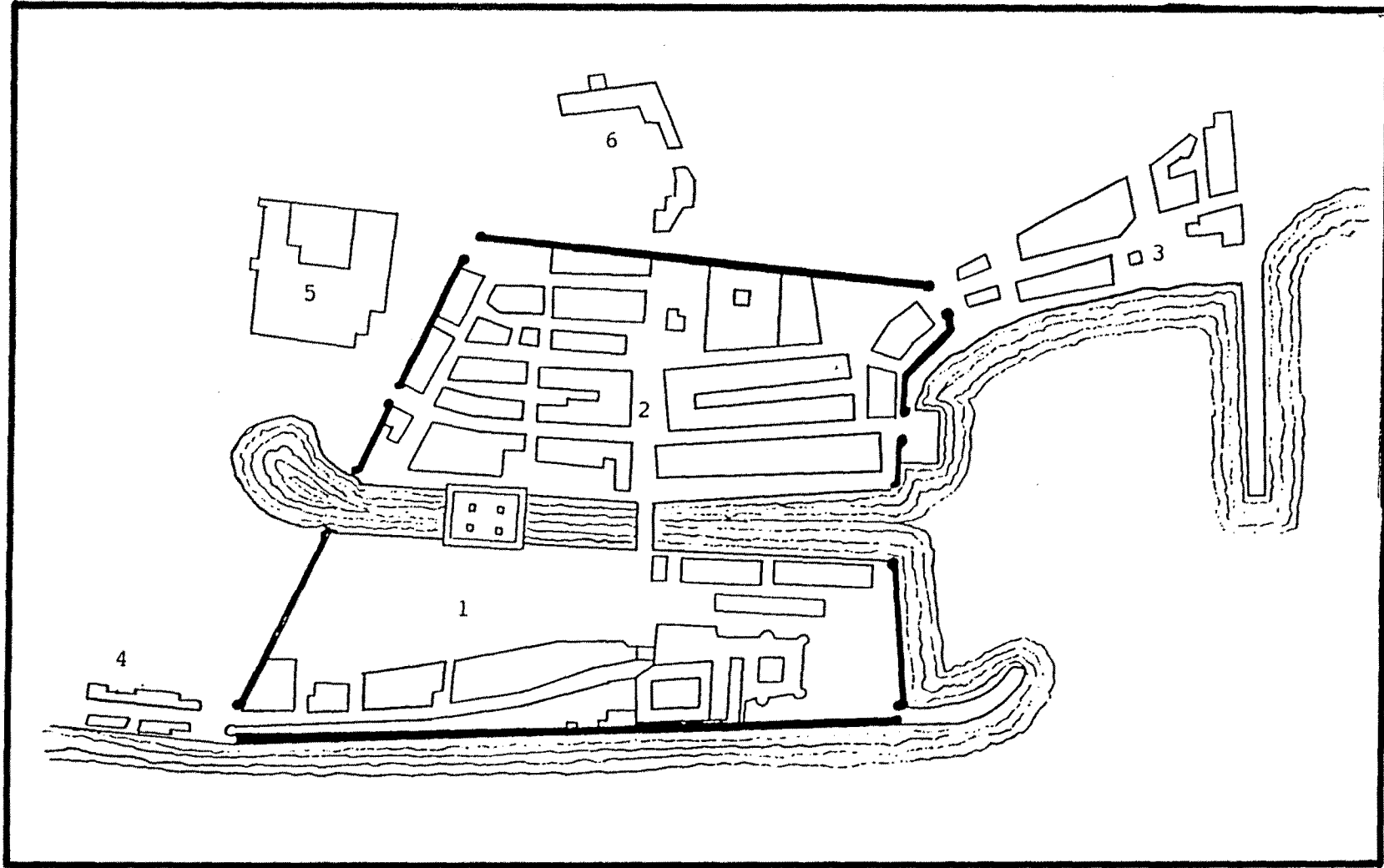
¹⁶Se transcribe como el capitán de la fragata "Ave María", arribada de Nueva España, con carga de cacao, cueros, azúcar, tabaco y palo de Campeche, en fecha 4 de noviembre de 1702 se quejaba de que "...los caminos son intransitables en este tiempo para carros y caballerías, en especial para géneros como los de dicha carga..."; en su referencia a la entonces existente comunicación con la Meseta. AHC, Protocolos, leg.153, ff.174-270.

¹⁷Santos Madrazo, *El sistema de transporte en España, 1750-*

exclusivamente en el camino a Burgos por Reinosa y el camino de la costa, pues otras vías eran en la práctica meros intentos y planificaciones. Faltaba, pues, la premisa esencial para el desarrollo económico, la integración política e ideológica, que en el resto de España bullía con aires renovadores y modernistas: la integración de la región de Santander en el mercado nacional, ya en expansión, a través de medios de transporte asequibles y rápidos que promoviesen el contacto entre la gran Meseta y su salida al mar por Santander.



1752. Plano de Fdez. de Isla mostrando las fábricas de jarcia de Becedo.



Reconstrucción de Santander en la primera mitad de siglo según Maruri Villanueva :

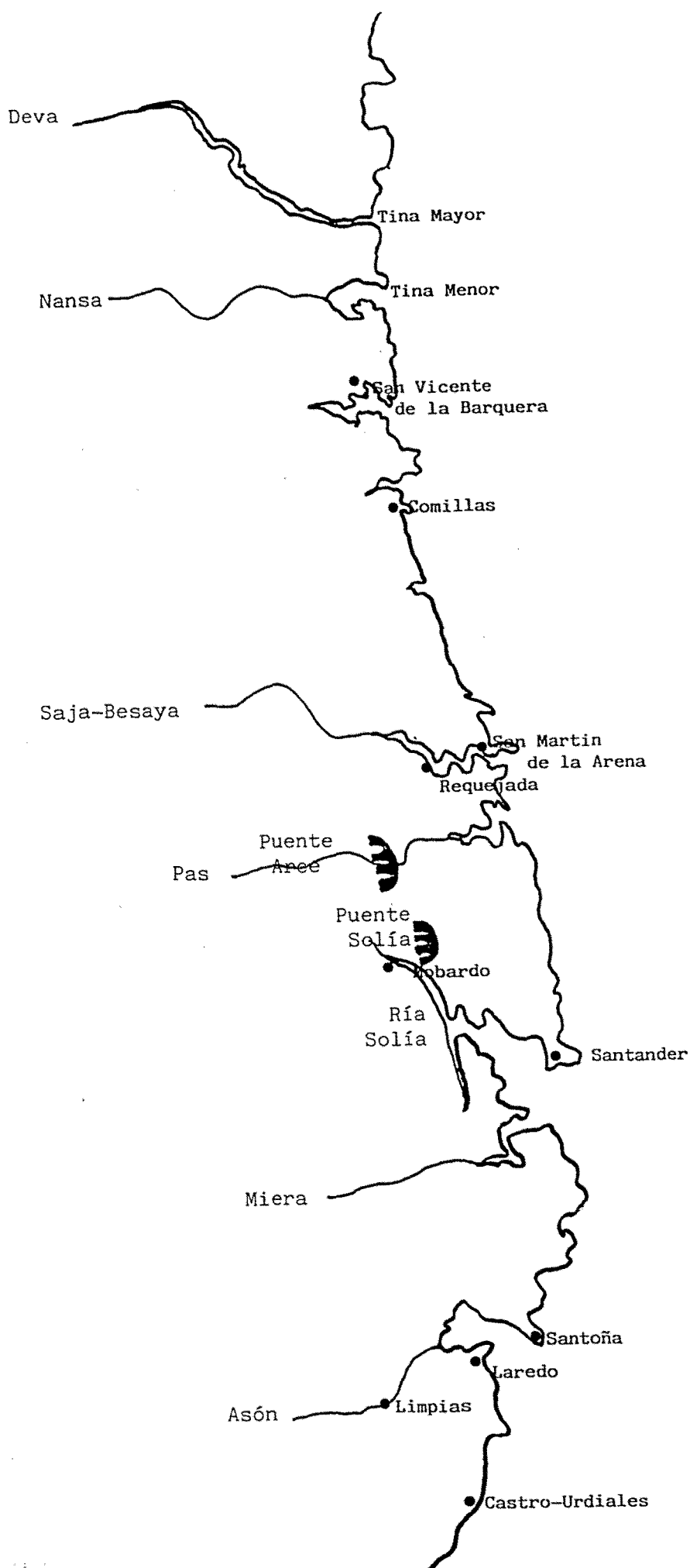
1.-Pueblo vieja	2.-Pueblo nueva
3.-Arrabal del mar	4.-Arrabal fuera de la puerta
5.-Convento S.Francisco	6.-Convento Sta. Clara

2.2.- LAS CUATRO VILLAS DE LA COSTA Y
OTROS PUERTOS DEL LITORAL CANTABRICO.

Las Cuatro Villas de la Costa del Mar Cantábrico, Santander, Laredo, Castro-Urdiales y San Vicente de la Barquera, fortificadas ya en tiempos de Alfonso I¹⁸, constituyeron el principal foco geográfico, fuente de riqueza, comunicación y comercio de la región, precisamente por su condición de puertos marítimos desde tiempos pretéritos; hay que indicar que el mar era la casi única vía de comunicación entre las villas costeras, pues el camino del litoral, aunque existente, como se ha dicho, era bastante precario. Esta villas, constituídas en Hermandad, se repartieron la influencia y jurisdicción marítima de todo el litoral del actual territorio de la autonomía cántabra¹⁹. Era costumbre que sus representantes se reuniesen periódicamente en Junta General en Bárcena de Cicero, o bien alternando el lugar de reunión en cada una de ellas con el

¹⁸Maza Solano, T., "Páginas de la historia marítima de Santander", *Altamira*, 1945, pp. 211-247.

¹⁹Casado Soto, J.L., "La Provincia de Cantabria. Notas sobre su constitución y ordenanzas (1727-1833)", *Altamira*, 1978, pp. 121-195.



Plano de las Cuatro Villas de la Costa y de otros puertos del litoral cantábrico

fin de solventar y tomar acuerdos sobre los asuntos en litigio, como pesquerías, embarcaciones, tripulaciones, o cualquier extremo que necesitase arbitrio o respuesta en sus relaciones contractuales.

En los primeros tiempos del siglo XVIII, cuando los Borbones impusieron sus aires reformistas y, tal como se apuntaba anteriormente²⁰, las fronteras fueron llevadas a la costa, esta Hermandad perdería su independencia marítima mercantil frente a las nuevas normas fiscales centralistas y unificadoras, como consecuencia de la implantación de los Decretos de Nueva Planta (1717). Ello supuso, al igual que en el país vasco, el pago de impuestos o diezmos gravando las mercancías que se movían en estos puertos y que constituían la base sustentadora de sus habitantes, y que hasta el momento circulaban bajo la tutela de la Hermandad; pero, al revés que los vascos, cuyo levantamiento popular quedó señalado anteriormente, la Hermandad se unió con la Merindad de Trasmiera y el puerto de Santoña en lucha jurídica contra tal medida, logrando que se aboliese tal precepto fiscal, con juicio ejecutorio a su favor.

Esta unión, propiciada por la medida fiscal

²⁰Capítulo 1, apartado 1.3.1.- " Las Provincias Exentas ante los nuevos proyectos fiscales ".

de la Real Hacienda, que posteriormente alcanzaría a todos los puertos del litoral de Cantabria, sería origen de la anterior provincia y actual autonomía, constituyéndose en Juntas Generales, integradas por diputados, y presididas por un Diputado General de las Cuatro Villas y Capitular de Santander, quedando sometidos sus miembros a unas Ordenanzas.

Santander y Laredo, incluso Santoña, por su estratégica situación, constituyeron el soporte del tráfico mercantil con Europa y cabeza de puente de las Cuatro Villas, precisamente por encontrarse en el eje articulador Castilla-Europa²¹ y, como se verá posteriormente, la decisión de potenciar uno u otro puerto, estuvo en litigio y constituyó tema de debate²², con resultado favorecedor para Santander, precisamente por tratar de apartar la nueva salida al Cantábrico del eje Burgos-Bilbao. El principal intercambio entre estos puertos radicaba en la distribución de la sal para los alfolíes de las villas, el pescado y diversos frutos regionales.

El desarrollo comercial de las Cuatro Villas fue distinto²³ para unas u otras, recaudándose cantidades muy

²¹Rodríguez Fernández, A., "La financiación del comercio en Laredo durante el siglo XVIII". *Altamira*. XLVI, 1986-87, pp.45-100.

²²Palacio Atard, V., *Ob.cit.* pp.62-81.

²³Zabala Uriarte, A., *La función comercial del país vasco en el*

bajas en el inicio del siglo considerado, pasando Santander, a partir de los años 20, a destacar fehacientemente sobre las demás, llegando ya en los 30 a superar más de la mitad de todo el comercio movido por el resto de los puertos, y llegando a eclipsarles²⁴ cuando los acontecimientos impulsores de la economía santanderina como consecuencia del reformismo, promocionaron éste a niveles muy por encima del resto de todos los del norte de España, y, obviamente, para detrimento y olvido de los demás del litoral cántabro.

A continuación se describirán los puertos de las Cuatro Villas de la Costa y los principales puertos del litoral cantábrico, analizando aquellos de mayor importancia en el panorama regional de la época, por ser los únicos que contaban desde antiguo con infraestructuras portuarias que les cualificaba para otorgarles el título como de tales puertos²⁵ :

1.- PUERTO DE SANTANDER : La rada y ría del puerto montañés, dotado de amplia bahía, abrigada a todos los vientos excepto al sur, ofrecía un buen fondeo a todas las embarcaciones, y por la singular posición estratégica del

siglo XVIII.II,pp.301-303.

²⁴Un 96 % de los registros hallados en Protocolos se refieren a movimientos del puerto de Santander con otros puertos nacionales o extranjeros, y sólo un 4 % de éstos fueron debidos a movimientos de otros puertos de la región.

²⁵Casado Soto, J.L., *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVII y XVIII*.pp.147-153.

lado sur de su bahía, Guarnizo sería escogido como astillero de la Armada y a punto estaría de ser convertido en el cuarto Departamento Marítimo. Sus instalaciones se remontan a tiempos de los romanos, y en hoy en día se conocen planos y características de sus instalaciones de tiempos de los siglos XVI²⁶, XVII²⁷ y las señaladas, entre otras, en este trabajo. La reordenación y ampliación del puerto sería la consecuencia del nuevo planteamiento comercial basado en sustituir el eje del tráfico de lanas desde Castilla a las Provincias Exentas por el nuevo corredor Burgos-Santander. Los cálculos y previsiones llevados a cabo por el Intendente General de Marina, Dn. José Patiño, sobre la cuantía de exportación que se esperaba realizar por el puerto de Santander, fue el origen de los primeros estudios y proyectos sobre reordenación y ampliación de sus instalaciones portuarias.

El primero de ellos, según consta en las Actas Municipales del Ayuntamiento, de fecha 19 de abril de 1758, dice que se había de "reparar los muelles y sacar el largo hasta donde sea posible sobre el canal de la ría, para que al tiempo de las bajamares pueda embarcar y desembarcar la gente sin el trabajo que al presente". Este primer intento quedaría sólo en proyecto, aunque con este motivo se

²⁶ Casado Soto, J.L., *Santander, una villa marinera en el siglo XVI*. Santander, 1990.

²⁷ Barreda, F., *La marina cántabra desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*. Plano del puerto de Santander. p.36.

llevó a cabo alguna obra de acondicionamiento²⁸; pero el aumento del tráfico marítimo y las gestiones santanderinas ante la Corte, hicieron por fin, tras el nuevo escollo que supuso la caída de Ensenada y por ello el desvío de la atención real hacia Santander, que las indispensables obras se llevaran a cabo; el 25 de marzo de 1765 se dió al Ayuntamiento orden de recibir al ingeniero militar Dn. Francisco Llovet, que llegó con el fin de levantar los planos necesarios para acometer las obras proyectadas. El presupuesto que Llovet concibiese alcanzó la suma de 768.000 reales. El plan de ejecución de las obras se desarrolló genéricamente bajo los siguientes aspectos y con el principio esencial de reformar los viejos muelles en su, entonces, ubicación. Primeramente la limpieza y acondicionamiento, segundo excavaciones y cimentaciones, tercero alargamiento del muelle de Naos, y cuarto unión de los muelles del Cay y el Largo; ello llevaba implícito la desaparición de la ría de Atarazanas. Este proyecto sería definitivamente aprobado por la Corona con fecha 19 de noviembre de 1765²⁹. La saca, labra y conducción de piedra de mampostería a tal efecto se haría al otro lado de la bahía y

²⁸Año de 1759. Obras de alcantarillado y terraplenes en Atarazanas.

AHC, Protocolos, Leg. 210, f. 196.

²⁹Cabe señalar lo protocolizado por el notario Dn. Juan A. de Cortiguera sobre estas obras: "...limpiándole, reedificando y haciendo varias obras en los muelles, por ser el más ventajoso de la costa del mar de Cantabria y seguirse notables intereses a las dos Castillas..."

Ibidem, Leg. 266. ff. 456-462.

se transportaría hasta la ciudad en gabarras³⁰. El relleno ocasionado con los nuevos muelles sería aprovechado para la construcción de nuevas casas³¹, la ciudad iniciaba el ensanche y se comenzaron a derribar las murallas. No obstante, las obras se dilatarían y se ejecutarían con el transcurso de los siguientes años; el plan de Llovet, proyectado para acabarlas en un año, fracasó ante los escasos recursos económicos. En el año 1771 Llovet sería trasladado a Cádiz para realizar obras en su puerto, y le substituiría Dn. Gaspar Bernardo de Lara, continuando las disquisiciones entre las prisas del Ayuntamiento y las demoras de la Corona para recabar los fondos necesarios. No obstante, y aunque a menos ritmo, las obras continuarían³² en medio del desconcierto general.

En el año 1778 entrarían en escena el brigadier Dn. Juan de Escofet y el ingeniero Dn. Francisco de Ulloa, como directores de las obras a realizar y con un nuevo plan por desarrollar más ambicioso. Las investigaciones llevadas a cabo por Escofet sondando la

³⁰ Mampostería y pies de piedra para los nuevos muelles de Anaos de la cantera de Somovado, que se efectuaba en gabarras "cargándolas hasta la cinta".
Ibidem, Leg. 266. f. 537.

