

**EXCELENTISIMA DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER**

Publicaciones del Centro de Estudios Montañeses, del Patronato «José María Quadrado» (Consejo Superior de Investigaciones Científicas)

**Comercio marítimo entre los  
Estados Unidos y Santander  
(1778-1829)**

**POR**

**FERNANDO BARREDA**

Del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Presidente del Centro de Estudios Montañeses, Académico C. de la Real Academia de la Historia, C. de la Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba, Corresponsal del Museo Naval, etc.

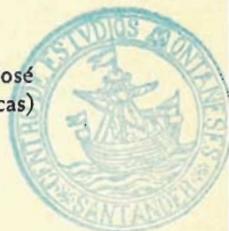


**1950**



**EXCELENTISIMA DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER**

Publicaciones del Centro de Estudios Montañeses, del Patronato «José María Quadrado» (Consejo Superior de Investigaciones Científicas)



# **Comercio marítimo entre los Estados Unidos y Santander (1778-1829)**

**POR**

**FERNANDO BARREDA**

Del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Presidente del Centro de Estudios Montañeses, Académico C. de la Real Academia de la Historia, C. de la Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba, Corresponsal del Museo Naval, etc.

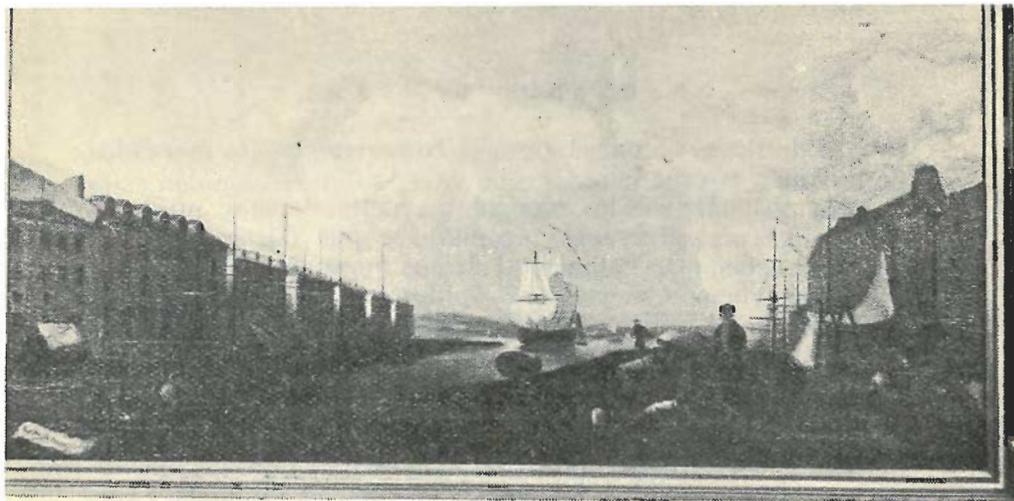


**1950**









Vista del puerto de Santander, en 1794. (Copia de un óleo de Mariano Sánchez (Ayuntamiento de Santander).

## Comercio marítimo entre los Estados Unidos y Santander (1778-1829)

La decadencia de la Marina española, finalizando el siglo XVIII y en los principios del XIX, originada por las contiendas internacionales sostenidas con la intervención de nuestra Patria, determinó e impulsó el empleo de buques extranjeros, no sólo para realizar expediciones mercantiles desde España a sus colonias, sino también al efectuarse el tráfico marítimo entre los diversos puertos nacionales.

Durante la época indicada anteriormente, pocos navíos del comercio enarbolaban pabellón nacional español cruzando nuestro litoral y las rutas del mar, pues bloqueados frecuentemente los principales puertos de España por buques enemigos, dificultaban éstos los arribos y salidas de naves nacionales en las plazas marítimas, como ocurrió en Santander, importante

cabeza de línea, entonces, para el comercio con los mercados de la América española. (1)

No resignábanse los mercaderes santanderinos, mientras sufrían graves quebrantos económicos por tan calamitosas circunstancias, a la ruina total de sus negocios, y después de armar en corso y mercancía rápidos navíos, artillados convenientemente, utilizando cañones fundidos en La Cavada y en Liérganes (2), pusieron en relaciones con armadores yanquis (3), dueños de excelentes veleros, diestramente mandados, logrando así una valiosa cooperación de la naciente flota comercial norteamericana, que permitía el hacer posible, mediante cierta regularidad y en beneficio común, las expediciones mercantiles a los puertos de la América española y surtir, además, las diversas ciudades del litoral español, aminorando tales viajes, los enormes daños causados a nuestra economía nacional por los enemigos seculares de la Patria.

De las agresiones corsarias tampoco se libraron las naves yanquis que venían a los mares de Europa, y varias de ellas fueron apresadas por marinos franceses para traerlas, en los años 1799 y 1800 al puerto santanderino, donde se vendieron como buenas presas (4), originando dichos ataques una tirantez de relaciones muy próxima al estado de guerra entre los Estados Unidos y Francia, situación notablemente mejorada con el advenimiento de Napoleón al Consulado (5).

En veleros angloamericanos llegaban al puerto santan-

(1) Véase apéndice I.

(2) Véase "Los últimos corsarios armados en Santander (1797-1825)" publicado por nosotros en el "Boletín de la Biblioteca Menéndez Pelayo", número 1 de 1950.

(3) Véase Apéndice II.

(4) Véase Apéndice III.

(5) Refiriéndose a estas agresiones francesas, escribe un autor: "Al principio de la administración de Adams, las dificultades con Francia tomaron un aspecto serio. No solamente rehusó el Directorio francés dar audiencia al ministro americano, sino que le ordenó salir de su territorio. Al mismo tiempo, la bandera de los Estados Unidos era insultada en el océano, habiendo apresado varios buques americanos los corsarios franceses... Fué vindicado el honor de América en el océano con gran bazarria por el capitán Truxten y otros pocos valientes marinos. Truxten había hecho muchas presas a los ingleses durante la revolución y era uno de los seis capitanes de la principiante marina de los Estados Unidos. En febrero de 1799, mientras hacía un crucero en la fragata "Constellation", se encontró con el buque francés "L'In-

derino cereales y harinas yanquis, cajas de azúcar, bocoyes y pipas de aguardiente de caña, bacalaos, arroz, grasa de ballena, cacao, cera, zarzaparrilla, grana, mechas de Guatemala, oro amonedado y otras partidas de importancia que integraban los renglones de un comercio cuyas utilidades favorecían a nuestra ciudad, incluso durante los días más adversos para toda clase de especulaciones mercantiles.

De las harinas yanquis, importadas preferentemente desde Filadelfia por mercaderes santanderinos, se destinaba la casi totalidad de ellas para reembarcarlas con rumbo a La Habana (1), y este tráfico, que en sus comienzos parecía ofrecer perspectivas comerciales no muy amplias, sirvió de orientación certera para crear, pocos años después de iniciado, el enorme negocio de la exportación de las harinas obtenidas al ser molturados en las fábricas de nuestra provincia los trigos castellanos, evitándose así que los mercados de Cuba fueran abastecidos con harinas norteamericanas traídas a Santander, y por las procedentes de Bristol y de Burdeos, dejadas también, provisionalmente, en nuestro puerto hasta su reexportación a ultramar (2).