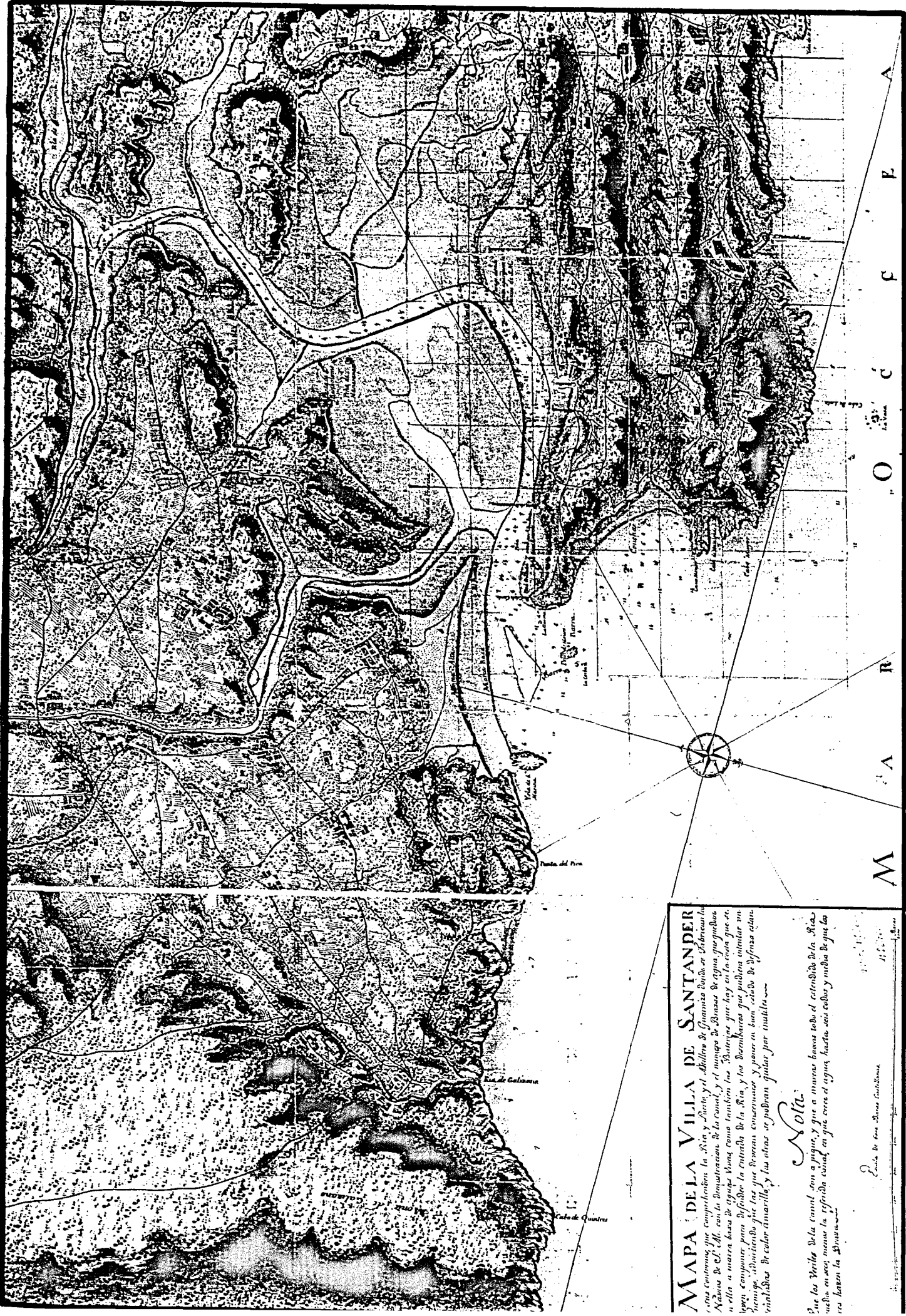
³¹ Con este motivo se sacaron a remate y subasta las manzanas o sitios señalados en el muelle nuevo para construcción de casas. Se señalaba también las dificultades económicas para llevarlo a cabo.
Ibidem, Leg. 266, ff. 531-533, 552-592.

³² Obras en los muelles de Santander en el año 1771:
Ibidem, Leg. 213, ff. 58-64.

bahía, sobre todo frente a San Martín, estudiando la sedimentación de las arenas producidas por el río Cubas, le llevó al descubrimiento de un nuevo canal en 1780 para la navegación en la bahía de Santander con más profundidad que hasta el entonces utilizado como canal de entrada; este descubrimiento fue considerado como sensacional, ya que la demanda de mayores calados por los cada vez mayores barcos, quedaría solucionado.

En 1788 se facultó al Ayuntamiento para que tomase a censo sobre propios y arbitrios hasta la cantidad de dos millones de reales. Solucionada la parte económica, retomaría el proyecto el Capitán de Fragata Dn. Agustín González de Colosía, quien las pondría en ejecución³³. Nuevamente se interrumpirían por problemas económicos en 1792 y por celos entre el Ayuntamiento, Consulado y el director de obra, Colosía. Las obras se renovarían poco a poco con el nuevo director venido en el año 1796, Dn. Fernando Casado de Torres y el potentado promotor montañés Dn. Francisco de Bustamante y Guerra, que pese a sus esfuerzos no consiguieron más que mejorar lo ya construido y proyectar nuevas obras; con todo ello acabaría el siglo y los trabajos quedarían estancados por largo tiempo. No obstante, las obras acometidas en el XVIII serían el sostén del tráfico comercial con América y la promoción del futuro

³³Relación de obras en el puerto y la Plaza Nueva:
Ibidem, Leg. 852. ff. 266 y sgts.



MAPA DE LA VILLA DE SANTANDER
 es una ciudad que comprehende la Ría y Puerto y el Abasco de San Juan de Dios en la Ría de
 Nájera de C. M. con la Demarcación de la ciudad, y el municipio de Buzas de agua que queda
 a ella a manera de agua viva como también los Buzas que hoy en la zona que es
 muy importante para el fomento de la Ría y los Buzas que pueden utilizar un
 tiempo, y también que los que se venan en su poder en la zona de Buzas que
 entaladas de color amarillo, y las otras se pueden quitar por inutilidad.

Nota:

En la Villa de la ciudad con a pique, y que a manera de agua viva, y la Ría
 media en seco, mas en la referida ciudad, en que con el agua hacia sus cabos y media de que los
 res hacen la Buzas.

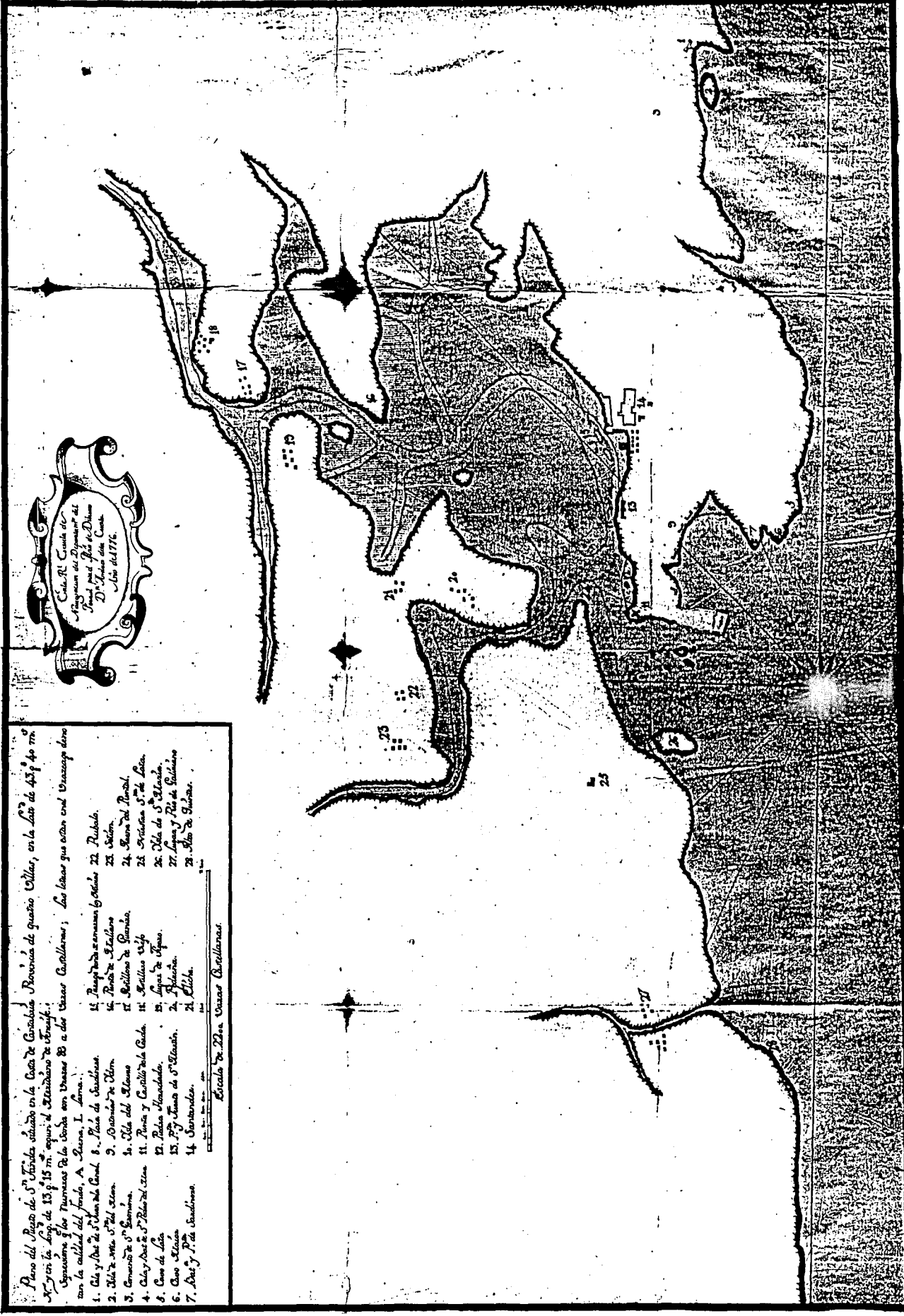
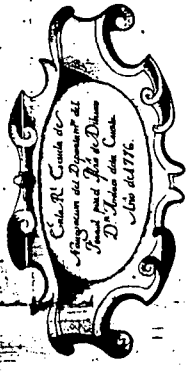
Escuela de San Juan de Dios

1730

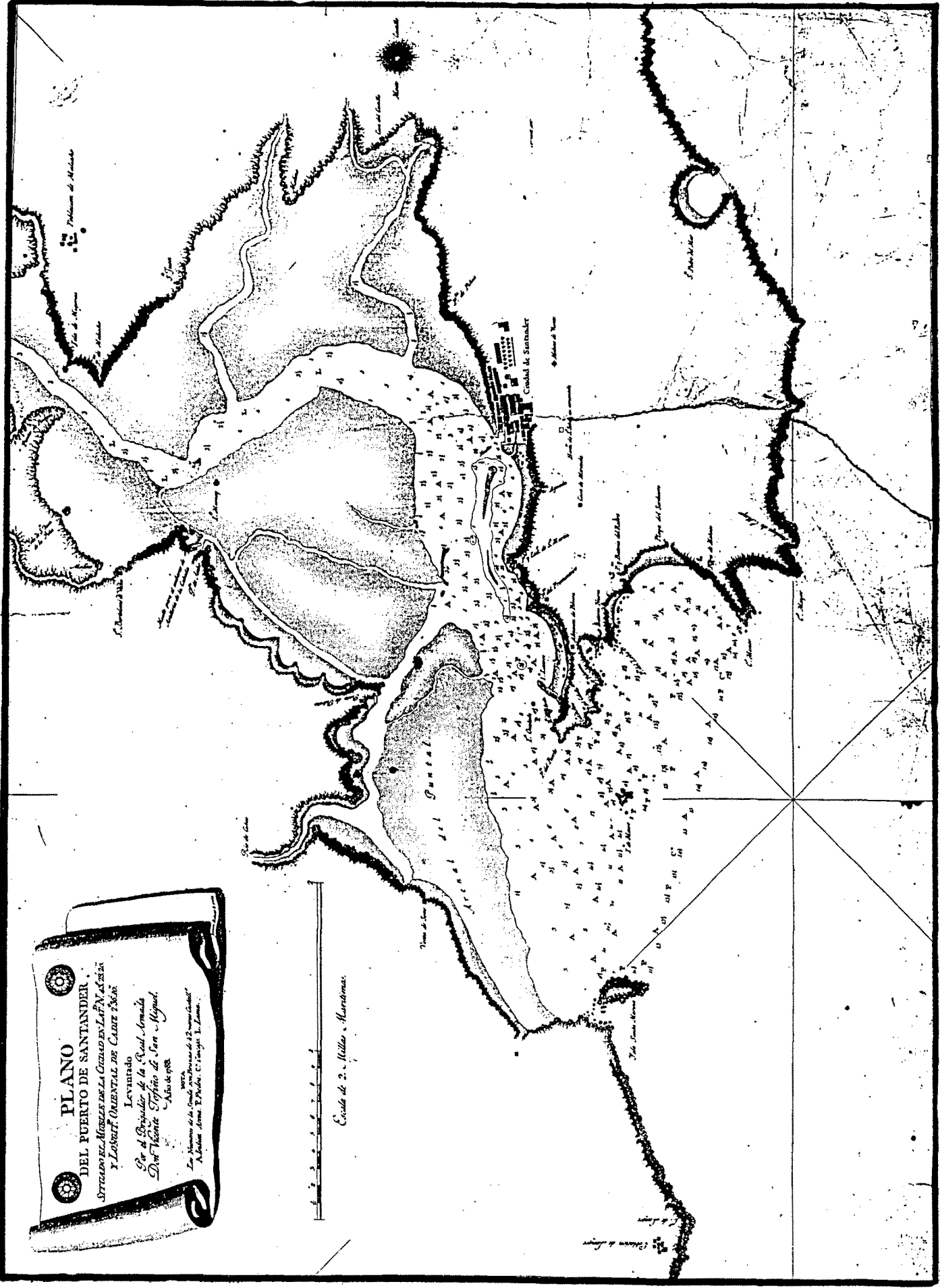
Plano del Puerto de S^{ta} Catalina situado en la Costa de Carabobo. Distancia de quatro Villars, en la Ley de 43 y 44 m.
 Y por la Ley de 13 y 15 m. segun el Arrendamiento de Obispos.
 Separacion de las Paredes de la Ciudad con Villars 83 a las Villas Castellanas; Las lomas que estan con Villars como
 con la ciudad del fondo, A. Puerto, I. Puerto.

- | | |
|---|---|
| 1. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 2. Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina. |
| 2. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 3. Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina. |
| 3. Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 4. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 4. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 5. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 5. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 6. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 6. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 7. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 7. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 8. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 8. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 9. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 9. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 10. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 10. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 11. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 11. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 12. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 12. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 13. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 13. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 14. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 14. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 15. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 15. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 16. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 16. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 17. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 17. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 18. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 18. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 19. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 19. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 20. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 20. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 21. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 21. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 22. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 22. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 23. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 23. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 24. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 24. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 25. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 25. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 26. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 26. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 27. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 27. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 28. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 28. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 29. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |
| 29. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. | 30. Calle y Pu ^{er} to de S ^{ta} Catalina con el Canal 8. |

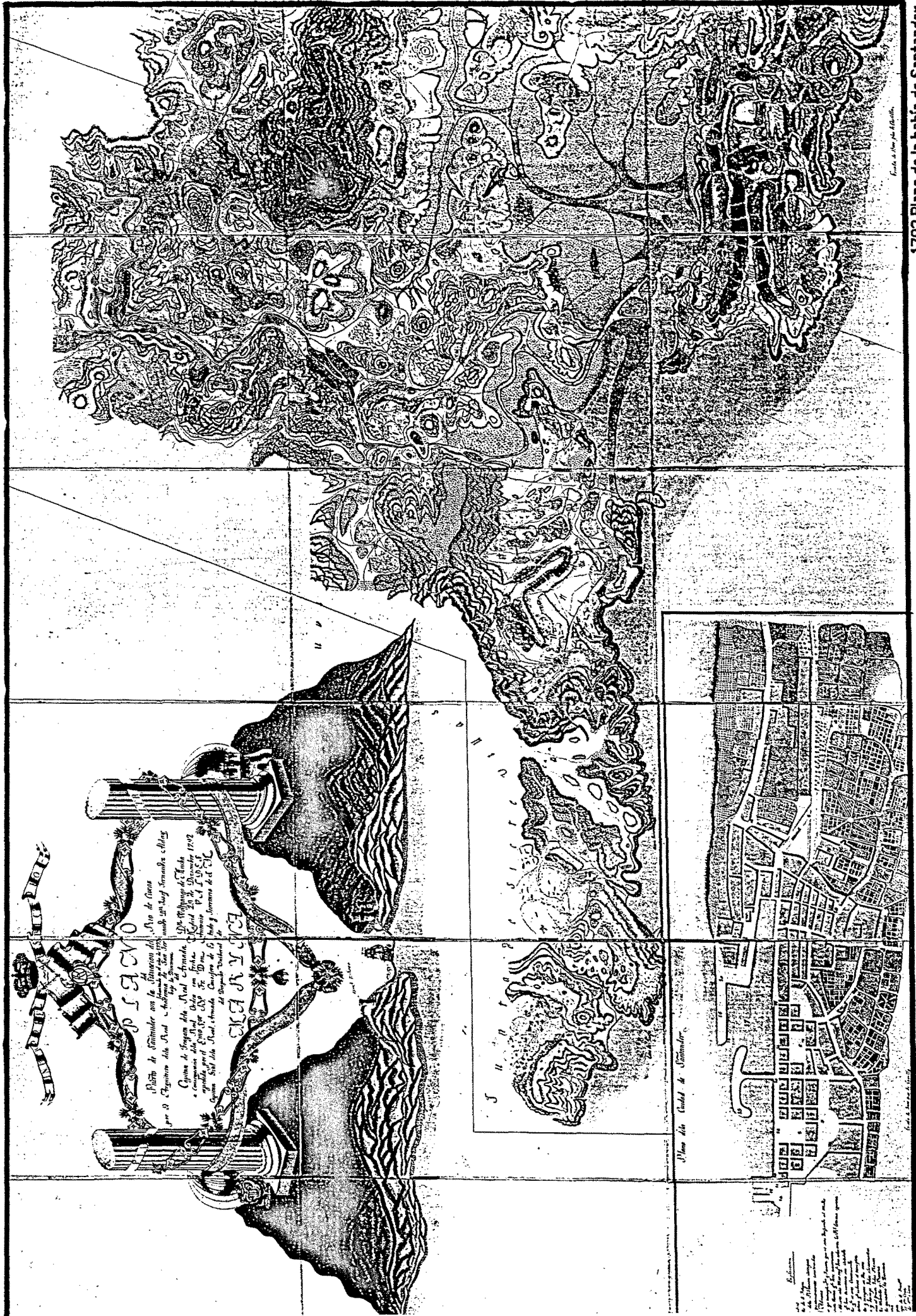
Escala de 22 varas Castellanas



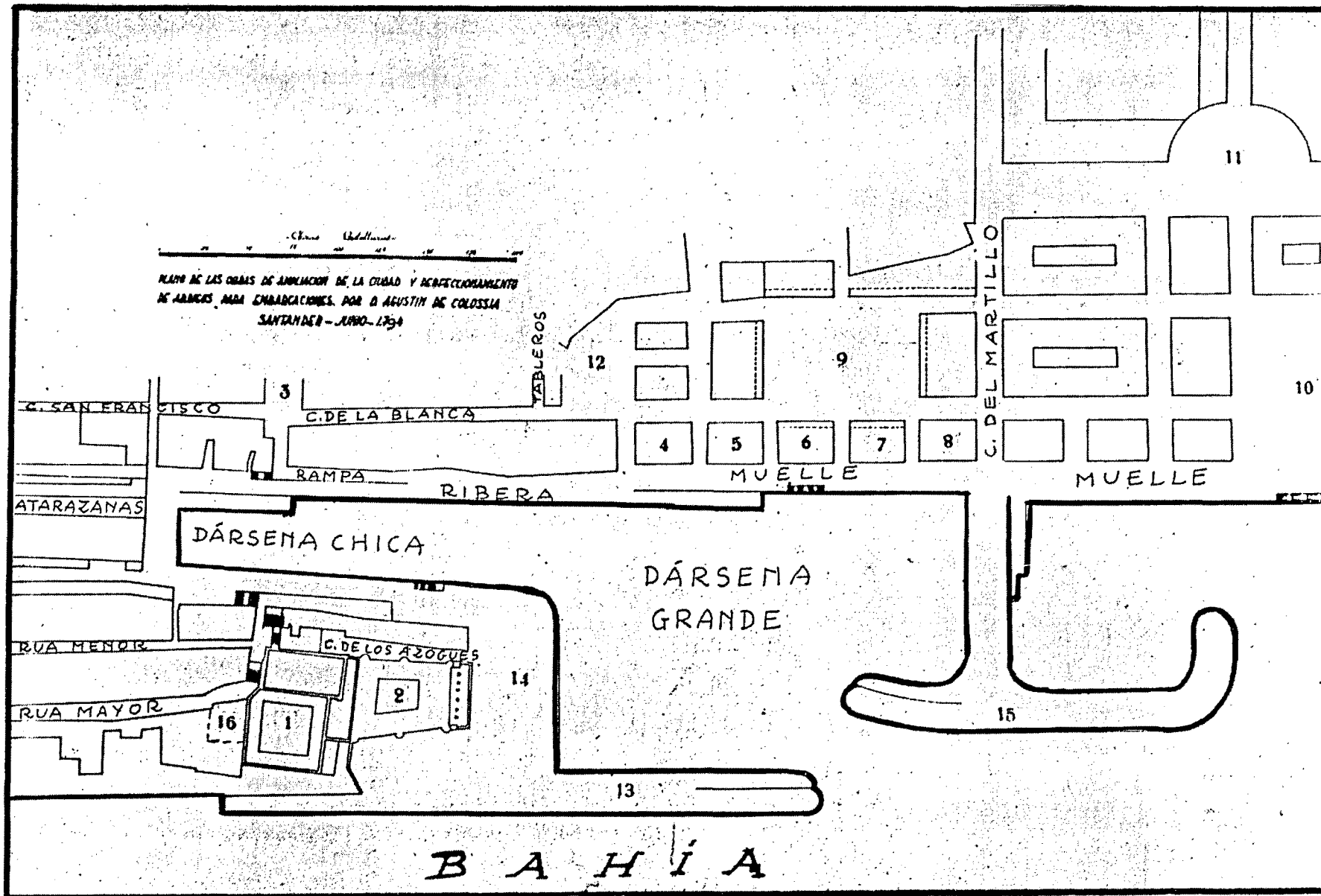
1776. Plano del puerto de Santander
 Según Cuesta (MNM)



1788. Plano del puerto de Santander



1792. Plano de la bahía de Santander. Según Alday y Wolfgang Mucha (CHM)



2.- PUERTO DE CASTRO-URDIALES : Estaba constituido por una pequeña ensenada y dársena con dos muelles³⁴. Capaz para ofrecer abrigo a unas cuantas embarcaciones menores, su principal problema estribaba en que quedaba a merced de las mareas, que le dejaban en seco con la vaciante³⁵. Su estado en el siglo XVIII no difería gran cosa del actual.

3.- PUERTO DE LAREDO : Contaba este puerto con una infraestructura capaz, abrigando una amplia dársena. Sus principales obras de fábrica portuaria le vienen de tiempos del desembarco de Carlos I³⁶, en que el emperador tomaría interés por la villa y se emprenderían las del Cay, finalizando años más tarde. Mantuvo un fuerte comercio con Flandes. Fue habilitado para el comercio con América por Real Cédula de 1529. Soportó la invasión de los franceses en 1639, lo que ocasionó graves daños a sus muelles, quedando a principios del XVIII reducido a la pesquería local como principal actividad, abandonando prácticamente, por falta de

³⁴Sobre reparaciones en sus muelles en el año 1741 se encontró alguna documentación :
AHC, Protocolos, leg. 207, f. 46.

³⁵Zabala, A., Ob. cit. I. p. 128.

³⁶Bustamante Callejo, M., "Los muelles de Laredo". *Altamira*, 1950, pp. 103-120.

infreestructuras, el tráfico comercial; sin embargo la exportación de agrios³⁷ y castañas se mantuvo en el XVIII como venía produciéndose desde centurias anteriores. El principal problema del puerto radicaba en las arenas procedentes del río Marrón, que allí se depositaban, estudiándose proyectos de desvío del río, tal como se hicieron con el Cubas para Santander; sin embargo, no se llevarían a la práctica.

4.- PUERTO DE SAN VICENTE DE LA BARQUERA : Su obra portuaria proviene de muy antiguo también³⁸, ubicado al pie del Santuario y del castillo. Se conocen datos de que ya en el siglo XVII se habían concluido las obras de sillería en él. Su importancia, sin embargo, se ceñiría a la pesca y distribución local.

5.- PUERTO DE COMILLAS : Pequeño puerto con arriesgada barra de entrada, dedicado a la pesca local por sus habitantes³⁹. Capaz de albergar unos pocos barcos menores y con dificultades por la gran cantidad de arena que se acumulaba

³⁷Barreda, F., "La exportación de agrios por el puerto de Laredo" *Altamira*, 1945, pp. 91-96.

³⁸Sainz Díaz, V., "San Vicente de la Barquera. Temas de la historia de esta villa. VII-XI". *Altamira*. 1966, pp. 59-175.

³⁹De la Pedraja, J.M., "Noticias sobre antiguos puertos de la costa de Cantabria." *Anuario de Juan de la Cosa*. I, 1978, pp. 41-51.

6.- PUERTO DE LIMPIAS : Pequeño puerto construído en la ribera del Asón, que, aprovechando las mareas, hacía navegables sus aguas para barcos de poco calado; fundamentalmente se concibió para dar servicio a las reales fundiciones de Liérganes y La Cavada⁴⁰, y fábrica de anclas de Marrón; también fue utilizado para transporte marítimo de maderas para la construcción naval y otros transportes mercantes de menor consideración.

7.- PUERTO DE MOBARDO : Situado al fondo de la ría de Solía, aguas arriba, en el primer recodo del cauce, pasando el puente de dicha ría y perteneciente al Valle de Camargo. Su fin era el embarque de maderas con dirección, principalmente, al Real Astillero de Guarnizo, aunque desde allí también se efectuaron exportaciones de maderas a otros puertos españoles. El progresivo cegamiento de la ría por las minas de Cabárceno, fue disminuyendo el calado de las embarcaciones que podían navegar por allí, por lo que mediado el siglo XVIII, sólo era utilizado por barcazas y para el transporte de troncos a flote.

⁴⁰El navío "Nuestra Señora de la Misericordia", cargaba barras de fierro y clavazón, junto con varios géneros y efectos, para El Ferrol en este pequeño puerto fluvial de la ría de Limpias.

Ibidem, Leg. 212, ff. 184-185.

8.- PUERTOS DE SAN MARTIN DE LA ARENA Y REQUEJADA : Estos puertos, ubicados en la ría de la desembocadura del Saja-Besaya, en el término municipal de Polanco, tenían su principal problema en la barra de entrada a la ría, junto a las playas de Suances y Cuchía, donde tantos barcos han embarrancado; superada ésta, sus puertos eran capaces de albergar barcos de cierto tonelaje, tal como, y valga este ejemplo como muestra (el resto se pueden observar en el Apéndice Estadístico), el navío "San Juan Bautista y Animas", que cargó 1.000 fanegas de trigo⁴¹ en el año de 1759, según constancia de su capitán Dn. Pedro Maruri; incluso, era navegable hasta Requejada, de donde quedan también reflejados diversos movimientos portuarios en dicho Apéndice. Destacaron por el comercio de maderas y granos durante esta centuria. En el de San Martín se llevaron a cabo importantes inversiones a fin de mejorar las condiciones de atraque y carga de los barcos en sus muelles⁴², destacando las efectuadas en el año 1721.

9.- PUERTO DE SANTOÑA : Puerto también conflictivo por sus bancos de arena, que dificultaban la entrada y salida de él; sin embargo su fondeadero ofrecía un buen abrigo a cualquier tipo de embarcación mercante o de guerra. Su infraestructura

⁴¹AHC, Protocolos, Leg. 210, f. 20.

⁴²"...Condiciones con las cuales se han de fabricar los muelles de la ría y canal de Suances..."
Ibidem, leg. 202, ff. 9 y sgts.

era más bien escasa. Cabría destacar la construcción naval llevada a cabo en la villa a principios del siglo XVIII, en los momentos decisivos de trasladar a Guarnizo dicho astillero, hecho que sin duda aceleraría el ataque francés, proveniente de Brest, que desembarcando en Noja y atravesando Argoños se dirigió por tierra⁴³ a "la villa del puerto de Santoña", quemando los navíos existentes en grada. Sobre ello, se han encontrado reclamaciones de los herreros de Santoña a fin de cobrar las pérdidas tenidas con motivo del ataque de enemigos a la fábrica de bajeles⁴⁴ en el año 1723. Sobre construcciones navales se ha podido obtener documentación acerca de tres navíos en el año 1722⁴⁵, y de ocho en 1725⁴⁶, según Protocolo firmado por José Campillo.

10.- PUERTOS DE TINAS : Correspondientes a los de Tina Mayor y Tina Menor, así referenciado por diversos capitanes en diferentes documentos notariales. Puertos de escaso movimiento comercial y más señalados para la pesca local; sin embargo se detectaron algunos movimientos portuarios comerciales de madera de haya, roble y cabillas para la

⁴³Lasaga Larreta, *Compilación histórica de la provincia de Santander*. p.282.

⁴⁴AHC, Protocolos, Leg.182, ff.44-44v.

⁴⁵Ibidem, Leg.202, f.82.

⁴⁶Ibidem, Leg.202, ff.133-136.

construcción naval y con destino a El Ferrol⁴⁷, o de vino
procedente de Cádiz⁴⁸, entre otros que constan relacionados.

92

⁴⁷Ibidem, Leg. 235, ff. 110-111.

⁴⁸Ibidem, Leg. 247, f. 57.

2.3.- LOS INICIOS DE LA EXPANSION ECONOMICA DE SANTANDER.

La realidad del contexto político nacional será el condicionante que no se puede perder de vista al analizar la realidad socio-económica y política de Santander en el ámbito de su desarrollo marítimo-comercial, dentro de la coyuntura de acontecimientos nacionales del siglo XVIII.

Ahora bien, los distintos acontecimientos que influyeron en la expansión económica de Santander pueden clasificarse en dos grandes grupos: Endógenos, es decir, derivados de las propias características de la ciudad y sus habitantes, y exógenos, derivados de causas externas.

Fueron claves potenciadoras endógenas:

1a.- La excelente localización geográfica del puerto santanderino, acompañada de la tradicional vocación marinera de sus gentes.

2a.- El acatamiento al nuevo régimen fiscal general.

3a.- La intensificación de los intercambios entre Cantabria como centro consumidor, y Castilla como proveedor, entre dos economías complementarias.

Fueron claves potenciadoras exógenas:

1a.- La reutilización del puerto para la exportación de la lana.

2a.- La política fiscal de los Borbones que chocaría ante la negativa vasca por aceptarla.

3a.- Los Decretos de Libre Comercio habilitando al puerto de Santander y, como consecuencia, la creación de su Tribunal regulador con la erección del Consulado.

La ya descrita guerra de Sucesión incidió, en los primeros años del siglo directamente, como en el resto del país, sobre la coordinación para el *nuevo plan de desarrollo*, y, como consecuencia, sobre el estancamiento económico, ya casi tradicional a esas alturas, de Santander.

Pero, pese a ello, los primeros intentos de este resurgir, provienen de finales del anterior siglo; la rivalidad entre los puertos cántabros y el de Bilbao, a su vez en competencia con el de Portugalete, por la hegemonía marítimo-comercial, centrada en el tráfico de lanas principalmente, se fue acentuando, reclamando los

santanderinos privilegios fiscales a Burgos que les permitiesen, con su aplicación, un comercio más fluido y próspero. Los primeros intentos se encaminaron a la captación de los comerciantes extranjeros asentados en el vecino Bilbao. En fecha 17 de Agosto de 1687 se firmaba ya en la villa de Santander las "Condiciones y conveniencias que la villa de Santander y sus Capitulaciones, en Ayuntamiento pleno, ofrecen a Isaac Oforsterland, holandés de nación, y a todos los extranjeros que quisieren venir a residir en ella con trato y comercio, por considerar ser conveniencia pública y que se ha de convenir en utilidad de todos", otorgando a los extranjeros, que aceptasen tal trato, gozar de los mismos privilegios que los naturales de Santander y favorecerles fiscalmente, quedando así libres de carga y gravámenes⁴⁹.

La lucha de Santander ante la Corona para obtener esta concesión para su villa, fue árdamente rivalizada por el Consulado de Bilbao, que lograría en un principio paralizar la operación. Ante la insistencia de la villa para su logro, pues fue reclamado de nuevo en el año 1695, con el fin de atraer a nuestro puerto a quienes quisieran asentarse en él, Bilbao frustró nuevamente la concordia ofrecida por Santander, concediendo la capital vasca a los comerciantes extranjeros que allí residían, y

⁴⁹Guiard, T., *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la Villa*. I, pp. 317-319.

tenía en la tesitura de perder, mayores concesiones.

96

Ya el 12 de Septiembre de 1700 el Ayuntamiento, Justicia y Vecindario de la Villa de Santander ofrecieron a los comerciantes ingleses residentes en la villa de Bilbao, las 24 conocidas Capitulaciones, plasmadas en ventajosos privilegios y concesiones fiscales, con el fin de lograr su asentamiento en esta villa⁵⁰. Nada menos que quince años tardó el Consejo Real en aprobar las Capitulaciones pactadas, que, para su aprobación, Santander hizo llegar al Rey.

No cabe duda, que la operación fue apoyada por el Consulado de Burgos, que de esta forma se libraría de Bilbao y obtendría a cambio, como alternativa, una buena salida al mar cantábrico a través del antiguo y conocido puerto de Santander, al que, como se dijo, tenía sometido jurídica y comercialmente.

Otro de los acuerdos con comerciantes extranjeros, a fin de asentar el próspero negocio marítimo, fue el efectuado con los franceses el 29 de junio de 1714⁵¹, mediante concordia establecida entre el cónsul de Francia en

⁵⁰AHC, Protocolos, Leg. 128, ff. 174-188.
BMP, Manuscritos, MS-219, DOC-10, II, p. 452.
AMS, Actas, Leg. 4-2160, ff. 6-7.

⁵¹AMS, Armario-A, Leg. 14, f. 72.

Santander y el cabildo de la villa, resumidas en trece capitulaciones, cuya base y diseño tuvo como modelo a las ya mencionadas hechas con los ingleses⁵².

97

Quizás, y dependiendo de los puntos de vista, los que salieron con ventaja fueron estos comerciantes precisamente, ya que en el tira y afloja de las concesiones de unos, Bilbao, y los intentos de captación de otros, Santander intentando mejorar las ofertas, hicieron que éstos, los comerciantes extranjeros pertenecientes a países ribereños atlánticos del norte de Europa, saliesen ganando. Tal vez Bilbao no se percató de la realidad de las consecuencias que llevaría consigo la pérdida de este asentamiento secular en su villa, y, por eso, sus comerciantes no cedieron más allá de lo conveniente a sus privilegios ante las ofertas santanderinas; de todas formas, el hecho es que esta medida para el desarrollo de la economía de la capital montañesa no significó sino el primer paso promotor del comercio marítimo del siglo para la ciudad, y aunque su duración no fuese demasiada, contribuyó a reabrir el corredor Burgos-Santander.

Conseguido el puerto de Santander para la salida de las lanas para Europa, mediante el asentamiento de

⁵²Echevarría, M.J., *La función comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. p.329.

los comerciantes laneros, frente al de Bilbao, frontalmente interpuesto a la política fiscal del nuevo Estado borbónico, Burgos primeramente, y después el Gobierno, tendrían que acondicionar el corredor Castilla-Santander a fin de hacer viable este tráfico frente al eje Castilla-Vizcaya, a través de Orduña, angosto paso que superarían los vascos en el año 1767.

Claramente la política borbónica seguida se puede resumir en dos puntos clave :

En primer lugar, hacer que Bilbao, que no contribuía al fisco por este tráfico, dejase de tenerlo, y en segundo, crear un nuevo eje Castilla-Mar Cantábrico, que se decidió a través de Santander.

Para ello, Patiño, Intendente General de Marina⁵³, tomaría, por parte del Estado, la decisión de arreglar el casi intransitable camino de Reinosa en el año 1730 con el fin de dirigir por él el tráfico lanero, y de esta forma desviar el flujo permanente hacia las Provincias Exentas.

Los trabajos realizados por Dn. José Patiño de Rosales, apenas fueron perceptibles, pero su decisión, seguida más tarde por Ensenada, impulsaría la Real Orden del 29 de noviembre de 1748, en que se aprobó la construcción, a

⁵³Vázquez de Prada, V., Ob.cit.p.203.

cuenta de la Real Hacienda, del camino Burgos-Santander como soporte del tráfico lanero⁵⁴, y que constituiría una de las principales obras civiles del XVIII. El siempre objetivo de desviar los flujos comerciales que se dirigían hacia Bilbao, promocionó la idea de crear una Compañía Mercantil que fomentase este tráfico hacia Santander, canalizando y unificando los precios del mercado de lanas de las cabañas leonesas, segovianas, burgalesas y sorianas principalmente, creándose por Real Cédula del 29 de noviembre de 1767 la Real Compañía de San Carlos de Burgos⁵⁵, que se mantuvo en funcionamiento hasta el 5 de mayo de 1773, en que cerró por quiebra, significando una ruptura de intereses entre Santander y Burgos, que culminaría con la erección del Consulado montañés.

Sin embargo, la nueva política lanera nacional, desviada ahora hacia Santander, no tuvo éxito en su objetivo fundamental y promotor, es decir hacer que Bilbao fracasase en su política foral insolidaria; pese a todo, Bilbao siguió exportando más lana que el puerto cántabro, pero el balance, en estos primeros comienzos promotores del *siglo de oro santanderino*, fue positivo, ya

⁵⁴Con las disposiciones hechas públicas el 16 de Marzo y 15 de agosto de 1763 para la exportación de lanas de Burgos al Cantábrico por el Camino Real de Reinosa, el tráfico lanero volvería a conocer cotas ya olvidadas desde el siglo XVI. Palacio Atard, V., Ob.cit.p.118.