En 1787 los armadores santanderinos don Nicolás y don Ramón de Vial, percatándose de las posibilidades comerciales

---

surgent", que se rindió después de un reñido combate. El año siguiente encontró otra fragata francesa, "La Vengeance". Después de un combate de cinco horas, redujo a silencio al enemigo; pero un fuerte viento, que sobrevino, separó a los dos combatientes, y el buque francés escapó. Entró, poco después, casi destrozado, en un puerto, con ciento setenta hombres muertos y heridos. (Véase *Historia ilustrada de los Estados Unidos*, por G. P. Quakembo. Nueva York, 1863. Páginas 333 y 334. D. Appleton y Cía.)

(1) Como antecedente para el estudio del comercio yanqui en las colonias españolas debemos citar la Real Orden de 25 de junio de 1793, cuya finalidad era "preaver la escasez de víveres y con especialidad de harinas que probablemente causará la guerra", autorizándose entonces "que los angloamericanos con pasaporte de nuestro encargado de negocios en los Estados Unidos de América, puedan conducir a La Habana dichos artículos pagando los derechos de su introducción y de los que en retorno extrajerén, como si este comercio se hiciera desde los puertos habilitados de España."

Terminada la guerra de nuestra Patria con Francia en 1795, dispone Carlos IV, el 22 de enero de 1796, "que cese, desde luego, la Real Orden de 25 de junio de 1793 y que se restablezca el comercio exclusivo de sus vasallos de España y América."

(2) En el año 1787 se exportaron 17.999 barriles de harina espa-

entre España y Estados Unidos, propusieron a Carlos IV el establecimiento de un servicio de navegación que, partiendo de Santander, como cabeza de línea, sería realizado mediante un viaje mensual hasta el puerto yanqui que se designase, comprometiéndose dichos armadores a emplear en la carrera indicada, suficiente número de embarcaciones de porte, de cien a ciento veinte toneladas, bien provistas de todo lo necesario y a despachar una el día primero de cada mes, "con los pliegos de S. M. y correspondientes al público", durando la obligación de la propuesta, que no fué aceptada, "cinco años consecutivos, cobrando 45.000 reales por vela, al regreso de cada navío, y siendo el importe de los fletes para la Real Hacienda, y las cantidades abonadas por el pasaje, para los armadores". (1).

Las malas cosechas recogidas en España en el año 1788 determinaron general escasez, y hubo de dictarse una Real Orden, en 12 de mayo de 1789, para dejar "libres de derechos todos los granos introducidos por las costas de la península, hasta que se verifique la cosecha, gratificándose, con un real por fanega de trigo y maíz, a los introductores".

Beneméritos montañeses, radicados fuera de la provincia, acudieron generosamente en tan críticas circunstancias a evitar el hambre que amenazaba a Santander y a toda la Montaña, mereciendo especial mención, entre ellos, don Francisco Guerra de la Vega, armador establecido con importantes negocios en Cádiz, después de haber logrado pingüe caudal trabajando en la Nueva España (2).

Dicho comerciante, asociado en Cádiz con su sobrino don Francisco de Bustamante y Guerra, púsose en relaciones con importantes exportadores de Filadelfia, haciendo venir desde este puerto al de Santander, navíos cargados con veintisiete

---

ñoia y 16.427 de extranjera desde nuestro puerto, pero en 1790 "despachó Santander con 28.376 barriles angloamericanos, que vinieron a su Aduana, 1.929 españoles, cantidad insignificante, y que demuestra la nulidad a que estaba reducido nuestro comercio de harinas castellanas." (Véase "Cuestión de Harinas... Contestación al Sr. D. Mariano Torrente". por D. Luis M.<sup>a</sup> de la Sierra. Santander. 1845, pág. 70.)

(1) Véase Apéndice IV.

(2) El 23 de abril de 1775 salió de Veraacruz a bordo de la fragata "Jesús, María y José", llegando a Cádiz el 21 de agosto del citado año.

mil fanegas de maíz y diversas partidas de trigo, cediendo todos los cereales en favorabilísimas condiciones de precio, para ser consumidos en la Montaña, y sin buscar utilidad ni beneficio en la operación realizada.

El 31 de agosto de 1789 daba fondo en la bahía santandestina el sexto de los navíos fletados por Guerra de la Vega, "trayendo quinientos barriles de harina de flor de Filadelfia y una partida de maíz del mismo sitio", y dirigiéndose al Excelentísimo Ayuntamiento de Santander, el Regidor don Manuel Díaz de Cossío, apoderado de Bustamante y Guerra, decía, al comunicar el arribo del citado cargamento, que "el destino dado por nuestro buen paisano a tan preciosos granos era para socorrer las muchas necesidades del país y, principalmente, a esta ciudad donde ha nacido. Como única observación, me previene, estimulando el más noble celo, que, de modo alguno, intente la menor ganancia en su despacho, dándolo a costo y costos, para ser más completo el beneficio. Siguiendo el espíritu de estas ideas, y guiado de mis buenos deseos, ofrezco a V. SS. el todo de los barriles o la parte que pueda necesitar para el abasto de la ciudad, a ciento cuarenta y dos reales barril, a bordo de la embarcación, libre de todos los gastos. Bajo este concepto, y a ventiséis reales a bordo, franquearé a la disposición de V. SS., para sólo el alivio de los males de este puerto, aquella porción de maíz que permita la precisa circunstancia de hacer participante de este socorro a las demás jurisdicciones del Obispado."

Aceptó el Ayuntamiento la propuesta de Díaz de Cossío, acordando, en la misma sesión, "que se den a don Francisco Bustamante y Guerra las más expresivas gracias por el beneficio que dispensa a esta ciudad y su Obispado, mediante que el maíz es socorro para los pobres, como las harinas de Filadelfia que se anuncian, lo es para los ricos" (1).

Dirigiéndose Guerra y Bustamante al gobernador de Laredo, don Esteban de Esmenota, manifestábanle, en carta fechada en Cádiz, en 18 de septiembre de 1789, que, "temiéndonos la general escasez de este país (Santander), según noticias desde enero pasado, nosotros, don Francisco Guerra de

(1) Véase Libro de Acuerdos del Excmo Ayuntamiento de Santander, correspondiente al año 1789. Archivo Municipal de la ciudad.

la Vega y don Francisco de Bustamante y Guerra, a medias, dimos principio al socorro sabido en siete embarcaciones (de las cuales ya han llegado seis); una fué el bergantín "Santa Catalina", que iba destinado a Santoña, pero habiendo hecho un viaje desde aquí (Cádiz) hasta Filadelfia con alguna poca carga que ayudase para costear la expedición, se encontro allí no poder dicho buque seguir a ésa y, por tanto, en necesidad aquellos nuestros buenos comisionados de subrogarle con otro, como es notorio que no quiso pasar de Santander; mediante lo cual desde allí fué preciso conducir su carga, de cuatro mil ochenta y un fanegas de maíz y doscientos cincuenta barriles de harina, en barcos menores, a Limpias, donde Hermosa y López debían distribuirla entre los más necesitados, según nuestras órdenes al costo y costos; les habíamos prevenido, repetidamente, que, para el primero, señalábamos, como a todo lo demás, veintiséis reales vellón fanega del marco de Avila o Santander (donde, por nuestra cuenta, se satisficieron los fletes del bergantín), interin liquidábamos cabalmente, para no retardar el repartimiento, por si saliese después alguna falta, la sufriríamos o, por el contrario, se distribuiría cualquier sobrante, como que de ninguna manera queríamos utilizar en dichas expediciones, contribuyéndoles con trabajo, y suplir dinero sobre aquel costo principal a bordo del bergantín... A la conclusión, veremos los resultados de todas las siete expediciones con un plan general y nos conformaremos con ella..." (1).