⁵⁵AHC, Protocolos, Leg.212, ff.12-13v.

que ocasionó, debido a la rivalidad Estado-Provincias Exentas, que se abriese un básico corredor para el puerto santanderino con la Meseta, que posteriormente sería utilizado por otros tráficos, que la coyuntura comercial pondría posteriormente en primer plano : *el tráfico de grano y harina de Tierras de Campos.* 100

Con motivo del desvío del tráfico de lanas hacia Santander, el Estado borbónico ayudó a su sostenimiento, frente a la competencia vasca, con la desgravación fiscal del 4 % (16 de marzo de 1763), a fin de hacer tal competencia sostenible para las lanas castellanas que se dirigiesen para su exportación a Europa, hacia Santander, y, aún más, la reducción del 50% del portazgo , que había que pagar por la utilización del Camino Real de Reinosa.

Esta decisión de la Real Hacienda para el relanzamiento marítimo-comercial del puerto de Santander sería el resultado de la nueva política nacional frustrada frente a los intereses inamovibles vascos. Constituyó la vía fundamental para la consolidación de la función económica santanderina, convirtiendo a Santander en un espacio-puente redistribuidor de mercancías en todas direcciones⁵⁶,

⁵⁶Martínez Vara, T., "Aproximación al comercio marítimo de Santander. "Mercado y desarrollo en la España contemporánea. pp. 177-203.

motivando su integración en una economía internacional de
mercado.

2.4.- TRANSFORMACIONES BASICAS EN LA ESTRUCTURA
SOCIO-ECONOMICA Y POLITICA SANTANDERINA.

Tal como se ha indicado en el Capítulo 1, la nueva política borbónica promocionó, con carácter preferencial, y como base sustentadora del resurgimiento fiscal y económico nacional, la *regulación* del comercio entre América y la Península. Así, con la promulgación del *Decreto y Real Instrucción*, de carácter parcial, del 16 de octubre de 1765, se liberó el comercio con América para la exportación de géneros por varios puertos, entre ellos Santander, ahora ya sin pasar por Cádiz, y con la aplicación del pago de derechos aduaneros, en este puerto, del 6% para géneros nacionales y del 7% para los extranjeros⁵⁷.

Este Decreto se revalidó el 12 de octubre de 1778, en que se dictó el definitivo *Reglamento para el Comercio Libre de España e Indias*, que afectó nuevamente a Santander; a partir de entonces ya se podrían recibir los

⁵⁷ Delgado Rivas, J.M., "Libre Comercio : mito y realidad". *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. pp.68-83.

El resultado de esta nueva política nacional para Santander significaría el verdadero motor y soporte de la prosperidad en su relanzamiento económico, en claro detrimento del de Bilbao, que iniciaba su decadencia y, como consecuencia, provocaba la emigración de sus comerciantes, constructores navales y demás del sector hacia la capital de la Montaña.

El Camino Real de Reinosa, corredor de enlace al interior, sería el soporte terrestre de este desarrollo económico, condición clave para la integración y vertebración de Santander a través del mercado nacional, y que se describirá en el Capítulo 5. Los intentos de Burgos por consolidar su Consulado ante la promoción santanderina, y evitar la erección del de Santander, fueron baldíos. En efecto, la apertura del camino de Reinosa, incrementó el comercio entre la capital del Alarzón y el puerto cántabro, y ocasionó el nombramiento de subdelegados del Consulado en 1766 para Santander con el fin de cobrar los derechos por averías para la institución, lo que suponía "poner y mantener un repuesto de cables y anclas de su puerto (de Santander) para socorrer a las embarcaciones que entrasen o saliesen y precaver los naufragios y averías"⁵⁸. No obstante,

⁵⁸Larruga, E., *Memorias políticas y económicas sobre frutos, co-*

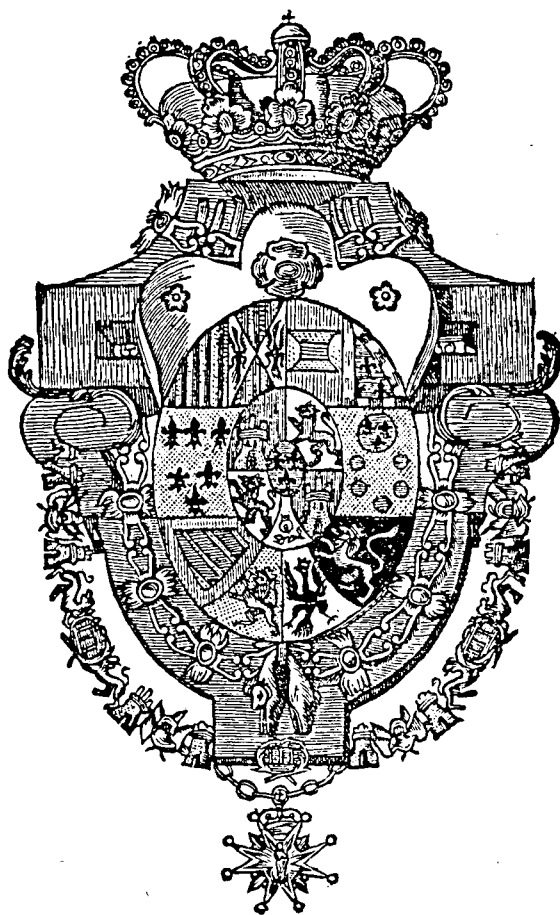
y como Burgos no abonaba los sueldos de los subdelegados con el dinero percibido por estos derechos, tuvo Santander, por medio de su gremio de comerciantes, que recurrir tal situación ante la Junta de Comercio y Moneda, y alegar asimismo que la distancia de Burgos con el puerto retrasaba notoriamente todos los trámites burocráticos. Sin embargo, la Real Junta no accedió a las peticiones santanderinas, y obligó a éstos (año de 1778) a seguir formando parte de áquel, aunque aumentando las atribuciones de los subdelegados en Tribunal de primera instancia y apelación del de Burgos.

Con motivo del Decreto Parcial de Libre Comercio, en el que se consideraba la posibilidad de establecer Consulados en los puertos que no los tuviesen (Artículo 53 del Reglamento), Santander reclamó este derecho ansiosamente perseguido, y con el apoyo de las provincias de nuestro entorno⁵⁹, lográndose que en el año 1785 se incrementasen las funciones a los subdelegados; por fin el 29 de noviembre de dicho año se confirmó la consolidación de la función económica asignada a Santander, creándose el Real Consulado de Mar y Tierra, por Real Cédula de S.M. Carlos III, como pieza sustentadora del control institucional de la

mercio, fábricas y minas de España. XXIX. pp. 267 y sgts.

⁵⁹ Maza Solano, T., *Páginas de la historia marítima de Santander Altamira*, 1965, p. 244.

REAL CÉDULA
DE S. M.
PARA LA ERECCION
DEL CONSULADO
DE MAR Y TIERRA
DE LA M. N. Y M. L. CIUDAD
DE SANTANDER.



M.DCC.LXXXVI.

EN MADRID EN LA IMPRENTA REAL.

actividad marítima. Este se hizo extensivo a todos los puertos comprendidos dentro de los límites de la Diócesis de su Obispado; su jurisdicción llegaría, pues, hasta los puertos, por la parte de oriente, de Santoña, Laredo, Castro-Urdiales y su subdelegación hasta la línea del Consulado de Bilbao; por la parte de poniente, al de San Martín de la Arena, Suances, Comillas, San Vicente de la Barquera y toda la ribera del mar que comprendía el mismo Obispado y la Provincia Marítima. Se obligó, asimismo, a asistir al de Burgos con una cuota anual de 2.000 pesos⁶⁰.

106

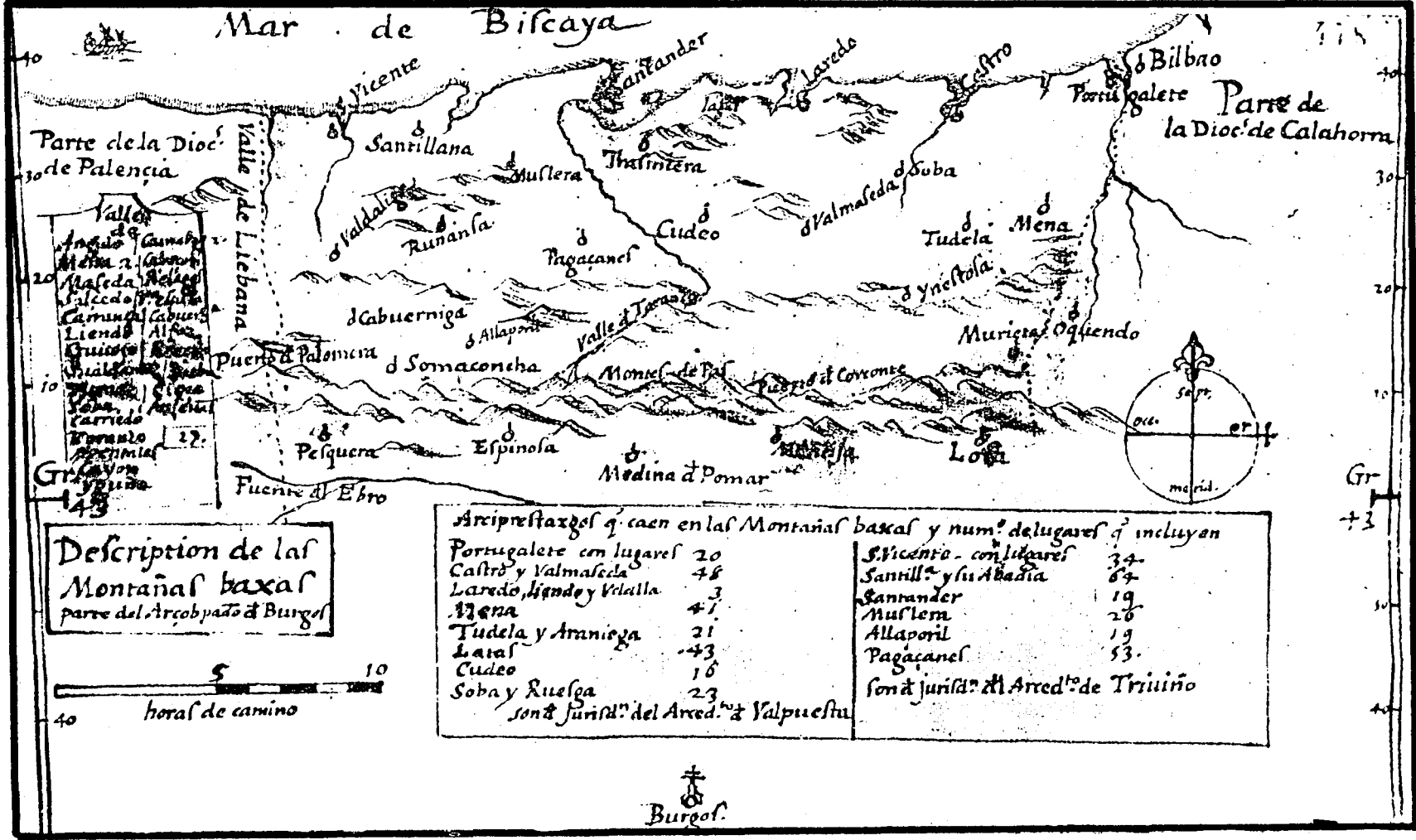
El soporte económico del Consulado se basaba en la facultad de cobrar, a partir del primero de enero de 1786, el medio por ciento de la plata que procedía de Indias, y otro medio por ciento sobre cualquier efecto que entrase o saliese del puerto santanderino, o cualquier otro de su jurisdicción⁶¹. También se le cedieron los derechos por el portazgo del Camino Real de Reinosa en 1787⁶².

Los impuestos que se aplicaban a las naves que tocaban puerto, tenían un doble carácter: por un lado,

⁶⁰Zabala, A., Ob. cit., I, p. 183.

⁶¹Barreda y Ferrer de la Vega, F., "Prosperidad de Santander y desarrollo industrial desde el siglo XVIII". *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*. p. 577. Cuesta Fernández, R., Ob. cit. pp. 107-110.

⁶²Palacio Atard, V., Ob. cit. p. 89.



**Description de las
Montañas bajas**
parte del Arçobpado de Burçof



Arciprestaxgos q. caen en las Montañas bajas y num.º de lugares q. incluyen	
Portugalere con lugares	20
Castro y Valmaseda	48
Laredo, ligando y Vilalla	3
Mena	41
Tudela y Aranioga	21
Lara	43
Cudeo	16
Soba y Ruesga	23
son a jurisd.º del Arçed.º de Valpuestu	
S. Vicente con lugares	34
Sanrill.º y su Abadia	67
Sanrander	19
Mullera	26
Allaporil	19
Pagacanel	53
son a jurisd.º del Arçed.º de Triniño	

Burçof.

Límites de la Diócesis de Santander.

los derechos de puerto (como lastre, deslastre, etc., que percibía la iglesia, y a partir de 1754, el Cabildo Catedralicio, con el que tuvo diversos pleitos al querer cobrar el Capitán de puerto tales impuestos), y por otro lado, los derechos de comercio, como los expuestos⁶³.

108

Es evidente que el Consulado contribuyó grandemente al desarrollo comercial de Cantabria y a la mejora de sus caminos carreteriles e infraestructura portuaria. Reparó el camino de Reinosa, que había sufrido en 1775 grandes destrozos en vías y puentes, por causa de fuertes lluvias que ocasionaron una gran inundación⁶⁴. Planeó, y ejecutó, en parte, el Camino Real a Palencia y de Quintanilla a Burgos, que los acontecimientos internacionales retrasaron; al igual que el camino a la Rioja, apoyado por Real Cédula del 12 de abril de 1788, y ejecutado en el siguiente siglo (1809) hasta Soncillo, en que se relevó al Consulado de este tipo de funciones, pasando éstas a la Dirección General de Correos.

Se deben al Consulado importantes obras y proyectos de infraestructura en el puerto como son los proyectos de desviación del río Cubas, a causa del depósito

⁶³Barreda y Ferrer de la Vega, F., "El derecho de lastre en el puerto de Santander", *Altamira*, 1934, I, pp. 45-63.

⁶⁴Palacio Atard, V., *Ob.cit.* pp. 82-87.

de arenas en la bahía; la creación del servicio de vigías y señales, y la construcción de atalayas a lo largo de la costa, desde Liencres al cabo Quejo, con el fin de prestar ayuda a la navegación y avisar de la presencia de enemigos. En otro orden de cosas, hay que decir que en fecha 21 de marzo de 1791, y a instancias del Consulado, se promovió la creación de la primera imprenta santanderina, ofreciendo el obispo Menendez de Luarca su casa para la instalación. También fue creada la Escuela de Náutica y Dibujo según R.O. de 25 de agosto de 1790⁶⁵. 109

Con el Consulado, Santander tocó el techo máximo de su expansión secular económica en 1792, alcanzando el volumen de intercambios con América la cifra de 80 millones de reales, entrando en el puerto montañés en dicho año 843 embarcaciones, de las que 144, fueron extranjeras.

El Consulado santanderino duró cuarenta y cuatro años, hasta el 31 de diciembre de 1829, a causa de que al año siguiente, 1830, se daban coincidencias jurisdiccionales con el Tribunal de Comercio, de acuerdo con lo dispuesto en el código sancionado el 30 de mayo de aquel año 29. Finalmente, las competencias pasarían a las Cámaras

⁶⁵En la Real Cédula para la erección del Consulado, y en su artículo LIV, dice:
"...el Consulado acordará los medios más conducentes de establecimiento de Escuelas de Comercio, Pilotage, Agricultura y Dibuxo..."

Otra de las ideas ilustradas puestas en práctica en la ciudad de Santander, tal como se apuntaba en el Capítulo 1, fue la *Real Sociedad Cantábrica de Amigos del País*, con el fin de la promoción comercial y social de la región, creada por Real Cédula del 12 de abril de 1791, y cuya primera junta se celebró en Santander el 6 de agosto de 1791, con la asistencia de destacadas personalidades. Y ya por último, en esa línea hay que destacar la creación del Obispado de Santander, que llevaría consigo el paso de condición de villa santanderina a ciudad de Santander y a capital de la Montaña. De acuerdo con la bula de Benedicto XIV, dada el 12 de diciembre de 1754, se creó este Obispado, con el nombramiento, como primer obispo de la Diócesis, del licenciado Dn. Francisco Javier de Arriaza y Sepúlveda⁶⁶. El 9 de enero de 1755, Fernando VI, por Real Decreto, elevó a Santander al rango de ciudad.

⁶⁶Lodos, F., "La creación del Obispado de Santander", *Altamira*, 1955, pp. 109-242.



SIENDO
CORRES-
PONDIENTE
y conforme à la
practica, que el

*lugar destinado para SILLA
EPISCOPAL, se distinga con el
Titulo de CIUDAD; Por DE-
CRETO señalado de mi Real
Mano, de nueve de Enero proxi-
mo pasado: Hè venido en conde-
coràr con el Titulo de CIUDAD,
à la VILLA DE SANTAN-
DER, para que de aqui adelan-
te lo sea, y se llame assi.*



EN CONSE-
QUENCIA
de esta mi Real Reso-

C R O N O L O G Í A D E			
SUCESION REAL	SECRETARIO MARINA	CONSTRUC. NAVALES EN GUARNIZO	ACONTECIMIENTOS INTERNACIONALES
Felipe V 1700-1746		1702 Se nombra Superintendente de los astilleros de Cantabria a Gaztañeta.	
		1717 Fija su residencia en Guarnizo Gaztañeta	
	José Paliño 1726-1736	1722 Se nombra Director a Gaztañeta.	1720 Quiebra de la compañía inglesa de los mares del sur.
		1726 Se nombra Comisario Ordenador de Guarnizo a Campillo.	
		1728-1733 Autrán-Boyer.	
	Campillo 1741-1743	1722-1727 Arzueta.	
		1739-1743 Salomón	
Fernando VI 1746-1759			1746 Se publica el tratado de Construcción naval "Traité du navire" de Bouguer.
	MARQUES DE LA ENSENADA 1743-1754		
		1753-1756 Fernández de Isla. David Howell.	

A C O N T E C I M I E N T O S

ACONTECIMIENTOS NACIONALES	ACONTECIMIENTOS EN CANTABRIA	GUERRAS Y TRATADOS
<p>23-XI-1702 La flota de Indias es sorprendida y destruida en Vigo por Rooke.</p> <p>14-II-1714 Se suprimen las escuadras de los Reinos y se crea la Armada Real.</p> <p>30-IX-1715 Se crea la Secretaría de Marina e Indias.</p> <p>1721 Felipe V hace reglamentario el sistema de construcción naval de Gaztañeta para los astilleros de España e Indias.</p> <p>1735-1742 Expedición científica de Jorge Juan y Antonio de Ulloa.</p> <p>1737 Se crea el Almirantazgo.</p> <p>1740 Los ingleses capturan el navío "Princesa".</p> <p>1741 Fallece D. Blas de Lezo en la defensa de Cartagena de Indias.</p> <p>1748 Se publican las ordenanzas generales de la Armada. Ordenanzas generales sobre montes. El Marqués de la Ensenada comisiona a Jorge Juan para estudiar técnicas navales en Inglaterra.</p> <p>1751 Ordenanzas de matrículas.</p> <p>1752 Es aprobado por el Rey a instancias de Ensenada el Método Español de Construcción Naval.</p> <p>1753 Se efectúa el catastro de Ensenada.</p> <p>20-VII-54 Caída del Marqués de la Ensenada.</p>	<p>12-IX-1700 Capitulaciones entre Santander y los comerciantes ingleses residentes en Bilbao.</p> <p>1717 Se destina a Gaztañeta a Guarnizo, comienza el resurgimiento naval.</p> <p>1719 La armada franco-inglesa desembarca y destruye el astillero y arsenal de Santoña.</p> <p>1730 Paliño desvía el comercio de lanas a Santander.</p> <p>1732 Se termina el "Real Felipe", navío de tres puentes y 114 cañones.</p> <p>11-X-1748 Reconocimiento y presupuestos de los caminos de Burgos a Santander y la alternativa Burgos a Laredo-Santoña por el ingeniero Sebastián Rodolphe.</p> <p>29-XI-1748 Real Orden para ejecutar el camino de Reinosa.</p> <p>25-VII-1749 Se adjudica la obra del camino de Reinosa al maestro arquitecto Marcos Vierna Pellón.</p> <p>1753 Se termina el camino real de Reinosa.</p> <p>13-XII-1754 Creación del Obispado de Santander.</p>	<p>1701 Comienza la guerra de Sucesión a la Corona Española.</p> <p>27-XII-1703 Tratado de Methuen entre Portugal e Inglaterra.</p> <p>1704 Se pierde Gibraltar.</p> <p>1708 Se pierde Menorca.</p> <p>9-XII-1713 Tratado de Utrecht.</p> <p>1714 Paz de Rastadt: Se pierden las posesiones italianas y flamencas. Se instaura la Casa de los Borbones.</p> <p>1717 La flota y el ejército expedicionario español conquistan Cerdeña.</p> <p>30-VI-1732 La flota del Marqués de Marí conquista Orán.</p> <p>1739 Guerra hispano-inglesa. Los ingleses toman Portobelo.</p> <p>1741 Los ingleses fracasan en el asedio de Cartagena de Indias.</p> <p>1749 Convenio hispano-inglés.</p> <p>1756 Comienza la guerra de los 7 años.</p> <p>1762 España entra en la guerra de los 7 años. Se pierde La Habana y Manila.</p> <p>1763 Paz de París. España entrega La Florida a Inglaterra.</p>

A C O N T E C I M I E N T O S

ACONTECIMIENTOS NACIONALES	ACONTECIMIENTOS EN CANTABRIA	GUERRAS Y TRATADOS
1756 Se publica "Las Marinas de Europa" de Antonio de Ulloa	1755 Las inundaciones devastan el camino y destruyen los puentes de Arenas y Cartes.	1764 Francia cede La Luisiana a España.
1757 Se publica el "Compendio de Navegación" de Jorge Juan	29-VI-1755 Fernando VI eleva a Santander al rango de ciudad	1768 Los ingleses ocupan Las Malvinas.
1763 Se crea la Junta Interministerial de Estado, Hacienda e Indias.	10-I-1760 Apresamiento de Fernández de Isla.	
1764 Reglamento provisional sobre correo con América.	16-III-1763 Reales Ordenes favoreciendo la exportación lanera desde Santander.	
1766 Motín de Esquilache.	25-V-1765 Real Decreto para la mejora y acondicionamiento del puerto. El ingeniero Llovet ejecuta las obras.	
27-II-1767 Pragmática Sanción por la que se expulsa a los jesuitas	16-X-1765 Decreto y Real Instrucción. Se liberaliza parcialmente el comercio con América. Se instaura la Fianza de Tornagula.	
1771 Se publica el "Examen Marítimo" de Jorge Juan.	28-VII-1778 Se aprueban las ordenanzas de las juntas de Puente San Miguel.	
1772 Ordenanzas sobre pertrechos.	12-XI-1778 Se liberaliza el comercio con América.	1779-83 Guerra contra Inglaterra. España ayuda a la independencia de EE.UU.
5-V-1773 Se liquida la Compañía de San Carlos.	27-V-1780 El brigadier Escofet descubre el nuevo canal de acceso a la bahía.	1781 Reconquista de Menorca.
	29-XI-1785 Real Cédula para la erección del Real Consulado de Mar y Tierra de Santander.	1782 Fracasa el ataque de la flota de Barceló y de los ingenios y baterías flotantes a Gibraltar.
	1-I-1787 Real Orden por la que se permite al Ayuntamiento tomar censo sobre los propios y arbitrios para obras en el muelle. Ejecuta las obras Agustín de Colosta.	1783 Paz de Versalles. Recuperación de Menorca y Florida.
1778 Portugal cede a España Guinea Ecuatorial.	24-V-1787 Real Orden por la que se establece planificación de boyas en la ría santanderina.	
1785 Se declara oficial la bandera roja y gualda.	1-IX-1787 Se transfiere al Consulado la jurisdicción sobre el camino a Reinosa. Se acometen los trabajos de reparación.	
31-III-1788 Creación de la Compañía de Seguros "Ntra.Sra. de las Caldas".	12-IV-1788 Real Cédula por la que se ordena abrir camino con La Rioja.	

C R O N O L O G I A D E			
SUCESION REAL	SECRETARIO MARINA	CONSTRUC. NAVALES EN GUARNIZO	ACONTECIMIENTOS INTERNACIONALES
Carlos IV 1788-1809	Ministerio de Aranda 1792 Privanza de Godoy 1792-1808		1799 Golpe de estado de los Bonaparte. Aparece Napoleón Bonaparte.

A C O N T E C I M I E N T O S

ACONTECIMIENTOS NACIONALES	ACONTECIMIENTOS EN CANTABRIA	GUERRAS Y TRATADOS
<p>1788 Ordenandas sobre montes.</p> <p>8-IX-1788 Real Decreto por el que se une la Superintendencia de Caminos a la Secretaría de Estado.</p> <p>1789-93 Expedición científica de Malaespina.</p>	<p>25-VIII-1790 Real Orden por la que se establece la Escuela de Náutica de Santander.</p> <p>13-XI-1790 Se terminan las obras de reparación del real camino.</p> <p>21-III-1791 Se introduce la imprenta en Santander a instancias del Consulado y mediación del Obispo Menéndez de Luarda.</p> <p>12-IV-1791 Real Cédula por la que se crea la Real Sociedad Cantábrica para el fomento de la industria y agricultura.</p> <p>1792 Techo secular máximo de la expansión comercial santanderina.</p> <p>7-VIII-1792 Se proclama a los Santos Mártires patronos de la Diócesis de Santander.</p> <p>2-VI-1793 Se aprueba la carretera a Palencia.</p> <p>17-VI-1793 Creación de la Compañía de Seguros "La Buena Fe".</p> <p>13-IX-1794 Se establece servicio de vigías del puerto.</p> <p>12-XI-1796 Se establece la J.O.P. de Santander.</p>	<p>1793-95 Guerra con Francia.</p> <p>1794 Los franceses invaden España. Caída de Tolosa y Figueras.</p> <p>1797 Batalla de Cabo San Vicente.</p>

2.5.- EL COMERCIO MARÍTIMO COMO FACTOR CLAVE
DE LA EXPANSION ECONOMICA SANTANDERINA.

El medio geográfico, factor condicionante de la historia de las sociedades, hace de Cantabria una región necesariamente vinculada al mar. El resurgir de la economía, las descritas medidas potenciadoras de la economía santanderina, debidas básicamente a la *promoción unilateral* del gobierno reformista y unificador borbónico, por las causas ya expuestas, y acontecidas desde el gobierno central, impulsaron el comercio marítimo como vía de enlace de la Meseta castellana hacia las riberas europeas, para la exportación, en un principio, de la lana de los rebaños castellanos; esta primera coyuntura, supuso el motor de la auténtica prosperidad posterior de la ciudad.

Pero sería el Reglamento para el Comercio Libre de España e Indias el que impulsaría el nuevo tráfico por la ya abierta vía lanera, el tráfico de trigos de Castilla, que buscarían su salida a otros mercados por esta nueva puerta de comunicación, que en su camino al mar cantábrico configuraría toda una red de fábricas y molinos

molturadores⁶⁷ alrededor de la cuenca del Besaya y del Pas⁶⁸. Fue tal la importancia de estas fábricas, que fueron merecedoras de distinción honorífica por parte de la Junta de Comercio como de Reales Fábricas y dotadas de la facultad de ostentar blasones propios. Estuvieron fuertemente impulsadas por el gran empresario montañés y Comisario Ordenador de Marina "ad honorem", Dn. Juan Fernández de Isla y Alvear⁶⁹. La harinas, una vez envasadas en barriles o barricas se enviaban a Santander para su exportación a América, dando lugar a una nueva clase social, los "harinócratas", integrada por numerosos comerciantes y mercaderes, asentados junto a los muelles santanderinos, que comerciaban con éstas y las procedentes en grano del extranjero, que en gran cantidad, casi igualando a las nacionales, se reexpedían desde aquí.

Según los datos obtenidos en la

⁶⁷Se señalarán alguna de las muestras halladas :

Molino de marea de 22 ruedas en Muriedas.

AHC, Protocolos, Leg. 202, f. 78.

Ibidem, 209, ff. 116-118v.

Molino de viento (incluye plano)

Ibidem, 212, ff. 38-46.

Ibidem, 213, f. 69.; 293, f. 687.

⁶⁸De Terán, M., "Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla", *Estudios Geográficos*. pp. 746-757.

⁶⁹Sobre Dn. Juan Fernández de Isla y Alvear fue básica la consulta del trabajo de Dn. Jesús Maiso González, *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII : Dn. Juan de Isla y Alvear*. Santander, 1990.

investigación, se puede observar como los trigos y harinas
unas veces salen del puerto montaños, y otras entran por él 120
camino del interior, de acuerdo a la demanda del producto.

Santander, principal núcleo importador de productos coloniales en todo el norte de España, importaba principalmente, como se verá en el próximo capítulo, azúcar, café, cacao, tabaco, palo de Campeche, algodón y bacalao, que luego reexpedía, en su amplia red comercial al interior y países ribereños del norte de Europa. Esta red absorbía también los productos manufacturados que le llegaban, como lógico intercambio entre los distintos focos económicos portuarios nacionales e internacionales, para su reexpedición al continente americano.

El viejo puerto de la villa se había convertido en una ciudad mercantil de categoría mundial⁷⁰, y el vetusto comercio con Indias, que se ciñó con anterioridad, prácticamente, a la importación de metales preciosos, se transformó, debido a la liberalización, en el intercambio de productos de todo tipo entre las dos orillas.

⁷⁰En este sentido cabe señalar la referencia dada por el capitán Thomas Rendell, que al mando del bergantín inglés "Polly" describe, en la Protesta de Mar, su puerto de destino como : "...al primer puerto de España...", en su viaje desde Terranova a este puerto, con carga de bacalao. AHC, Protocolos, Leg. 255, ff. 102-103.

Tal fue el comercio marítimo, que en 1796 las cifras aportadas por el gremio mercantil arrojaban cantidades acerca de la personas dedicadas a él de 14 armadores, 4 fabricantes, 22 comerciantes y 15 mercaderes⁷¹, integrado este grupo social por naturales de Santander, vascos (atraídos por las expectativas de promoción comercial que suponía la Pragmática del 78 para Santander), e incluso varios extranjeros.

121

El resurgir de la economía y el proceso lógico de invertir los excedentes económicos en otros negocios, haría que esta clase emergente reinvirtiera en industrias de nueva creación, como la cervecera, que tomaría gran auge en la ciudad, levántandose numerosas fábricas, siendo la más importante la del Conde de Campogiro, ubicada en la plaza de Cañadío, o entre otras la de Becedo⁷². Otras industrias a tener en cuenta, serían las de cueros y de refinado de azúcar.

Pero no se puede finalizar este capítulo sin hacer una referencia a dos aspectos básicos relacionados con el comercio marítimo: El primero de ellos, la construcción naval y, el segundo, las industrias auxiliares a dicha construcción. Ambos extremos se abordan a continuación.

⁷¹Rodríguez Fernández, A., "El comercio con América a través del puerto de Santander". *Santander y el nuevo mundo*. pp.371-429.

⁷²AHC, Protocolos, Leg.291, f.3.

2.5.1.-LA CONSTRUCCION NAVAL EN CANTABRIA.

Los primeros indicios documentados sobre la trayectoria constructora naval de Guarnizo tienen sus orígenes en el siglo XVI en la persona de Dn. Cristóbal de Barros; era la época de Felipe II, que con motivo de la desastrosa jornada de Inglaterra, encargaría, ya en el año de 1589 al miembro de su Consejo de Guerra Dn. Juan de Cardona, la construcción de seis galeones para la defensa de la flota comercial con las Indias.

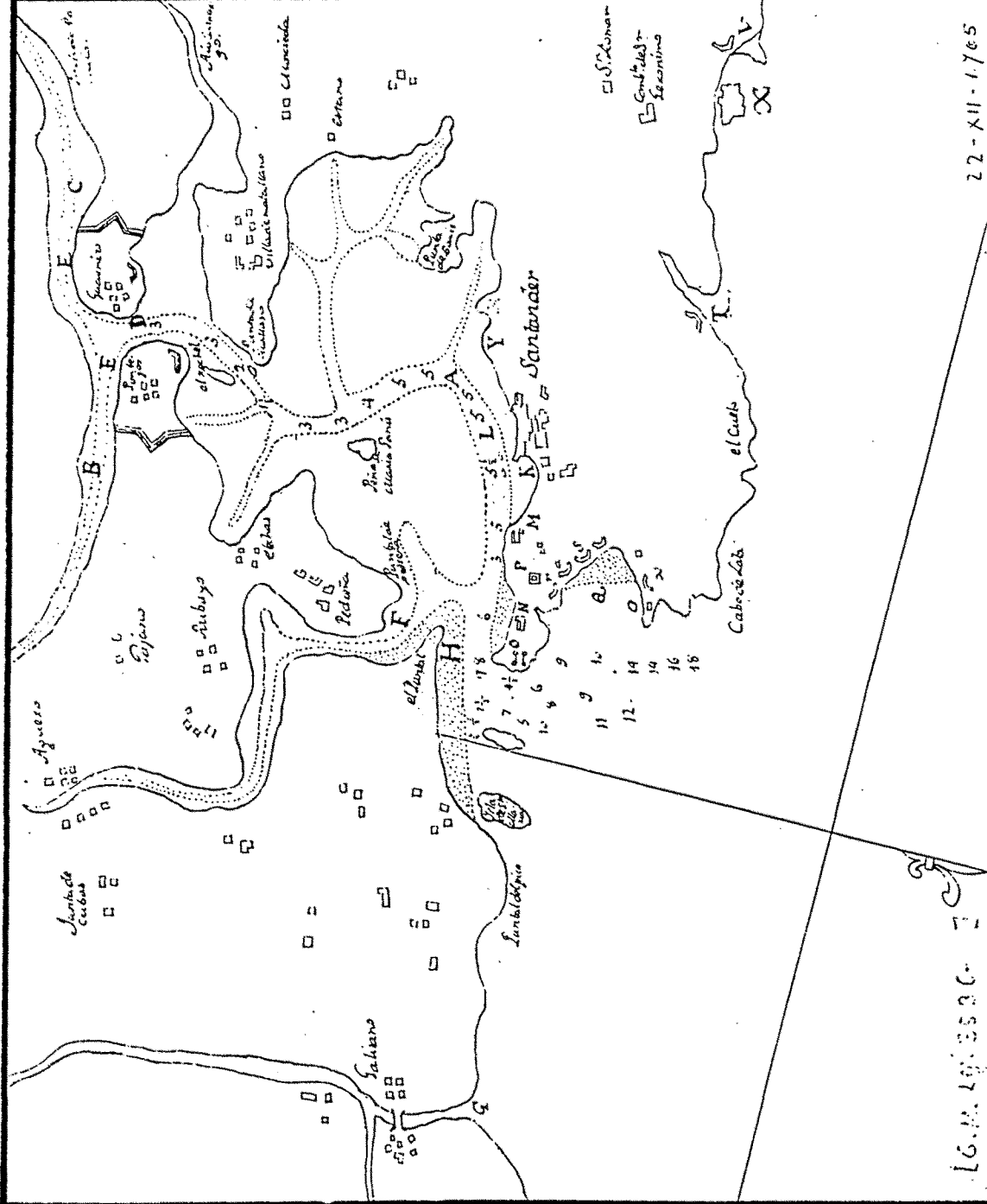
Estas construcciones para la Armada, siempre parejas y estimulantes de las efectuadas para la Marina Mercante, serían mantenidas en Guarnizo también en el siglo XVII, aunque a la vez compartidas con Santoña y Colindres. Ante los ataques enemigos a estos enclaves, ya descritos anteriormente, la idónea ubicación de Guarnizo en la vertiente sur de la bahía santanderina, el posterior amurallamiento de su península ante la previsión de ataques, el fácil acceso a la abundante materia prima, la madera, y las medidas promotoras del vecino puerto de la villa de Santander, unido al rechazo de las Provincias Exentas a la

Plano de la Ciudad de Santander i sus
 Contorno, Comprendiendo la Ría Puerto, i.
 Artilleria, Conci. i. e. Construyeron los
 Navios.

- A Canal de la Ría.
- B Ría de Topy.
- C Ría de Salit.
- D Artilleria de la Ría de Topy.
- E Artilleria de la Ría de Salit.
- F Ría de Cuba.
- G Ría de Topy.
- H Puente de Capatzen de Topy.
- I Puente de Topy.
- K Los Alcazar.
- L Puente de Topy i. e. Topy i. e. Topy.
- M Canal de S. Esteban.
- N Canal de la Ría.
- O Castillo de Topy.
- P Artilleria de la Ría.
- Q El Sarcófago.
- T Cabo i. e. S. Esteban.
- V Cabo i. e. S. Esteban.
- X Cabo i. e. S. Esteban.
- Y Cabo i. e. S. Esteban.
- Z Cabo i. e. S. Esteban.