La eficaz colaboración de la flota mercante yanqui para sostener el comercio español en los primeros años del siglo XIX, indícala el armador santanderino don Juan de Trueba, cuando escribe en una de sus cartas, el 16 de julio de 1805, que "no ha dejado de venir bastante fuerza de frutos coloniales, sin embargo de no llegar ninguno de nuestros buques, pero los americanos, que inundan de toda especie de frutos esos puertos (Holanda) y los de Francia, no han dejado de proveernos de más de los necesarios para el consumo diario y a precios muy bajos" (2).

(1) Véase Archivo de la Excm. Diputación Provincial de Santander, en catalogación.

(2) Véase en el Copiador de cartas de don Juan de Trueba, la dirigida

Favorecieron eficazmente el resurgimiento de la Marina comercial española los Reales Decretos de 19 de febrero de 1824 y 10 de septiembre de 1829, así como también las disposiciones del Código de comercio, promulgado el citado año último, que obligaban a hacer el comercio entre los puertos españoles, utilizando buques nacionales (1), lográndose crear en pocos años, mediante tan acertada legislación, un tráfico marítimo grande, y no sólo de cabotaje, sino también desde las ciudades marítimas españolas hasta las de Cuba y Filipinas.

La oscilación del mercado triguero de Castilla y, sobre todo, las guerras sostenidas por España en los años primeros del pasado siglo, paralizaron la naciente industria harinera en la Montaña, lográndose, después, mediante más favorables circunstancias, que resurgiera intensamente, y que, en el año 1845, funcionasen ya en nuestra provincia veintiséis fábricas, con 124 piedras o ruedas molturando anualmente cuatro millones de fanegas de trigo, empleándose para la exportación de las harinas procedentes de estas fábricas, y al hacer sus envíos el mercado santanderino, una flota de gran importancia, integrada entonces por dieciséis fragatas, cuarenta y dos bergantines y tres goletas, con setecientos cincuenta y dos tripulantes y 9.441 toneladas (2).

La beneficiosa evolución antes indicada, permitió decir en 1845 a un escritor santanderino: "Yo he visto la bahía de Santander por algunos años sin un solo barco de cruz, en que ondease el pabellón nacional: los angloamericanos venían a buscar nuestras harinas que, en cortas cantidades, conducían a las Antillas. Desiertas casi se veían entonces nuestras calles, abandonado el muelle y solitarias las carreteras desde la ciudad al interior del Reino. Apenas se conocían talleres en nuestro pueblo, las tiendas eran escasas, el movimiento débil y por doquiera se presentaba la miseria, sin esperanza de un porvenir consolador. Las Castillas yacían también en el abandono más lastimoso, despreciados sus campos, despreciados sus ricos frutos, perciendo de necesidad los labradores, en medio

---

a don Juan Bautista Vancenen, de Amsterdam, folio 478. Col. Pedraja. Biblioteca Menéndez Pelayo.

(1) Véase apéndice V.

(2) Véase apéndice VI.

de la abundancia. Mas el tráfico harinero comenzó a desarrollarse y todo cambió de aspecto. La bandera nacional tremola exclusivamente en nuestro puerto, visitado ya por un respetable número de buques, que se ocupan en los transportes a los precios más equitativos. Desde las feraces campiñas de Castilla hasta la bahía de Santander, una multitud de costosas fábricas y una cadena no interrumpida de carruajes, conductores de trigo y harinas, presentan el más animado movimiento que sostiene a la agricultura, que anima a las artes, que da vida al comercio y al que deben su existencia muchos de sus individuos" (1).

\* \* \*

Iniciase la gran industria harinera de Santander, el año 1786, al construir don Antonio de Zuloaga la fábrica situada en Campuzano, funcionando, poco después, otra en Lantueno y edificándose seguidamente una más en el pueblo de Zurita, fundada por la Compañía de Lonjistas de Madrid. Estas fábricas, que utilizaban trigos castellanos, llegaron a producir, anualmente, hasta cincuenta mil barriles de harina, de ocho arrobas de peso cada uno, destinados para exportar a la América española.

El montañés don José Vicente de Villegas Quevedo, vecino de Bárcena de Pie de Concha, expuso a la Junta General de comercio y Moneda "que, con el objeto de ser útil al Estado, y con presencia de las grandes ventajas que ha resultado a éste de las fábricas de harinas que existen en el lugar de Campuzano, y de la que, en Zurita, mantuvo la Compañía de Lonjistas de Madrid, pensó poner otra en aquel pueblo, que además de hallarse a nueve leguas de Santander, e inmediato a la carretera que va de esta ciudad a la de Burgos, abunda en sus cercanías de las proporciones más apreciables para este establecimiento, que requiere facilidad en los acopios de trigo del Reino y de fuera de él en los transportes de las harinas a los puertos por donde le convenga extraerlas, y en surtimiento de la barrilería precisa para ello, y en estos conocimientos, lo verificó en unas casas muy extensas y cómodas que le pertenecen, en el referido pueblo de Bárcena, haciendo

---

(1) Véase "Cuestión de Harinas. Contestación al Sr. D. Mariano Torrente", por don Luis M.<sup>a</sup> de la Sierra. Santander, 1845, VI.

construir, a corta distancia de ellas, un molino con cinco piedras y disposición para otras tantas, por la abundancia de aguas que le suministra el río Besaya y, teniendo ya colocados todos los utensilios y pertrechos necesarios para las operaciones conducentes a que las harinas salgan de la mejor calidad, en sus respectivas clases de primera, segunda y tercera..." La petición de Villegas fué favorablemente acogida por Carlos IV y, en 20 de septiembre de 1796, firmó dicho Monarca una Real Cédula, concediendo diversas gracias y privilegios a la fábrica de harinas fundada en Bárcena de Pie de Concha.

Don Francisco de Sayús, comerciante santanderino, solicitó igualmente permiso para establecer otra fábrica de harinas en el lugar de Agüero, Junta de Cudeyo, diciendo en su solicitud "que, habiendo tomado en arriendo ciertos molinos compuestos de siete ruedas, y situados en uno de los parajes más oportunos para acopiar los granos y las maderas necesarias para construir la barrilería y para la adquisición de carretas en que transportar aquéllas a la fábrica desde los puertos cuando sea necesario, y para extraer a los dominios de América o donde más convenga, las harinas de primera clase, que son las que se han de exportar, dejando en el país las de segunda y tercera para el surtido de los habitantes, a precios moderados, igualmente que los salvados para el mantenimiento de los ganados, con lo que se evitará a los de aquel territorio la precisión de acudir a mayor distancia para socorrer su escasez en años estériles, y se excusará la mendicidad de los desvalidos por la ocupación que, para ganar su sustento, se facilitará a muchos en la corta y preparación de maderas, de que abunda aquel término, para la barrilería, en su construcción, en los empaques de las harinas y en las demás faenas de la fábrica y, asimismo, proveerá de trabajo a la carretería que carece de él una gran parte del año".

En su petición, solicitaba don Francisco Sayús del Rey Carlos IV, determinadas gracias y privilegios en favor de la proyectada fábrica, los cuales le fueron otorgados por Real Cédula de 12 de enero de 1797, dándole también en ella autorización "para usar y poner sobre las puertas de la fábrica y sus almacenes, así como en los sacos o barriles de harina, el escudo real, y el poder acopiar los trigos que le conviniere".

para reducirlos a harina, y cortar las maderas necesarias para construir los barriles en que se hayan de transportar”.

En Reinosa, y en el sitio llamado de las Fuentes, consiguió don Francisco Macho de Quevedo, “después de la más tenaz y gravosa oposición, que se le adjudicara, en remate como mejor pestor, un terreno, donde dió principio a edificar una fábrica de harinas que, por su situación sobre el camino real y proximidades de Castilla, facilitaba el acopio de granos y salidas de las harinas, proveyendo la abundancia de los montes cercanos, los aros y duelas necesarios para la barrilería, destinada al transporte y exportación de las harinas a América”.

La fábrica de don Francisco Macho Quevedo obtuvo en 17 de diciembre de 1797 distintos privilegios reales que favorecieron su funcionamiento (1).

No sólo comenzaron a establecerse en los años finales del siglo XVIII fábricas de harinas sobre los principales ríos del territorio santanderino, sino que también aprovecharon entonces, casi al límite, las aguas del mar cuando penetraban en las rías de la Montaña, trabajando numerosos molinos harineros, movidos con la fuerza de las mareas de nuestra costa cantábrica (2) y continuando así una técnica tradicional.

En un documento de 28 de junio de 1800, manifestaba don Sebastián de Aldama, vecino y del comercio de Santander, que “tiene establecida una fábrica de harina de siete ruedas o piedras, a distancia de media legua de esta ciudad (3) en la ribera del mar bravo, habiéndose dignado S. M., por Real Cédula de 15 de febrero de 1800, declararla en goce de franquicias que están conferidas a todas las de esta clase, con la gracia de título real, uso del escudo de sus armas, y facultad de poder comprar en Castilla, o donde le convenga, los trigos que haya menester para reducirlos a harina”, diciendo, finalmente, Aldama, que “la fábrica posee almacenes y demás oficinas necesarias y gran presa que la facilita abundante surtimiento

(1) Véase en el Archivo Provincial de Santander (documentos del Real Consulado) Leg. 191, números 17-20 y 21.

(2) Véase apéndice VI.

(3) De la fábrica de Aldama, situada sobre la ría de San Pedro del Mar, en Santander, quedan actualmente abandonados parte de los edificios y de la presa.

de aguas dulces y saladas, proponiéndose abastecer de galleta de la mejor calidad, y por precios cómodos, a las tripulaciones de fragatas y otros buques de la Real Armada, que habrán de llegar a este puerto y al de Santoña" (1).

Las remesas de harinas castellanas embarcadas en Santander con destino a la isla de Cuba alcanzaron ya, durante el año 1829, la cifra de 131.345 barriles (2) no obstante las perturbadoras disposiciones dadas en 30 de mayo del citado año último, por el Intendente de La Habana, recargando en cinco pesos cada barril de harina transportado en buques extranjeros, gravamen dejado sin efecto después por el Gobierno de Madrid, pero que hubo de producir, durante la vigencia, grave quebranto en el negocio harinero santanderino.

Reflejan los comerciantes santanderinos de 1829 en sus correspondencias mercantiles, la euforia producida con el intenso tráfico de harinas y trigos que realizaban y, así, un mercader local, podía decir, al dirigirse a sus corresponsales: "Los trigos andan en boga para Inglaterra. En dos días han entrado en este puerto doce buques ingleses para cargar, sin los que había. Se ha vendido el blanquillo a cuarenta y siete y medio reales vellón, y la harina, a ciento cuarenta y cuatro reales

---

(1) Había elevado Aldama una representación al Rey en 31 de diciembre de 1788 exponiendo que "para las maniobras de su fábrica de harina ha hecho venir considerable partida de trigos de los dominios de su majestad cristianísima, con otros de consideración que espera recibir de los reinos de Inglaterra y Provincias Unidas americanas, en proporciones de magnitud", consiguiendo, después, por medio de una Real Orden, "que los granos extranjeros que introdujese en Santander procedentes de otros reinos los vuelva a sacar, así en especie como reducidos a harinas para transportar a otras provincias de nuestros reinos, en la obligación de sacar las guías y tornaguías correspondientes." Alegaba Aldama, para fundamentar sus peticiones, que pagábase jornales muy altos en Santander (6 reales diarios), y que el interés del dinero en la plaza variaba del 15 al 20 y al 30 por ciento.

La última fábrica de harinas establecida en la jurisdicción de Santander se construyó el año 1854 en el barrio de Cajo y fué movida a vapor. Esta fábrica moliduraba seiscientas fanegas de trigo diariamente, cuya harina remitíase a La Habana, principalmente, elaborando también gran cantidad de galleta, parte de la cual se cargó en nuestro puerto con destino al ejército expedicionario de Africa en 1859.

(2) En el citado año de 1829 vinieron al puerto de Santander 931 navíos, extranjeros en buen número.

barril de 186 libras netas... Tenemos en bahía 45 buques para cargar de trigo a Inglaterra y Francia, sin contar los de Requejada." (1).

No siempre podían realizarse normalmente, aun en los días de paz, las exportaciones de harinas desde el puerto de Santander, habiendo ocasiones en las cuales la navegación hasta La Habana quedaba interrumpida a causa de contingencias creadas por tiempos desfavorables en el mar, dando motivo esta interrupción al auge de entradas de harinas en la isla de Cuba, que procedían de Nueva Orleans y otros puertos de los Estados Unidos (2).

Dejan los navíos norteamericanos de frecuentar nuestro puerto en 1830, pues el incremento de la construcción naval lograda en los astilleros españoles al dictarse eficaces disposiciones y las compras de buques extranjeros, ultimadas por armadores santanderinos, hacen aumentar, aceleradamente, la flota del comercio local que, pocos años después, posee una matrícula de numerosas naves, dedicadas casi todas a ir de Santander a La Habana, para transportar harinas castellanas (3), cuyo valor, una vez hecho efectivo en los mercados cubanos, se invierte para tornaviaje en azúcar y otros artículos nobles, de subido precio, consignados a la plaza santanderina, desde la cual son después distribuidos, abasteciendo importantes mercados del litoral y del interior de España.

Seguidamente daremos a conocer una relación de los veleros yanquis que anclaron en el puerto santanderino, lamen-

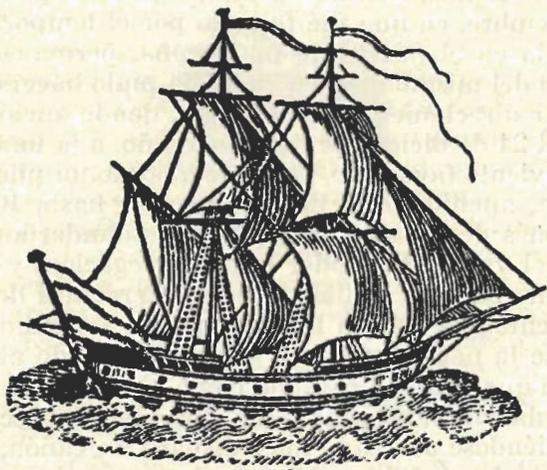
---

(1) Véase en el copiadore de cartas de nuestro ascendiente, don Francisco de la Vega, las dirigidas a don J. Antonio Pauzat, de Burdeos y a don J. Martorell y C.<sup>a</sup>, de Barcelona, en 9 y en 16 de enero de 1829.