UNIVERSIDAD
 DE
 SIMANES

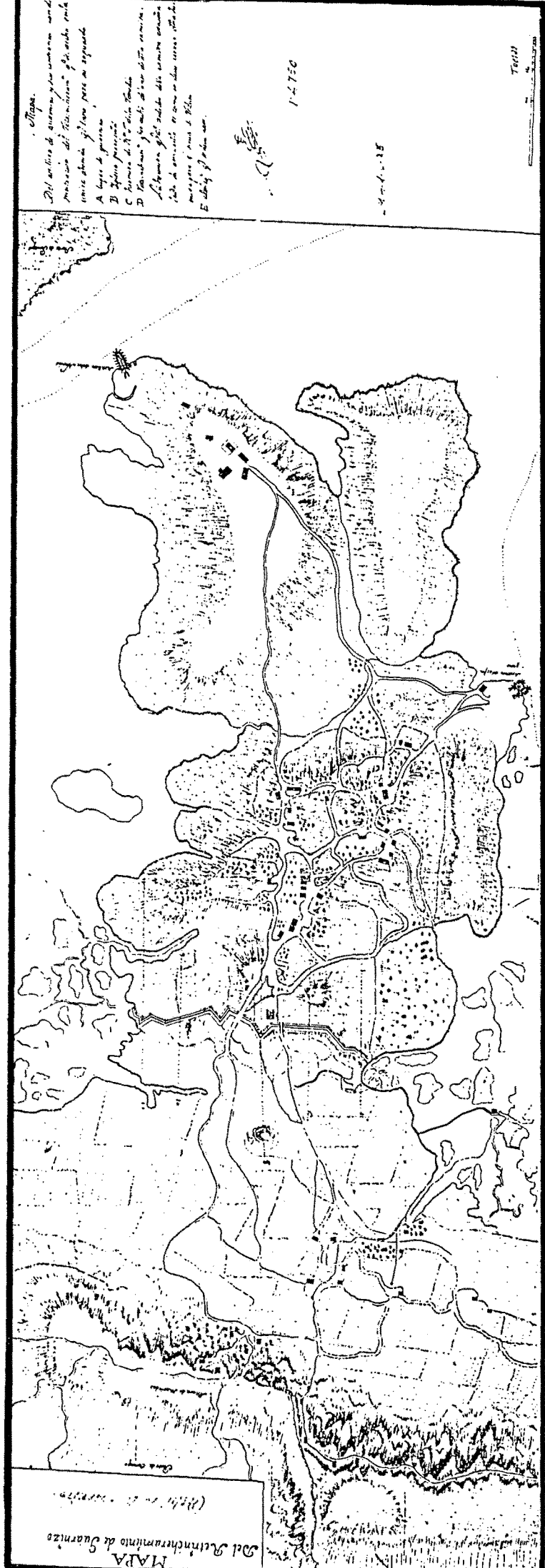
Escala de una milla de 60 en 60
 M. P. 1705



22-XII-1705

16.M. 101.3530

Plano de la bahía mostrando
 la posición de Guarnizo.(AGS)



Mapa.
 Del castro de guerra que se construyó en el
 paraje de Sal Reinchrarramito de Guarnizo, en la
 parte de la península de Guarnizo, en el año de
 1726.
 A Lugar de guerra.
 B Lugar de guerra.
 C Lugar de guerra.
 D Lugar de guerra.
 E Lugar de guerra.

1-2750

Tercio

MAPA
 Sal Reinchrarramito de Guarnizo
 (M. de S. de Guarnizo)

Fortificación de la península
 de Guarnizo en 1726. (CHM)

nueva política fiscal borbónica, decidieron a los gobernantes a promocionar la construcción naval en Guarnizo, pasando estas construcciones con Díaz de Pimienta de Santoña a este antiguo enclave. Así pues, la construcción naval de España en el siglo XVIII, y por tanto en Guarnizo, como fiel exponente de la política nacional en este sentido, sería el catalizador del grado de desarrollo de la sociedad dieciochesca, que presentaría grandes cambios en el sector, tanto administrativos (se abandonaría el sistema de asiento o flete y adquisición de barcos en el extranjero), como tecnológicos (adoptando una clara política de construcción naval y nuevos criterios con el fin de poner en práctica un ambicioso programa naval). La nueva dinastía borbónica, como ya se dijo, fundamentó su programada expansión económica en la innovación del intercambio económico con las colonias, por lo que encaminó tal política a la reestructuración y promoción del sector naval mercante como pilar sustentador del tráfico marítimo-comercial con las Indias, y por otro lado, como complemento, la potenciación de una Armada capaz de salvaguardarla y protegerla en sus rutas comerciales.

La pérdida de la flota de galeones en 1702 (Vigo), que era hasta entonces la encargada de tal vigilancia, obligaría a Felipe V a emprender nuevas técnicas navales para sostener la nueva idea de promoción económica nacional, los ya descritos navíos de registro⁷³.

⁷³Cervera Pery, J., Ob.cit.p.69.

Comenzando el siglo, y superada la etapa de fletes y adquisiciones, a Patiño⁷⁴, Intendente General de Marina, hombre de confianza de Felipe V por su acertada misión en el sitio de Cataluña, y que pasaría a Ministro de Marina en 1726, le fue encomendado por el Ministro Alberoni el estudio de un plan de promoción de la Armada. Este emprendería la reorganización del sector delegando en Gaztañeta, el cual pasaría de Colindres a Santander en 1717, y asumiría la tarea de la modernización y construcción de la nueva flota del cantábrico, que sería para estos comienzos del siglo de la ilustración su mejor representación⁷⁵. La reconstrucción del Real Astillero de Guarnizo sería una de las principales obras de infraestructura llevadas a cabo con el nuevo plan de construcciones navales⁷⁶

Comenzaría la etapa de los asientos con el Estado para la construcción naval, iniciando ya en 1720 el asentista Dn. Bernardo Cambi la corta, labra, acarreo y conducción de maderas de los bosques cercanos, al puerto de Mobardo para su posterior traslado a Guarnizo⁷⁷.

Vázquez de Prada, Ob.cit.p.227.

⁷⁴Fernández Duro, C., *La Armada española*.VI, pp.221 y sgts.

⁷⁵Merino Navarro, J.P., *La Armada española en el siglo XVIII*. p.47.

⁷⁶O'Dogherty, P., "La ciencia naval en el siglo XVIII". *Revista de ingeniería naval*.1973, p.383.

⁷⁷Poder y contrato de asiento otorgados por Bernardo Cambi para el remate de la fábrica de carpintería de la casa y

La figura directiva en el astillero sería el Director de Construcciones, siendo el primero en Guarnizo para esta nueva época, Dn. Antonio de Gaztañeta, figura relevante de la construcción naval española por ser el primero en normalizar, dimensionar y recopilar las técnicas hasta entonces existentes, y auténtico maestro y figura más notable de esta tecnología. Gracias a su técnica y sus planos, se comenzó a construir en serie por primera vez, emprendiéndose las construcciones en tandas de dos en dos⁷⁸. Se consolidaría para el futuro como el maestro de la denominada escuela de la tecnología naval tradicional o clásica. Trabajó en Guarnizo, pudiendo juzgarle como auténtico creador de su etapa moderna, hasta 1724, en que debido a su falta, decaería el astillero.

En 1726 le tomaría el relevo Dn. José Campillo y Cossío⁷⁹, que reorganizaría de nuevo el Real

lonja que se ha de eregir en dicho astillero...

AHC, Protocolos, Leg. 179, ff. 40-41; 182, ff. 1-2.

⁷⁸ Su obra "Proporciones..." se editaría en 1720, considerando ya las secciones horizontales y resistencia del barco; se adelantaría casi 50 años a Jorge Juan, en su obra "Examen Marítimo".

Assua y Campos, M., *El Real Astillero de Guarnizo*. p. 32.

⁷⁹ Año de 1728, en el documento referenciado se hace cita sobre su cargo y sus orígenes.

AHC, Protocolos, Leg. 184, ff. 33-34.

Año de 1731, se hace referencia a Campillo como Intendente General de la Fábrica de Baxeles de Guarnizo, en la compra de la llamada "casa sola", junto al muelle de Anaos, que posteriormente pasaría a manos de Fernández de Isla.

Ibidem, Leg. 178, ff. 85-86.

Astillero, revitalizando la actividad constructora y llegando a altas cotas de tecnología y producción⁸⁰. De estos tiempos data la construcción del "Princesa", según el sistema de Gaztañeta, año de 1729, barco que apresaron los ingleses en 1740 y que desmontarían y copiarían ampliamente, desarrollando un tipo de navío agrandado y mejorado a base del español. Una muestra de estas copias fue el "Victory" (1765), buque insignia de Nelson en Trafalgar, construido a partir de los procedimientos empleados en nuestro navío.

128

En la cronología adjunta se puede observar la sucesión de Comisarios de Marina y constructores en Guarnizo. Con la llegada a la Secretaría de Marina, del recién creado Almirantazgo, del Marqués de la Ensenada, Don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, la construcción naval llegaría a su máximo esplendor secular; sería el Comisario Dn. Jacinto Navarrete el que junto al asentista Fernández de Isla⁸¹ contribuirían a este esplendor desde Guarnizo. Con

⁸⁰Se organizan en esta época dos zonas de gradas de construcción, según el tamaño de los barcos a construir; una en Potrañés, con menos calado, para las fragatas, y que se podía dominar desde las oficinas de construcción en Muslera, y otra para los navíos, barcos de mayor porte, en la llamada Playuca, frente a Pontejos; estas zonas de construcción perdurarían hasta que el anegamiento de Potrañés obligase a reunir toda la construcción en la Playuca.

⁸¹Obligación de Isla y Navarrete para proveer de fierro en bruto, clavazón y demás herrajes necesarios para 30 navíos de guerra y de conducirlo a su costa y riesgo a los tres Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena.
AHC, Protocolos, Leg. 209, f. 1.
Poder de Isla, "principal asentista de maderas para las reales fábricas de Guarnizo..."

Ensenada se produciría un hecho singular y que acabaría con el sistema tradicional: el Secretario de Marina, influenciado por el prestigio naval inglés, envió a Inglaterra al ilustre Jorge Juan y Santacilia⁸² con el propósito de copiar sus métodos, traer técnicos para aplicarlas e introducir a los de aquí en ellas. A Guarnizo le tocaría el inglés David Howel, que trabajaría con Isla y Donestebe en las primeras y más significativas construcciones, con el importado sistema inglés. Esta etapa se caracterizaría por el notable incremento del ritmo de producción, el tonelaje y la fabricación de barcos más resistentes.

La construcción naval para la Marina Mercante se llevaría a menor ritmo que la de guerra, conociéndose al menos 23 barcos mercantes construidos en Guarnizo en esta época⁸³.

La difícil encomienda de Fernando VI a Isla para construir ocho navíos por administración del Estado, la

Ibidem, Leg. 209, ff. 27, 116-118v.

⁸²El mismo que fue enviado a las colonias con el también ilustre marino Antonio Ulloa, y que redactaron y entregaron en 1747 el conocido informe: "Noticias secretas de América"

⁸³21 de ellos según los relacionados en el siguiente documento:

MNM, Manuscritos, MS-2319, Doc-12, ff. 33-34.

2 según las investigaciones efectuadas por el doctorando: navíos, "El Triunfante" y "La Misericordia, Santo Tomás y San Antonio".

AHC, Protocolos, Legs. 208, f. 113; 209, f. 159.

caída de Ensenada y la disolución de la sociedad Isla-Donestebe, seguida de la del Marqués de Rocaverde, como avalista del contrato de asiento, arrastrarían a Isla hacia la bancarrota e incluso a su arresto en 1760.

130

El conflicto de Isla originó un parón en la construcción de Guarnizo que Donestebe⁸⁴ revitalizó y continuó. De nuevo, y por breves años, se retornaría al sistema tradicional; Dn. Juan Bautista Donestebe pasaría entonces a ser el asentista de construcción y armamento, y el inglés Ricardo Rooth⁸⁵, traído de Inglaterra por Jorge Juan, el constructor. Los últimos trabajos para la Armada los llevaría a cabo el entonces asentista Dn. Manuel de Zubiría⁸⁶, con el que trabajaría Donestebe como ayudante de construcción.

Pero la nueva política naval, llegada de Madrid de la mano de su Ministro Grimaldi, impondría en Guarnizo la nueva tendencia constructora, la francesa, ahora

⁸⁴Construidas en Guarnizo según planos propios de Donestebe y para la Marina Mercante, fueron las fragatas "San Juan Bautista" y "San Juan Evangelista", ambas armadas con 20 cañones. Su paso comercial por Santander queda recogido en el Apéndice Estadístico.

Sobrón, M., "Actividad constructora naval...", p.132.

⁸⁵"Constructor de Bajeros y Capitán de Maestranza del Departamento de El Ferrol".
AHC, Protocolos, Leg. 210, f. 199.

⁸⁶"Vecino de la villa de Bilbao, en el Señorío de Vizcaya, y estante en el Real Astillero de Guarnizo".
Ibidem, Leg. 245, ff. 33-34.
Sobre sus construcciones véase:
BMP, Manuscritos, Leg. 219, f. 505 y sigts.

en manos de Dn. Francisco Gautier, " Ingeniero Jefe y constructor de la Real Marina de Francia y Director de Reales Fábricas en estos Reinos"⁸⁷; con este sistema se perseguiría obtener barcos más veloces, cualidad que España tuvo en tiempos anteriores.

131

Sería el Marqués de Castejón, Ministro de Marina, el que en el año 1770, haría, por orden suya, que el Real Astillero de Guarnizo dejase de construir para la Armada. Quedaría, pues, esta fecha como límite superior del máximo apogeo del astillero, comprendido entre 1720 y la referida de 1770. El último constructor en el Astillero de Guarnizo, ya civil, fue Dn. Antonio del Real. A nivel nacional serían Romero Landa y Retamosa los que dirigirían las tendencias constructivas, llegándose al máximo perfeccionamiento, basado ya en la experiencia y en el cálculo. Con el navío de dos puentes el "Montañés" se alcanzarían los mejores resultados a nivel internacional.

En el Real Astillero de Guarnizo se construyó el 20 % del tonelaje bruto botado durante toda la centuria⁸⁸.

⁸⁷Ibidem, Leg. 212, f. 15.

Sobre sus construcciones véase:

MNM, Manuscritos, Legs. 1467, ff. 90-131; 2232, Doc-27, ff. 117-118.

⁸⁸Merino Navarro, J.P., Ob. cit. p. 343.

AÑO	MONARCA	MINISTRO DE MARINA	MINISTRO EN GUARNIZO	DIRECTOR DE CONSTRUCCION	CONSTRUCTOR	AYUDANTE DE CONSTRUCCION	ASENTISTA		CLASE DE BARCOS CONSTRUIDOS						
							PARA EL APRONTO DE MADERAS	PARA CONSTRUCCION Y ARMAMENTO	PAQUEBOTES	NAVIOS	FRAGATAS				
34	FELIPE V	JOSE PATIÑO	J.CAMPILLO	C.AUTRAN	C. AUTRAN	DONESTEBE		BERNARDO CAMBI	6 PARA CONSULADO DE CADIZ						
36			MARQUES DE LA CONQUISTA REAL												
39													ARZUETA SALOMON	ARZUETA SALOMON	DONESTEBE
40			J.NAVARRETE												
43		MARQUES DE LA ENSENADA					FDEZ.de ISLA		"MARQUES DE FERRI" "TRIUNFANTE" "SAN FELIPE"						
46	FERNANDO VI		J. JOSE REBO- CONCHA	FDEZ.DE ISLA		DONESTEBE	DONESTEBE M.VIERNA PELLON	FDEZ. DE ISLA				"NINFA DE MAR" "NEGOCIANTE" "LOS 2 AMIGOS"			
49			J.NAVARRETE												
49														"SAN LUIS" "S. DE PADUA" "S. DOMINGO" "S. BARBARA" "S. NICOLAS"	
53			FDEZ.de ISLA "ad honorem"		D.HOWELL	T.WILLIAMS J.BORGES HILL	FDEZ.DE ISLA	FDEZ.DE ISLA			"S.J.BAULISTA"				
54		J.ARRIAGA									"SERIO" "SOBERBIO" "ABROSO" "BERCULO" "CONTIENTO"				
56			A.DE LA SIERRA VICTORICA												
57			F.NUÑEZ IBAÑEZ		R. ROTH			DONESTEBE	DONESTEBE			"PRINCIPE" "VICTORIOSO"			
60	CARLOS III		F.A.RABAGO	GAUTIER	DONESTEBE		M.ZUBIRIA	M.ZUBIRIA							
64			P.HORDEÑANA												
66															
67			M.JIMENEZ CARMONA											GAUTIER R.LANDA	DONESTEBE
68												"S.AGUSTIN" "S.DOMINGO"	"S.GERTRUDIS" "S.BARBARA"		
69			P.CASTEJON		A.REAL										
70									"S.MARTIRES"				"SAN JOSE"		

Cronología de construcciones
en el astillero de Guarnizo.

2.5.2.- INDUSTRIAS AUXILIARES DE LA CONSTRUCCION
NAVAL Y SU REPERCUSION AMBIENTAL.

La expansión de la industria naval llevó consigo la de las industrias auxiliares a la fabricación, aprovisionamiento y armamento de los barcos construídos en el astillero de Guarnizo. La política naval de Ensenada, en su promoción del sector en dicho astillero como eslabón esencial de la política borbónica del resurgimiento económico nacional, y para detrimento de los existentes en las vetadas provincias exentas, como Pasajes, Zorroza, Fuenterrabía, Deba y Orio⁸⁹, fue delegada en Santander en la persona del gran empresario y Comisario Ordenador de Marina "ad honorem", Dn. Juan Fernández de Isla y Alvear. Este promovió un gran número de pequeñas industrias al servicio de la construcción naval, formando un gran complejo industrial, cuya principal característica fue notoriamente su autosuficiencia. Isla trató de evitar la servidumbre española hacia el extranjero evitando tener que importar, como se venía haciendo, todo tipo de cosas. Este montaje fue ideado por Isla para proveer a la construcción

⁸⁹Zabala, A., Ob. cit., I, p. 225.

de los barcos todas las necesidades, desde la puesta de la quilla a su entrega a la Armada o particulares; por ello, su primer objetivo fue resolver por sí mismo la captación de la materia prima, la madera, firmando para ello contratos de asiento con el Estado para la corta, labra, acarreo y conducción de maderas para la construcción naval⁹⁰; se preocupó también de montar industrias para obtener, aquí mismo, el resto de las demandas de materiales, como clavazón , herrajes, velas e incluso hasta el jabón que se necesitaba para la limpieza. Isla transformó la pobre región montañesa en un emporio industrial de gran importancia para la época. El empuje dado por el Marqués de la Ensenada a la construcción naval en Guarnizo por medio de Isla, hizo florecer estas industrias como nunca antes ni después, en proporción, se habría conseguido. Sin embargo las intrigas de la política nacional hicieron caer al Marqués, el cual le arrastraría en su caída, y lo que podría haber significado una completa transformación en Cantabria y , quizás a nivel nacional, se quedó plasmado sólo en realizaciones, notables, pero para unos pocos años. Tal fue su tamaño y significación para la época estudiada, que merece la pena enumerar las industrias por él creadas:

⁹⁰ Isla se asoció con el prestigioso constructor naval Dn. Juan Bautista Donestebe para proveer de madera al astillero de Guarnizo, firmándose el primer contrato de asiento promovido por Isla y a nombre de Donestebe, por acuerdo entre ambos, en fecha 31 de diciembre de 1746, y para la construcción de 4 navíos del porte de 70 cañones. AHC, Protocolos, Leg. 974, f. 80.