(2) Dichas contingencias solían repetirse y a ellas hace alusión el año 1848 don Francisco de la Vega escribiendo: "El pasado invierno habido en estas costas ha hecho imposibles la continuación en un orden regular de las expediciones hechas para esa isla (Cuba) desde comienzo de noviembre hasta el presente; así es que habrá buque que llegará teniendo su carga a bordo más de cuatro meses, estando esto fuera de todo cálculo. En cinco meses no ha habido cuatro días seguidos de nordeste en esta costa."

(3) Véase Apéndice VII.

tando al hacer el presente trabajo (1) no haber podido revisar algunos documentos desaparecidos en los Archivos de nuestra ciudad durante la época roja (2), advirtiendo, por último, que buena parte de los navíos, cuyos nombres indicamos, hicieron repetidos viajes entre Santander y La Habana.



---

(1) Véase Apéndice VII.

(2) Hemos utilizado, principalmente, para ello, además de diversos documentos del Archivo Provincial, los protocolos notariales y de la Escribanía de Marina de Santander, así como el Archivo de nuestro ascendiente don Francisco de la Vega, armador santanderino, miembro de la Junta del Real Consulado en 1827 y Regidor primero de la ciudad en 1835.

## Bergantín "Hooper".

Mandado por el capitán Guillermo Kanap, "natural y vecino de Nuevo Puerto, en las provincias del Boston de la América septentrional", entró en nuestra bahía el 20 de diciembre de 1778, tripulado por diez hombres, incluso el piloto, y con un cargamento de tabaco en hoja.

Había salido de New Port, el indicado bergantín, "bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación" el 24 de noviembre del año 1777, navegando hasta el 11 de diciembre, en que fué forzado por el temporal a entrar de arribada en el puerto de La Coruña, permaneciendo allí hasta el 20 del mismo mes, en cuyo día pudo hacerse a la vela para llegar directamente a Santander, donde ancló, "saliendo después, el 24 de diciembre del citado año, a la una de la mañana, con viento favorable, llevando a bordo un piloto de mar, de Algosta, apellidado Tellaeché, para ir hasta Bilbao. Una hora después de la salida del puerto santanderino, se quedó en calma el viento, sin poder hacer navegación, y a las once de la misma mañana hallábase en las cercanías de Noja, observando entonces que un barco pequeño, sin bandera, divisa ni señal de la nación que era, se iba acercando al bergantín de manera que, tanto al capitán, como al piloto y demás gente de la tripulación, nos pareció ser algún barco pescador español, y habiéndose acercado más, disparó un cañón, sin largar bandera ni otra señal, y, después de reconocido, resultó ser corsario guernesí, y hallándose a tiro de cañón de fusil de la costa de dicha Noja, procuré arrimarme a tierra, con ánimo de encallar, lo que no pude conseguir, por falta de viento y estar en calma, por lo que me vino siguiendo, ganando la tierra y disparando otros dos cañonazos, y echando un bote al agua, dicho corsario, hallándome ya cerca de tierra y a tiro de fusil, y viendo que el bote venía con gente armada, disparando al mismo tiempo tiros de fusil, acosándome, sin tener yo defensa alguna, me vi yo en la precisión de echar mi bote al agua, abandonando el navío y saliendo a tierra con toda mi gente y dicho piloto de mar, cuyo insulto acaeció, según va dicho, más cerca de tierra de esta costa que un tiro de fusil, y a vista de

una lancha de este puerto (Santoña) que, con su gente, salió al limonaje, y de otras muchas personas de esta villa de Noja, lo cual es opuesto y contra las leyes del corso y en detrimento y ofensa de este reino neutral, respecto a que solamente a tiro de fusil, y ni aun al tiro de cañón de artillería, se puede hacer presa alguna, por lo que protesto contra dicho corsario, su capitán, gente, tripulación, armadores y demás que convenga, no solamente del valor de la carga y bergantín, mas también los demás intereses, costas y salarios" (1).

Fragata "Interprise".

El 6 de septiembre de 1786, fondeaba en Santander esta fragata, mandada por el capitán Juan Frank Ford, y cargada con harinas que había recibido a bordo en Filadelfia.

La llegada de dicho buque a nuestro puerto, dió origen a un desagradable incidente, pues el alcalde mayor de Laredo, don Juan Antonio de la Pedrosa, comisionado por el gobernador subdelegado, practicó, yendo al barco, determinadas diligencias, "al suponer que el capitán conducía fraude de tabaco y dinero", y, utilizando tropa armada, mandó ponerla sobre las armas, permaneciendo allí algunos días y reconociendo dos barriles en que se suponía el fraude, con la mayor violencia y perjuicio de la harina, arrestando al capitán y al contra maestre, al comandante del resguardo, al administrador de Rentas y a otros dependientes.

Reclamó el capitán Frank Ford ante el encargado de Negocios de Estados Unidos en España, Mr. Carmichael, que, a su vez, ofició a Floridablanca, el 20 de octubre de 1786, obteniendo plena satisfacción del Gobierno de Madrid, que dispuso el archivo de todas las actuaciones realizadas por don Juan Antonio de la Pedrosa, a quien se exigió inmediatamente "la multa de cuatrocientos ducados y la separación de la Asesoría de Rentas, prohibiéndole que, en lo sucesivo, pudiera tener ni desempeñar comisión alguna del servicio de la Real Hacienda."

---

(1) Arch. Hist. Nac. Estado, Leg. 38-84, expediente núm. 6: "Protesta formulada por el capitán Guillermo Ganap, en Santoña, 12 de enero de 1778.

**Bergantín "Byfield".**

Pertenecía a los señores Edemezer, Parsons y Samuel Parkman, comerciantes de Boston, y había recalado en Santander, "mandado por Guillermo Doliber, natural y vecino de Boston, en la Nueva Inglaterra, y de 27 años de edad, entrando en Santoña el 7 de octubre de 1787, donde recibió a bordo el piloto práctico en este puerto, llamado Antonio González, para la entrada y sacada de embarcaciones".

Al hacer sondeos en el canal y en la barra de Santoña, deseando, al parecer, evitar posibles accidentes, el capitán Doliber, fué detenido por las autoridades de Santoña, realizándose después diversas actuaciones, que terminaron sin responsabilidad para el marino yanqui.

Otro navío norteamericano, el bergantín "Flora", que había salido también de Boston, cargado igualmente de bacalao para Bilbao (1), encontrábase, asimismo, en el citado día, anclado en Santoña, teniendo el mando de este buque el capitán Juan Jaster Wiliand (2).

El 26 de octubre de 1788, ancló en Santander dicha nave, "americana, corsaria (3), de diez cañones y treinta hombres de tripulación".

**"Nyebury". Capitán Ellen.**

**Bergantín "Fénix". Capitán, Diego Beaubson.**

Armado en corso y llevando catorce cañones y cuarenta

---

(1) Hasta el año 1749 se exigían "nueve docenas de pescados de todos los navíos de bacalao que entraban de arribada en Santoña yendo de tránsito a Bilbao y a otros del Señorío: cuyo exceso expone a algunos de los mismos navíos a que huyendo de este gravamen toleren en la mar las tempestades con peligro de perderse..." (Véase Real Orden comunicada por el Marqués de la Ensenada en 22 de abril de 1749 para prohibir tal costumbre.) Archivo Provincial de Santander.

(2) Arch. Hist. Nac. Estado. Leg. 38089, núm. 2.

(3) Capitanes de diversos navíos arribados a Santander daban noticias de algunos corsarios yanquis que habían visto durante sus travesías, y en 22 de marzo de 1788 José Susagasti, que mandaba el patache "Santa

tripulantes, llegaba a nuestro puerto el día 30 de octubre de 1788 (1).