LUGAR	ESTABLECIMIENTOS
AMPUERO	1 Ferrería (de su madre Da. Fca.Rosa de Alvear) 1 Molino. 40 Fraguas funcionando.
CERECEDA	2 Ferrerías mayores. Ferrería de La Puente con molino. Ferrería de Picardía. 2 Ferrerías menores o martinetes, con molino.
ESPINOSA DE LOS MONTEROS	Fábrica de tejer lanas, vitres y varias otras suertes de lienzo. Consume cáñamos y linos.
ISLA	Fábrica de loza fina en la que se consumen estaño, plomo y diferentes colores para pinturas.
MERUELO	Torre de lino. Molino de las Bergazas. Molino de la puente de Solarga. Molino de la Venera.
POVEDAL DE MARRON	Fábrica de anclas (Se fabrican anclas mayores y menores para toda clase de embarcaciones). 60 fraguas de mano. Se adelgaza el hierro para hacer clavazón y herrajes para construcción de navíos Martinetes. Molino de Povedal. Tanería (curtidos). Molino de papel. Presa para los edificios. Fábrica de jabón, que se debe de surtir de sosa, barrilla y aceite.
REQUEJADA	Fábrica de motonería. Gasta palo de guayacán.

SANTANDER	<p>Fábrica de jarcia en Becedo que debe surtirse de cáñamo ,alquitrán y breas,todo con ducido por mar.</p> <p>Otra de harinas,que para su subsistencia a menester no sólo granos sino también duela o madera para las barricas.</p>
-----------	---

(Extraído de la "Relación de las fábricas establecidas en la Montaña por Dn. Juan Fernández de Isla a sus expensas..."⁹¹).

El diseño industrial de Fernández de Isla, basado en al autosuficiencia, puso especial atención a la obtención de energía, para lo que promocionó principalmente las derivadas de la hidráulica⁹² y eólica⁹³. Los principales molinos de marea fueron los de La Venera, Castellanos, Santa Olaya y Joyel. El gran caudal de los ríos montañoses proporcionaría la fuerza necesaria para las labores de

⁹¹BMP,Manuscritos,MS-557,p.10;MS-1100.

⁹²En este sentido se señalan algunas muestras:

Año de 1720, en Muriedas, molino de marea de 22 ruedas, corriente y moliente, que desagua en el propio canal y muelle a la menguante de la marea.

AHC, Protocolos, Leg. 202, f. 78.

Año de 1733, arrendamiento de un molino sobre el mar, de 3 ruedas, en el sitio de la Arrieta.

Ibidem, Leg. 173, f. 1.

⁹³Año de 1765, venta de un molino en Santander.

Ibidem, Leg. 212, f. 46.

Año de 1768, descripción de obras en el molino de viento de Lázaro. (Incluye planos a escala de pitipié).

Ibidem, leg. 212, f. 38.

La vieja industria del hierro se hizo también eco del nuevo desarrollo cántabro, la demanda del astillero y la expansión comercial a las colonias conllevaron mejoras estructurales y técnicas en las ferrerías cántabras⁹⁴, que permitieron incrementar su producción y calidad. La ya avanzada tecnología y el notable proceso de laboreo en la actividad ferrona se ejecutaba en dos operaciones esenciales : primeramente la separación del mineral en bruto de los deshechos mediante cocción, y segundo, labrado mediante forja. El proceso se efectuaba mediante capas alternativas de madera y mineral en los hornos, avivándose mediante fuelles o bien orientándose el horno a los vientos dominantes; la separación del hierro de las escorias se efectuaba mediante golpeo con mazos. Sería con el uso del carbón vegetal, sustituyendo a la leña, con el que se obtendría un mayor rendimiento al aumentar el poder calorífico y una mayor reducción de los óxidos, por la acción del carbono. El uso del coque a partir de 1748,

94

Algunas referencias sobre ello en Protocolos:

Año de 1753, erección de una ferrería en los confines de la Montaña, a dos leguas distante de Reinosa, en términos de la villa de Pesquera. Firma Navarrete.

Ibidem, leg. 209, ff. 166-168.

Año de 1753, posesión del nuevo edificio de ferrería que corresponde a Isla en Bárcenas de Corrales de Buelna.

Ibidem, leg. 205, f. 2534.

Año de 1772, ferrería de Portolín (Iguña), y El Gorgollón (Pesquera).

Ibidem, Leg. 253, ff. 34-40.

obtenido mediante la combustión parcial del carbón mineral, supondría una nueva revolución tecnológica de la manufactura del hierro, como predecesora de la actual siderurgia. El hierro fabricado en las ferrerías de Isla se vió favorecido del pago de derechos aduaneros en su envío a los tres Arsenales de la Armada, así como la clavazón y herrajes enviados al astillero de La Habana⁹⁵.

La relación de ferrerías existentes en el año 1779, es la señalada a continuación⁹⁶; en el documento citado, se describe ubicación, dueños y producciones :

LUGAR	NO. FERRERIAS
CASTRO URDIALES	6
A Gra.(sic) DE TRUCIOS	2
VILLAVERDE DE TRUCIOS	2
GURIEZO	2
VALLE DE MENA	8
VALLE DE SOBA	3
JUNTA DE PARAYAS	3
VALLE DE CICEDO	2
VALLE DE ARAS	2
VALLE DE TORANZO	2
TORRELAVEGA	1
VALLE DE BUELNA	1
VALLE DE IGUÑA	4
VALLE DE VALDALIGA	2
POTES	1
VAL DE HERRERIAS	1

⁹⁵ Barreda y Ferrer de la Vega, F., "Prosperidad de Santander y desarrollo industrial desde el siglo XVIII". *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*. pp. 536-545.

⁹⁶ BMP, Manuscritos, MS-557, p. 31.

"A plena producción y rendimiento, trabajaban en territorio santanderino 39 ferrerías durante el año de 1780"⁹⁷. 139

Otra de las instalaciones que tuvo gran difusión, y como industria complementaria de las ferrerías, fueron las ferrerías menores o martinetes.

Mediante la utilización del poder energético del agua, embalsada en presas sobre el cauce de los ríos, se accionaban los grandes martillos de forja con los que se moldeaba el hierro proveniente de las ferrerías en forma de tochos, pletinas, cuadradillo y varillaje, fabricándose toda clase de herramientas y clavazón.

"La clavazón procedente de los martinetes o ferrerías menores donde también se hacían herrajes para tamboretas y cámaras de navíos, era de distintas clases, según largo y grueso, conociéndose las de ala de mosca, de peso, de forros de reatas, habiendo de esta última tres variedades de distintos tamaños"⁹⁸.

La actividad en las industrias auxiliares, en pleno apogeo en el XVIII, decaería cuando el sector naval en Guarnizo, principal foco demandante de estas producciones, dejase de fabricar barcos para la Armada por decisión del

⁹⁷Barreda y Ferrer de la Vega, F., Ob.cit., p.539.

⁹⁸Ibidem, p.540-541.

140
ministro Carvajal, año de 1770; de hecho Guarnizo perdió en ese momento a su mejor cliente. La evolución de la tecnología, posteriormente, que proporcionaría energías y técnicas de rendimientos superiores, la crisis de producción y las siguientes guerras, acabarían por languidecer y minimizar esta floreciente industria.

El complemento y sostén, pues, del complejo industrial montado en Santander, con motivo de la promoción de la construcción naval en Guarnizo, fueron las industrias auxiliares de aprovisionamiento, unas de nueva creación y otras puestas al día y revitalizadas. Sobre estas últimas, las fábricas de cañones de Liérganes y La Cavada, en Trasmiera, se aportan algunos datos. En la fábrica de Liérganes se instaló ya en 1622 el primer horno de colada de España. Se contrató su gestión a cargo de particulares por la Real Hacienda, para la adquisición periódica de los cañones y municiones necesarias, mediante la firma de contratos de asiento por diez o doce años⁹⁹. Se fabricaba tanto para la artillería de la Armada, que consumía aproximadamente el 90 % , como para la Marina Mercante y defensa costera de España e Indias. A partir de 1763 se dispuso que las fábricas se administrasen por cuenta de la Real Hacienda, pasando a dirigirlas los militares. En 1780, su dueño el conde de Murillo, las vendió a la Real Hacienda.

⁹⁹Ribas de Pina, M., "Fundiciones de Liérganes y La Cavada". *Altamira*, I, 1951, pp. 111-146.

Se fabricaron muchos miles de toneladas en proyectiles y cañones. "Se entregaron en el XVIII 20.000 piezas de artillería y millones de proyectiles que convirtieron a la Armada española en una de las tres grandes con las de Inglaterra y Francia"¹⁰⁰. 141

"En el año 1759 las fábricas de Liérganes y La Cavada tenían en funcionamiento cinco hornos de fusión y dos de reverbero, utilizando los primeros carbón de madera y los últimos el de piedra que se traía de Inglaterra o de Asturias"¹⁰¹.

La crisis que invadió la península a partir de fines del XVIII, la guerra de Independencia y los problemas con las colonias, repercutieron en estas fábricas, cerrando Liérganes en 1795 y La Cavada, que a duras penas, llegó a 1826¹⁰².

¹⁰⁰ Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, J., "Antiguas y desaparecidas fábricas de Liérganes y La Cavada". *Altamira*, 1973, pp. 39-43.

¹⁰¹ Barreda y Ferrer de la Vega, F., *Ob.cit.*, p.542.

¹⁰² Algunos documentos sobre estas fábricas :
Año de 1709, "Fábrica de artillería y demás géneros finos de hierro colado de sus ingenios del lugar de Liérganes" AHC, Protocolos, Leg.156, f.494.
"Real Fábrica de Santa Bárbara de La Cavada de artillería, bombas, granadas y demás géneros de fierro colado".
Ibidem, ff.497y 510.
Fábrica de artillería y balería de Liérganes y La Cavada. BMP, Manuscritos, MS-557, p.32 y sigts.

La ingente cantidad de leña¹⁰³ y carbón vegetal que consumían los hornos era defendida por los contratos de asiento otorgados por la Real Hacienda al dueño de las Reales Fábricas para que en un radio de cinco leguas alrededor de la fábrica las tomase y pagase al precio acostumbrado; estas cinco leguas pronto se quedarían pequeñas y se recurriría a montes bastante más alejados. Se obligaba a los pueblos a la conservación de los caminos por donde debían conducirlos y repoblar los bosques¹⁰⁴; es de destacar los intentos, inútiles sin embargo, del Estado borbónico por la repoblación de las zonas esquiladas¹⁰⁵ con diversas Ordenanzas e Instrucciones, e incluso la creación de los montes de Marina¹⁰⁶. Pero el efecto devastador de las cortas debidas a las construcciones navales no sólo para Guarnizo, sino para los departamentos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, desde aquí suministradas, contando no sólo las aprovechables, sino las pérdidas debidas a lo derribado y

¹⁰³Ribas de Pina, M., Ob. cit., p. 114.

¹⁰⁴ Con motivo de la caída de Fernández de Isla, se le acumularon las acusaciones; en este sentido podemos observar las quejas del alcalde ordinario de la villa de Ampuero contra Isla, dirigidas al rey, por los abusos cometidos por él; decía: "Ultimamente, señor, no hay servicio ni maniobra de que estén exentos los vecinos de aquellos valles..."

BMP, Manuscritos, MS-563, p. 13.

O el memorial de Dn. Fernando de la Riva Herrera, Teniente Coronel del regimiento de Santander y Diputado de las Merindades de Castilla la Vieja, dirigido al rey: "Por lo que se ve no pagaba a nadie, usaba a todo hijo de gente, hombres, mujeres, doncellas, niños y no pagaba; cortaba árboles sin pedir permiso a sus dueños..."

Ibidem, MS-554, p. 18.

¹⁰⁵VV. AA., *El bosque en Cantabria*, p. 49.

¹⁰⁶Maiso González, J., Ob. cit. pp. 121-144.

deshechado, puede cuantificarse en función de la respuesta dada por el constructor naval Dn. Juan Bautista Donestebe al comisionado Bowles en 1763, diciendo que en: " su época se habrán cortado 1.000.000 de árboles en la jurisdicción de Santander"¹⁰⁷. No tardaría mucho tiempo Santander en perder este papel de proveedor de la madera para otros astilleros.

143

Ferrería de Santiurde (a 1 legua de Reinosa):
"No hace mucho años los particulares que establecieron ferrerías cerca de los bosques reinosanos los han despoblado infaliblemente de robles bravos y hayas como ha sucedido en Vizcaya y Guipuzcoa..."¹⁰⁸.

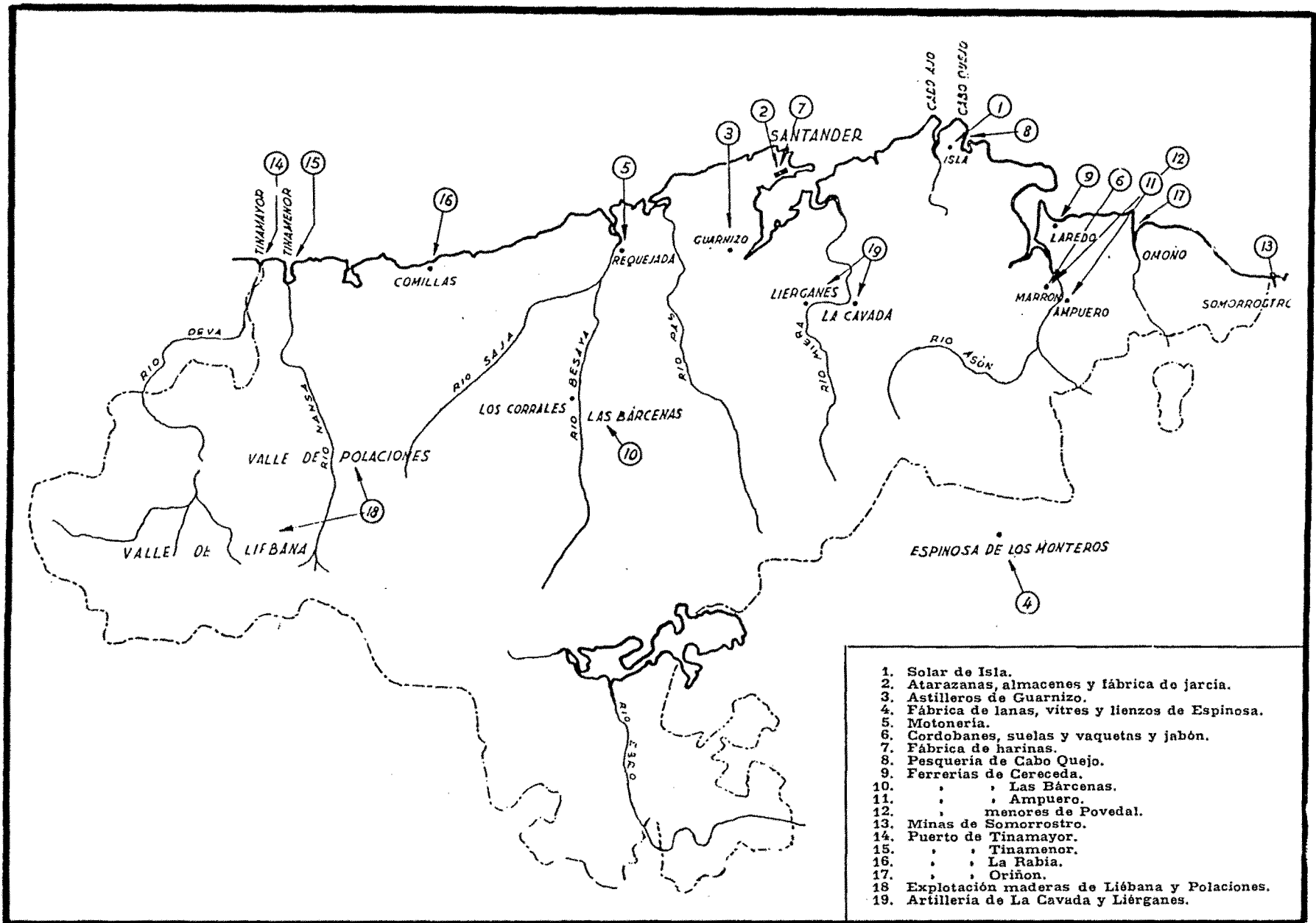
Este esquemático planteamiento, ampliamente tratado por otros autores¹⁰⁹, y de todos ya conocido, contribuyó a la destrucción de la riqueza forestal de Cantabria.

¹⁰⁷ Merino Navarro, J.P., *La Armada española en el siglo XVIII*. Según mis investigaciones, la época de Donestebe en Guarnizo, puede cifrarse entre 1734 y 1768, en que acabaría trabajando como "Ayudante de construcción de reales bajeles" con el último asentista para la Armada Dn. Manuel de Zubiría y con el director de construcción Dn. Francisco Gautier.

Sobre Donestebe, véase mi colaboración en :
"Dn. Juan Bautista Donestebe", *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la real Fábrica de Bajeles de Guarnizo* .pp.127-137.

¹⁰⁸ Bowles, G., *Introducción a la Historia Natural y a la Geografía Física de España*. Madrid, 1782. (De las montañas de Reinosa y sus alrededores). pp.384-389.

¹⁰⁹ En este sentido destacaría la reciente obra, ya mencionada, de Dn. Jesús Maiso.



Red industrial de Fdez. de Isla

(Según J. Simón Cabarga.)