LOS CORSARIOS FRANCESES TRAEN AL PUERTO SANTANDERINO  
VELEROS YANQUIS APRESADOS (1799-1800)

Goleta "Catalina". Capitán James Coks.

Incluída en la matrícula de Marblehead (Estados Unidos), dejó el citado puerto el 24 de enero de 1799, fondeando en Santander con un flete de bacalao, grasa, aceite de bacalao "y algún salmón"; en 24 de febrero del indicado año.

"Tiempos contrarios y mareas espantosas, aguantó la goleta durante los primeros días de su navegación, y el 20 de

Catalina", procedente de Vigo, manifestó "haber encontrado una fragata de 18 cañones y un barco con 12 cañoncitos sobre Ribadeo, que eran bostoneses y le dijeron habían hecho tres presas, y que por haber mucha mar no echaron el bote para ir a bordo."

El paquebot "Santo Tomás", capitaneado por don Tomás de la Cuesta, habiendo salido de la Coruña con trescientos cueros del país y treinta y tres de Buenos Aires y fardería, se encontró con la fragata bostoniana de 18 cañones sobre Cabo de Peñas, "según declaró en Santander en 24 de mayo de 1788 dicho capitán".

Fondeado en Santander el 24 de junio de 1788 el bergantín "Nuestra Señora de la Soledad y Anímas", procedente de Santoña, dijo don Esteban Gallardo, capitán del indicado buque, "haber encontrado este-sur al Cabo de Quejo una balandra americana de catorce cañones que le hizo echar el bote al agua y registró el bergantín."

A la altura del Cabo Finisterre "una balandra bostonesa de 14 cañones registró al bergantín "Nuestra Señora de los Dolores" y quiso abrirle el tabaco que había cargado para S. M. en Sevilla y para estas factorías", según declaración del capitán de dicho bergantín en 29 de junio de 1788.

El 26 de junio de 1788 la fragata "Purísima Concepción", al mando de don Juan de Mérida, venida a Santander "para cargar en este puerto y hacer viaje a La Habana encontró a la balandra bostonesa, y no habló con ella".

Cargado con ochocientas cajas de azúcar, mil ochocientos quintales de paio de Campeche y doscientos cueros al pelo entraba en Santander el 12 de octubre de 1788 el paquebot "San Mateo", haciendo constar su capitán que encontró sobre Terranova una fragata de 18 cañones, bostonesa.

(1) Positivo perjuicio causaban al puerto santanderino los corsarios americanos y en la sesión celebrada por nuestro Ayuntamiento en 15 de octubre de 1775 se hizo ya constar "el daño que ocasionan dichos navíos

febrero estaba sobre Ortegual y, días después, pasó el Cabo de Peñas, y corriendo, ciñéndose a la costa, reconocieron a lo largo, una vela mayor que les dió caza; a las cinco les disparó un cañonazo; luego largó su bandera, les declaró y, de hecho, se bajó, pero siguiéndoles y disparando continuamente fué preciso hacer rumbo hacia él, dirigiéndose debajo de su popa y ordenó a la embarcación que entrase en Santander...”

Fragata “Adrastus”. Capitán Juan Allen.

Matriculada en Filadelfia, partió de Charleston el 12 de enero de 1799, cargada con arroz, tabaco en barricas y cajas de azúcar, arribando a nuestro puerto el 23 de marzo del año citado.

Navegó sin acontecimientos de importancia hasta el 16 de marzo, en cuyo día “fué abordada la fragata por la goleta inglesa “Delfin”, capitán Coroney, de Jersey, quien después de bien examinados los papeles de la embarcación y cargamento, previno pudieran continuar su navegación y añadió, informándoles, le parecía imposible que pudieran evitar ser apresados, caso de seguir a Bilbao, a causa de los muchos corsarios franceses que cruzaban de continuo sobre la barra de dicho puerto, y se abrigan en los puertos de toda esta costa, particularmente lanchas armadas, de las que había siempre alguna en la villa de Castro Urdiales, que dista como tres leguas de la barra de Bilbao, y al ver que se acerca alguna embarcación americana, salen y la apresan, aunque sea a la misma entrada, sin respetar papeles ni circunstancias. Con estos informes del eminente peligro que la carga y embarcación estaban expuestas, pareció lo oportuno y prudente a dicho capitán ofrecer al capitán Coroney, comandante de la lancha

---

introduciéndose en este puerto y ría sin motivo ni necesidad alguno, y manteniéndose en él el tiempo que les parece, en observación de si se dejan ver algunas embarcaciones inglesas, en cuyo caso salen del puerto en su seguimiento y si las apresan las conducen a la villa de Bilbao y otros puertos con la carga que regularmente traen de bacalao, motivo porque ningún género de estos ha entrado en este puerto el presente año, cosa que jamás se ha experimentado”. acordándose, por último, se escriba al ministro de Marina en Guarnizo para si se ha de dar o no acogida a dichos corsarios americanos y hacerlo presente a la superioridad a fin de evitar esta condenable vejación y manifiesto perjuicio del comercio y común.”

(Véase Libro de Actas del Excmo. Ayuntamiento de Santander.)

corsaria, cuatrocientos pesos fuertes, caso que les convoyase hasta dicho puerto de Bilbao; pero se rehusó absolutamente; entonces le restaba Cabo Ortegá al S. O. y como distancia de quince leguas. El día 22 del corriente marzo parlamentaron con el navío "Matilde", de Nueva York, su capitán David Yravers, y les dió caza una lancha armada, con veintitrés hombres, y tiraron algunos fusilazos, pero habiendo refrescado el viento, pudieron zafarse de ella; entonces este puerto de Santander le restaba al S. O., y como a distancia de diez leguas.

"El día de ayer, 23, vieron dos bergantines españoles entre los comparecientes y la tierra y dicho capitán otorgante, mandó el bote a bordo de uno de ellos pidiendo piloto, pero se rehusaron, diciendo era imposible al navío pudiese rebasar Castro Urdiales sin ser apresado, pues las lanchas corsarias francesas, que de continuo se mantienen en él, apresan todas las embarcaciones que se dirigen a dicha villa de Bilbao y a San Sebastián; y a las diez de la mañana de aquel mismo día, fueron abordados por una lancha de pesca, perteneciente al referido puerto de Santander, cuyo patrón y tripulantes les confirmaron en el notorio y conocido riesgo de ser apresados por corsarios franceses, que infectan estas costas, y más principalmente la parte que mediaba entre esta ciudad de Santander y dicha villa de Bilbao, y teniendo muy desordenado, y en parte desquiciado el timón de su embarcación, de resulta de algunos recios temporales y golpes de mar que les estremecieron y causaron hiciese agua, acordaron entrar en Santander"... (1),

Bergantín "Peggy". Capitán Archibald Maxveld.

Perteneía a los señores Cungughan, Nesbill y Cía., de Filadelfia, saliendo de dicho puerto el 10 de febrero de 1799, fletado con cacao, azúcar y avena.

"Durante la singladura correspondiente al 9 de marzo, los temporales destrozaron y empujaron para adentro toda la obra muerta de estribor, continuando la navegación con fuertes vientos del N. N. O. y, el 25 de marzo, vieron este puerto

(1) Véase protesta formulada por el capitán Allen acompañado del primer piloto Juan Kenedy y del segundo Guillermo Coats y del marinero Guillermo Paul, el 23 de marzo de 1799. Folio 136 del protocolo notarial de don Pedro Fernández Nieto.

de Santander, restándoles S. por E. y, luego después, vieron un bergantín francés corsario, de 16 cañones que, dirigiéndose hacia afuera, y ciñéndose de cerca al viento, con la aparente y demostrable intención de ponerse entre los comparecientes o su dicha nave y la tierra, cortándoles la retirada, teniendo ellos el barlovento y, viendo la maniobra del otro, y reconociendo la única esperanza que les quedaba de librarse a continuar el rumbo de su destinado puerto, hicieron alcanzar este nombrado de Santander en el que con muchas dificultad, consiguieron entrar el día 25 de marzo por la tarde..."

Fragata "Ana y María". Capitán, Thomas Hundt.

Emprendió su derrota saliendo de Filadelfia, a cuyo puerto pertenecía, el día 1 de abril de 1799, llevando un cargamento de tabaco, azúcar, cacao, palo de Campeche y café, navegando sin novedad hasta el 6 de marzo, en que se dirigió a la fragata una vela, viniendo del E., que luego se reconoció ser un corsario francés de 18 cañones, cuyo comandante mandó al capitán declarante echar un bote al agua, y que fuese a bordo, dejándole seguir viaje después... Al día siguiente, fué abordado por una fragata inglesa, cuyo comandante le pidió también los papeles y la documentación del navío y, reconocido, permitió continuar viaje... El día 26 del citado mes de marzo, se les abordó por la fragata inglesa "Ethalion", bajo bandera francesa, estando otras tres a la vista, cuyos oficiales y tripulación fingían ser franceses; pero al cabo de un examen general y prolijo, les permitieron continuar viaje.

El día 27 vieron y reconocieron la tierra del Cabo Ortegál, y el 28 les dió caza un cutter grande que les dejó seguir. A las cinco de la tarde, estando como a cuatro leguas de la ría de Bilbao, y cerca de tierra, con una marejada pésima de la resaca que continuó hasta las diez, en cuya hora se les disparó dos cañonazos por dos corsarios franceses que luego después abordaron su indicada nave y se verificó ser "L'Espoir" y "La Faction", de Bayona, capitanes Faulat y Garro, quienes apresaron inmediatamente al expresado navío, sacando de él cuatro hombres de tripulación, poniendo a bordo nueve franceses, mandando conducir la embarcación a Bayona; pero habiendo arreciado mucho el viento por la proa, en la mañana del siguiente 29 de marzo, se vieron obligados a hacer rumbo

al puerto de Santoña, donde dieron fondo. Aquella noche tuvieron como en arresto a los individuos que estaban a bordo de la tripulación del navío y, en la mañana inmediata echaron en tierra, del modo más insultante al capitán y a dos muchachos..."

Suscitáronse después reclamaciones para invalidar el apresamiento de la fragata "Ana y María" y lo actuado originó una orden de don Mariano Luis de Urquijo, comunicada al gobernador de Laredo, en 17 de abril de 1799, haciéndose constar en ella, después de examinados diferentes documentos "que no deja duda que la presa ha sido bien hecha, pues uno de los papeles alusivos contiene un contrato entre el capitán de los buques corsarios y el de la fragata, por el cual se obliga a pagar a aquéllos treinta mil duros por vía de composición y seguramente no se hubiera prestado a ello si tuviese la certeza que se supone de la ilegitimidad del apresamiento".

Bergantín "Juana de W".

Apresado por el corsario francés Friponne, de Burdeos, mandado por Bovilland, fué vendido en Santander, el 15 de junio de 1799, al armador don Pedro Labat, quien pagó 60.000 reales de vellón, y adquiriendo posteriormente dicho buque "don Guillermo Juan Williard, ciudadano de Hamburgo".

Bergantín "Esperanza", capitán Pitt.

Fondeó en Santander el 22 de junio de 1799, cargado con 1.342 barriles de harina y 2.800 sacos de trigo.

Bergantín "H".

El 31 de agosto de 1799 trajo, desde Filadelfia a Santander, 500 barriles de harina de flor y una partida de maíz.

Fragata "Pallas", de Filadelfia. Capitán, Absalón Zeagers Vernen.

En 9 de agosto de 1799, levó anclas en el puerto de Filadelfia, yendo a Norfolk (EE. UU.), donde entraba el día 21 de agosto, y emprendió nuevo viaje desde allí; cargó "trescientas setenta y cuatro barricas de tabaco y un número pequeño de semillas de huerta, a flete, por cuenta del propietario del buque, y 16.000 duelas, navegando sin novedad hasta el día 5

de octubre, en que reconoció una nave enemiga y resultó ser el corsario "Ferraleum", de Burdeos, capitán Malleman, encontrándose entonces en latitud de 46°, 24' N., longitud 23° al O. del meridiano de Londres, habiéndole detenido e interrogado dicho corsario sobre la consistencia de su carga y destino, a que contestó que su cargamento consistía en tabaco y que su destino era Londres; examinado el cargamento, obligaron al capitán para que entrase con su navío en el puerto de Burdeos", viniendo después a la bahía de Santander, el 25 de mayo de 1800.

Fragata "Abigail" (1). Capitán, Hildrith.

Desde Nueva York, emprendió viaje el día 14 de junio de 1799, y era propiedad de los señores David Gelston, Leffen Leffents y Benjamín Huntung, vecinos y comerciantes de la citada ciudad.

"El 4 de julio, estando en latitud 43° 48' y longitud 24° 37' O. del meridiano de Londres, reconoció una nave que hacía fuerza de vela hacia ellos, que luego disparó dos cañonazos con bala sobre la "Albigail" y acercándose brevemente a su costado, mandó su capitán al capitán Hildrith se viniese en su bote a bordo con sus papeles y, no pudiendo esto verificarlo al instante, porque le embarazaban unas perchas palos que traía, dicho comandante del buque armado envió el suyo con un oficial y marinería, cuyo oficial pidió y reconoció los papeles a bordo del corsario, que se reconoció ser la corbeta francesa nombrada "El gran Buonaparte", de Burdeos, cuyo capitán, el ciudadano Carbonell, dispuso que se quedase a su bordo el del "Albigail", y que se retirase de este buque la tripulación americana, sustituyendo, en su lugar, quince franceses, que navegaron y condujeron el referido navío a este puerto de Santander, donde dieron fondo el día de ayer, jueves, 18 de julio".

Al llegar a Santander, el capitán Hildrith hizo una protesta ante el notario Fernández Nieto, y viniendo de San Sebastián el 13 de noviembre de 1799, dijo que "la fragata, al tiem-

---

(1) Entró también en otros puertos del Cantábrico, y el 22 de febrero estaba anclada en San Sebastián, procedente de Boston, con cargamento de bacalao y harina, y capitaneada por Salomón Opkins.

po de hacerse la descarga, se encuentra muy averiada y que, además de lo cual, los franceses, mientras han estado en posesión de la fragata, han extraído, por lo menos, cinco quintales de tabaco de dos barricas, como también extrajeron y destruyeron una parte considerable de la jarcia, materiales y víveres del navío, apresando, además, siete quintales de tabaco de la propia pacotilla del capitán”.

**Paquebot “Japster”. Capitán, Thomas Jucker.**

Matriculado en Nueva York, llevaba como pilotos a James Mac Donagh y Willian Fan, habiendo zarpado de Cádiz en 29 de junio de 1799 “cargado de sal para Altona, en los dominios del rey de Dinamarca, aunque se le previno que su verdadero viaje era Santander”.