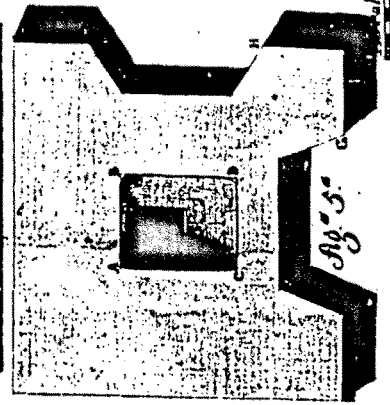
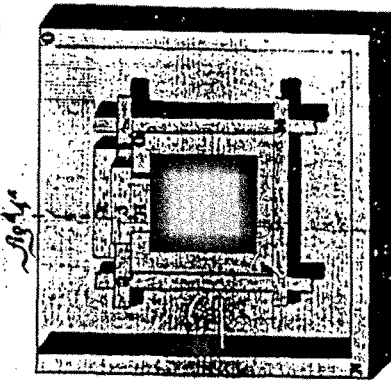
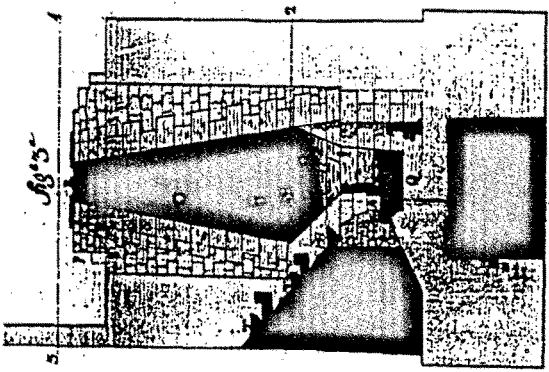
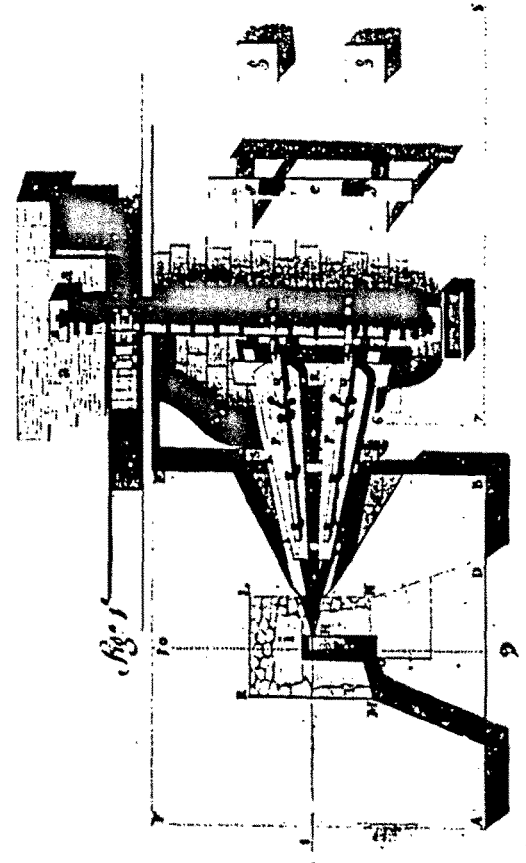
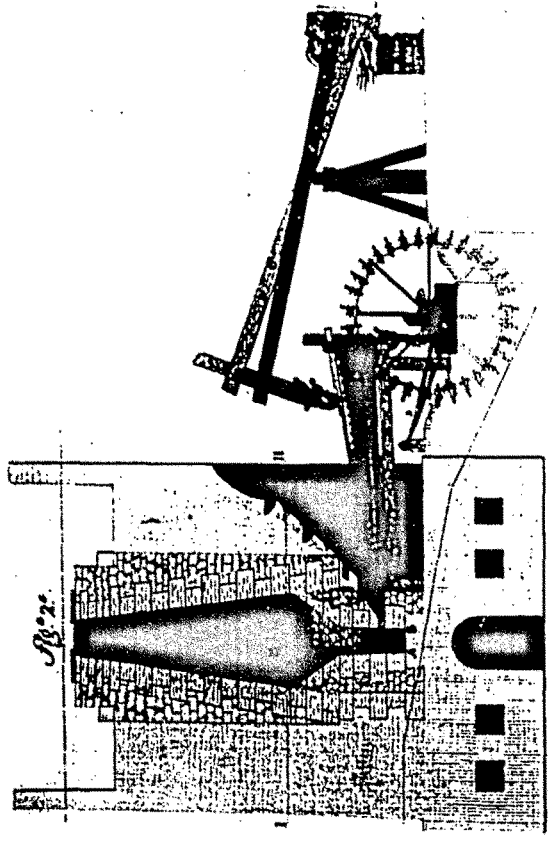


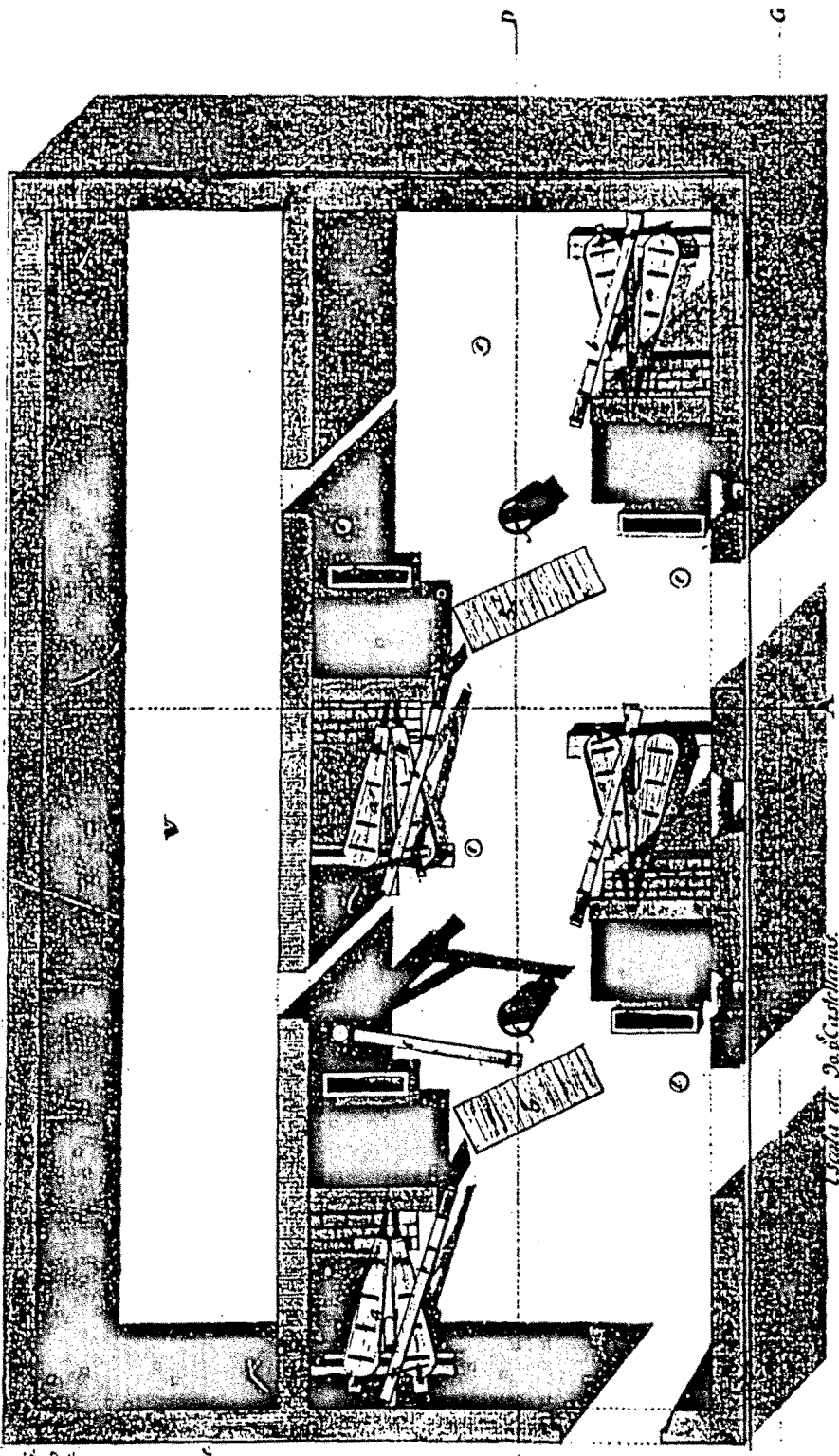
Fig. 3, 4, 5. Figs. De Castilla



Planta de las Finguas que se hallan en el Lugar de Marrón, para la construcción de Estacas, nombradas del Almacén de Santiago.

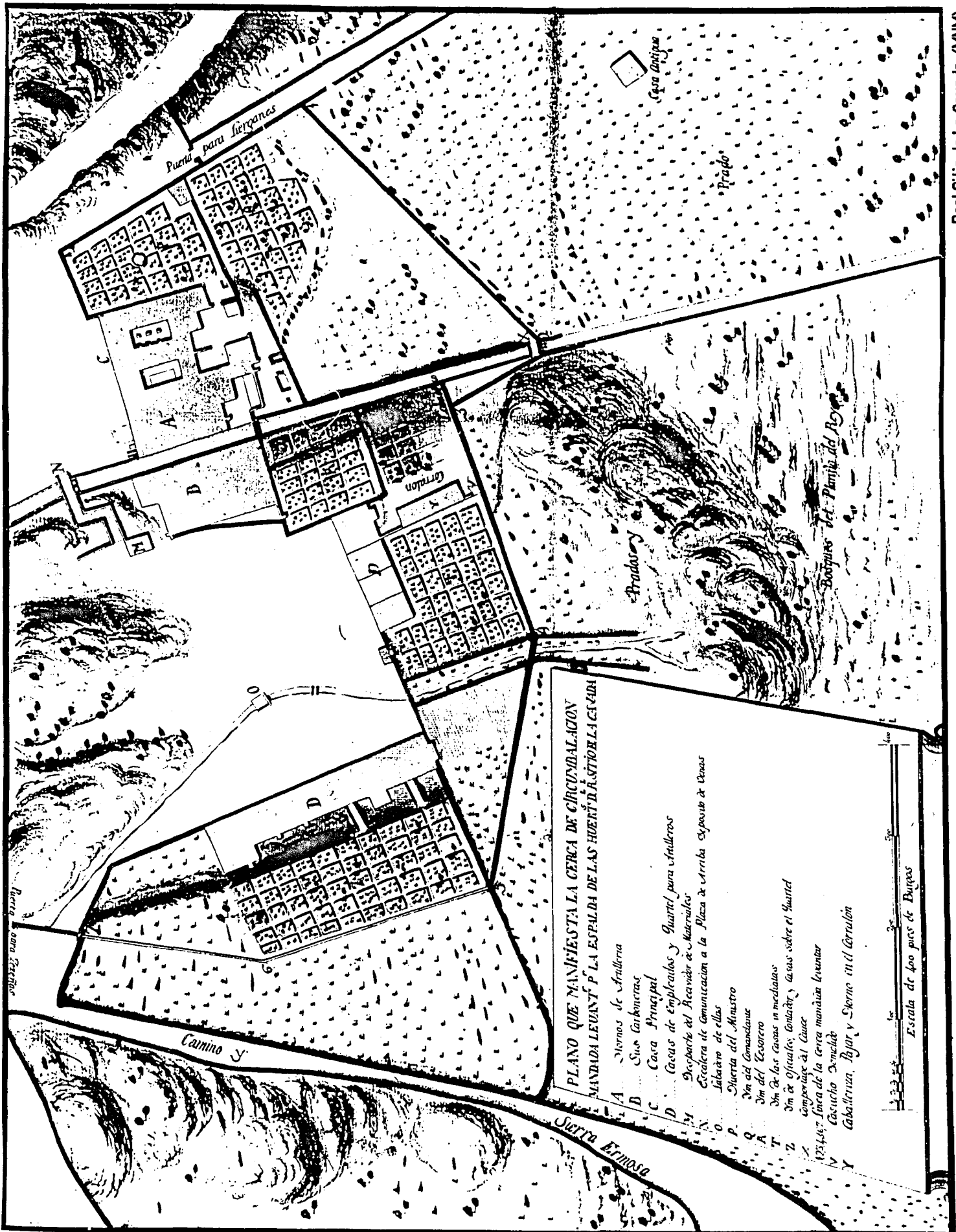
Explicacion de esta planta, subjeta ipso facto con los numeros, 1.º, 2.º, y 3.º.

- 1.º... Buzones*
- 2.º... El trinchante con sus moles, muellos para el movimiento i abastecimiento de la Dura quina*
- 3.º... Finguas*
- 4.º... Bóvedas para aguas de las Finguas*
- 5.º... Locales para el servicio de las Finguas*
- 6.º... Fingua para el fuel mane*
- 7.º... Fingua para el fuel mane*
- 8.º... Fingua para el fuel mane*
- 9.º... Fingua para el fuel mane*
- 10.º... Fingua para el fuel mane*
- 11.º... Fingua para el fuel mane*
- 12.º... Fingua para el fuel mane*
- 13.º... Fingua para el fuel mane*
- 14.º... Fingua para el fuel mane*
- 15.º... Fingua para el fuel mane*
- 16.º... Fingua para el fuel mane*
- 17.º... Fingua para el fuel mane*
- 18.º... Fingua para el fuel mane*
- 19.º... Fingua para el fuel mane*
- 20.º... Fingua para el fuel mane*
- 21.º... Fingua para el fuel mane*
- 22.º... Fingua para el fuel mane*
- 23.º... Fingua para el fuel mane*
- 24.º... Fingua para el fuel mane*
- 25.º... Fingua para el fuel mane*
- 26.º... Fingua para el fuel mane*
- 27.º... Fingua para el fuel mane*
- 28.º... Fingua para el fuel mane*
- 29.º... Fingua para el fuel mane*
- 30.º... Fingua para el fuel mane*
- 31.º... Fingua para el fuel mane*
- 32.º... Fingua para el fuel mane*
- 33.º... Fingua para el fuel mane*
- 34.º... Fingua para el fuel mane*
- 35.º... Fingua para el fuel mane*
- 36.º... Fingua para el fuel mane*
- 37.º... Fingua para el fuel mane*
- 38.º... Fingua para el fuel mane*
- 39.º... Fingua para el fuel mane*
- 40.º... Fingua para el fuel mane*
- 41.º... Fingua para el fuel mane*
- 42.º... Fingua para el fuel mane*
- 43.º... Fingua para el fuel mane*
- 44.º... Fingua para el fuel mane*
- 45.º... Fingua para el fuel mane*
- 46.º... Fingua para el fuel mane*
- 47.º... Fingua para el fuel mane*
- 48.º... Fingua para el fuel mane*
- 49.º... Fingua para el fuel mane*
- 50.º... Fingua para el fuel mane*



Escala de 20.º Castellanos.

Juan And. Valencia

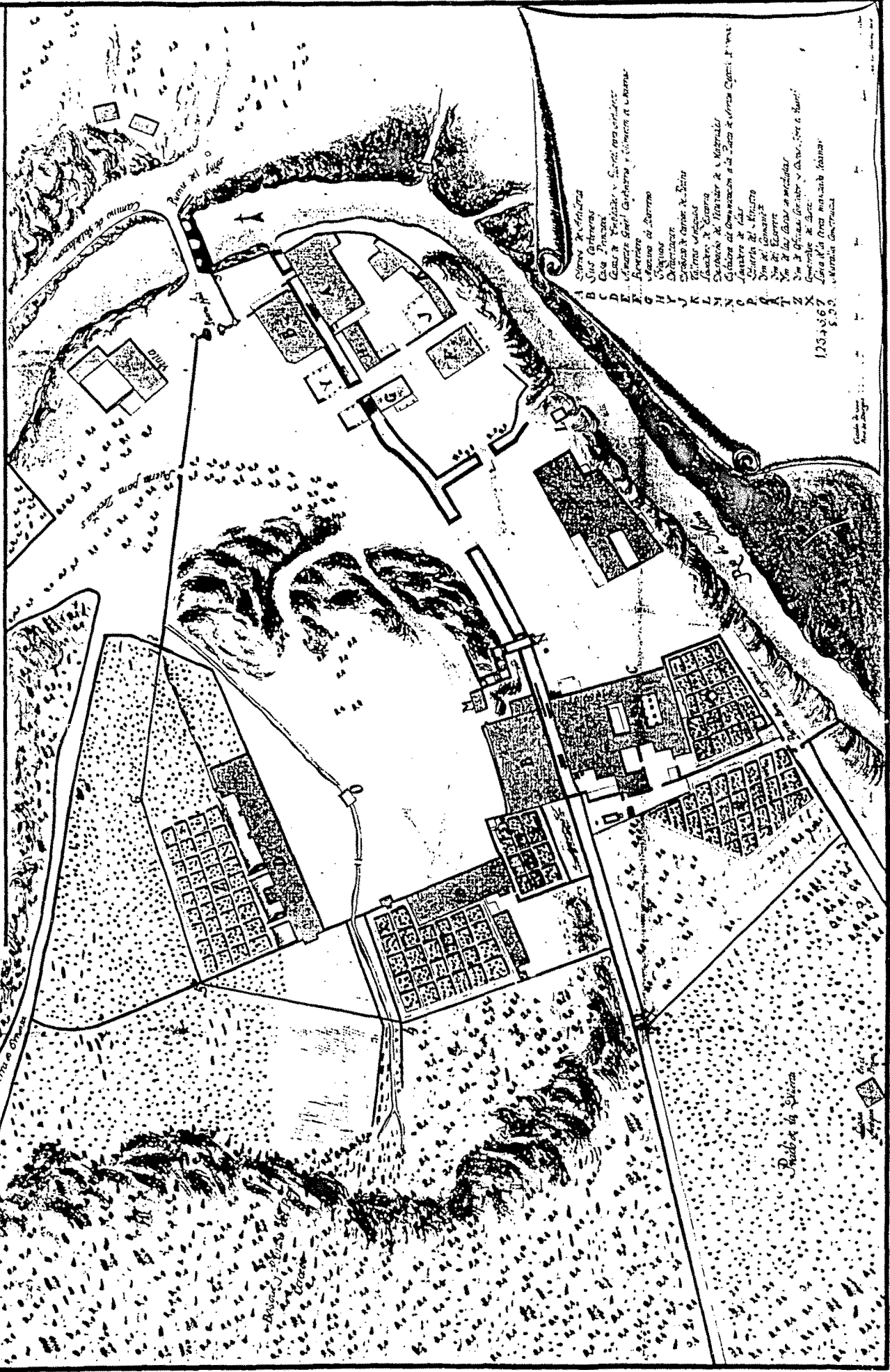


**PLANO QUE MANIFIESTA LA CERCA DE CIRCUMDALACION
MANDADA LEUNY P LA ESPALDA DE LAS HUERTAS DE LA CAVADA**

- A. Hornos de Arilleria
- B. Sus Carboneras
- C. Casa Principal
- D. Casas de Empleados y Cuartel para Soldados
- E. Despacho del Acariver de Muebles
- F. Escalera de Comunicacion a la Plaza de Arriba Exposita de Venas
- G. Laboratorio de ellas
- H. Puerta del Almirante
- I. Via del Comandante
- J. Via del Tesorero
- K. Via de las Casas en medallas
- L. Via de Oficiales, Contador y Casas sobre el Cuartel
- M. Compendio al Cuase
- N. 1234567 Inca de la Cerca mandada Leunyar
- O. Casucha de noche
- P. Caballeriza, Ajuar y Espone in el Corralon

Escala de 400 pies de Burgos

PLAN DEL SITIO Y FAB^{CA} DE LA CAVADA EN LA SECCION DEL RECINTO YA EJECUTADO Y LINEA DE CIRCUNDA. C. N.
 MANADA LA UNIDAD DE MANIPULACION



- A. Sitio de la Cavada
- B. Casa de Gobierno
- C. Casa de Gobierno
- D. Casa de Gobierno
- E. Casa de Gobierno
- F. Casa de Gobierno
- G. Casa de Gobierno
- H. Casa de Gobierno
- I. Casa de Gobierno
- J. Casa de Gobierno
- K. Casa de Gobierno
- L. Casa de Gobierno
- M. Casa de Gobierno
- N. Casa de Gobierno
- O. Casa de Gobierno
- P. Casa de Gobierno
- Q. Casa de Gobierno
- R. Casa de Gobierno
- S. Casa de Gobierno
- T. Casa de Gobierno
- U. Casa de Gobierno
- V. Casa de Gobierno
- W. Casa de Gobierno
- X. Casa de Gobierno

1233367