Experimentó en su navegación vientos contrarios y mar gruesa durante 22 días, “en cuyo tiempo debe haber padecido la embarcación y la carga. El día 22 del corriente julio hicieron rumbo directamente a esta dicha ciudad de Santander; el 24 del dicho, el tiempo les llevó el mastelero de juanete del palo mayor, y el 29 de dicho, que es el de la fecha, llegaron felizmente a este puerto de Santander”.

**Bergantín “María”. Capitán, Oliver Smith.**

Pertenecía a Alexis Bonamy, “comerciante y residente en la ciudad de Nueva York, de cuyo puerto salió el 28 de octubre de 1799, cargado de cacao, azúcar, tabaco, barba de ballena y palo de tinte”.

En la singladura del 3 de noviembre “refrescó mucho el viento, motivando una mar muy grande, causando el que el bergantín hiciese bastante agua y obligando a tener de continuo una bomba trabajando, siguiendo los temporales hasta el 30 de noviembre”.

“El 1 de diciembre tuvieron ventolina del E. y, el día 2, a eso de las siete de la mañana, vieron dos velas, la una de ellas al N. y la otra al O. y, al mismo tiempo, vieron la tierra, que reconocieron ser Cabo Prior, perdiendo de vista las dos velas, a eso de mediodía... El 5 de diciembre, a las seis de la mañana, reconocimos que el Cabo Machichaco nos restaba E. por S. distancia de veinte millas; a eso de mediodía, vimos un lugre al N. O., que se verificó ser un corsario, “La Esperanza”, capi-

tán, Guillermo Lauran, de Bayona, con todo trapo puesto para venir a nuestro alcance. A las cuatro de la tarde, nos disparó varios cañonazos, habiendo aplacado el viento, que soplabá del N. O. A las cuatro y media de la misma tarde estaba a nuestro costado... Y examinando nuestros papeles, respondió que estaban bien, pero que la barba de ballena se cogía sobre la costa de posesiones inglesas y, por este motivo, enviaría mi embarcación a Bayona. El cabo de presa Alexis Brandy, con un segundo y cinco marineros, tomó posesión del dicho bergantín "María", a quien los temporales hicieron entrar en Santander el 9 de diciembre, a las tres de la tarde, y después de haber llegado hasta la altura de San Sebastián, en 6 de noviembre".

Fragata "Commerce", de Boothsbay, capitán Willian Mac Neil Waty.

Zarpó del puerto de Liverpool dicha fragata el 17 de noviembre de 1799, con cargamento de sal, carbón, loza y otros efectos destinados a Boston, "y se puso en franquía cerca del paraje llamado el *Magazine*".

"El día 26 de noviembre, hallándose en la latitud 50° 30' N. y en la longitud 18° 20' al O. del meridiano de Londres, observó que un barco le daba caza y, a las doce del día, reconoció ser una fragata, que se puso en facha, sin duda, para reconocerle mejor y, en el 26, a la una, se derivó hacia la fragata del compareciente y, a las dos y media de la misma tarde, le disparó un cañonazo arbolando bandera francesa; al mismo tiempo, como se hallaba próxima al otorgante, hizo poner el timón de su navío a la banda de estribor y que se disparase, como se disparó, sobre el buque avistado, toda la andanada de babor, después de lo cual, viró de la otra vuelta e inmediatamente disparó sobre él la otra andanada; pero todos los esfuerzos del otorgante fueron en vano por tener dicho corsario 24 cañones, 160 hombres y 40 soldados de marina, quienes sostuvieron un fuego continuo de fusilería contra la fragata del otorgante, por espacio de 45 minutos, en cuyo tiempo tuvo la desgracia de ser herido en la cabeza, peligrosamente, el mismo otorgante, lo que le ocasionó que le quitasen de encima de la cubierta, arriando la bandera a unas fuerzas tan superiores. Inmediatamente le olvidaron y re-

baron del barco carne salada en barriles, todo lo que tenía fresco, varios sacos de pan, un barril de cerveza de su gasto, toda la jarcia de repuesto, herramientas de carpintero, fusiles, pistolas, sables y picas de abordaje; seguidamente, abrieron la bodega de la carga y quitaron varios fardos, cajas y otros paquetes y, en una palabra, lo que mejor les acomodó, llevando todo a bordo del corsario, despues de lo cual, tripularon el barco del otorgante con 13 hombres, un cabo de presa y un piloto, y transportando su tripulación y oficiales a bordo de dicha corbeta, a excepción del cocinero, dos muchachos y los pasajeros, que los despacharon inmediatamente con destino a este puerto de Santander, a donde llegaron el día 7 del corriente diciembre”.

En 11 de diciembre de 1799 comparecieron ante el notario de Santander, Fernández Nieto, “los súbditos del rey britano, don Eduardo Wealer y don Ricardo Simpson, acompañados de don Alejandro Fulleston, ciudadano de los Estados Unidos y pasajeros que han sido de la fragata “Comerce”, a cuyo bordo se embarcaron en Liverpool, y se encontraban al tiempo de apresamiento y entrada aquí, y también protestaron de la pérdida de una parte considerable de su equipaje personal, como ropas de su uso, víveres para su mantención y el todo de los efectos que habían embarcado de su cuenta en dicho navío en Liverpool para Boston, de cuyos efectos y mercancías han sido despojados por efecto del apresamiento y disposición arbitraria del cabo de presa Juan Herbeand”.

La fragata “Comerce” desplazaba 272 toneladas, y después de apresada por la corbeta corsaria “Arriège”, de Burdeos, capitán Henri (1), fué vendida en Santander el 4 de abril de 1800, por la cantidad de 151.195 reales.

Goleta “Telégrafo de Boston”. Capitán, Jeremías Freeman.

Tenía 60 toneladas de arqueo y, apresada por el corsario francés “Horóscopo”, fué subastada en Santander el día 11 de diciembre de 1799, adjudicándose en 38.540 reales vellón a don Lucas José de Barredo, quien la matriculó en nuestro puerto, el 3 de enero de 1800, con el nombre de “La Paloma”.

(1) Véase apéndice VIII.

Fragata "Hetle". Capitán, Anthony Neill, de Richmond (N-I).

Propiedad de Janes y Samuel Watson, transportaba un cargamento de 912 cajas, 408 sacos y 12 barricas de azúcar, llevando, además, siete barriles de café y sesenta y tres de arroz, recibido todo a bordo en el puerto de Nueva York, del cual partió el 3 de noviembre de 1799, poniendo rumbo a Co-wes. Durante la travesía, " en la longitud 49° 3' longitud 12° O. fué sorprendido por el corsario francés "Escipión", mandado por el capitán Dupuy, quien hizo pasar a bordo de la fragata apresada 20 franceses y el cabo de presa La Chapelle, para conducirla a Santander, entrando en nuestro puerto el día 25 de diciembre de 1799, donde se declaró buena presa.

Fragata "Arioidne". Capitán, Juan Lebusquet, "ciudadano nativo de los Estados Unidos".

Matriculada en Boston, eran sus armadores Josef y John Dor, y el día 5 de febrero de 1800 se hizo a la mar desde Charleston, cargando arroz, algodón, palo de Campeche, tabaco y pieles para llevar a Londres, consignadas todas las mercancías a Bailey, Waler y Bailey.

El 6 de febrero se cayó el tripulante Jacob Frech desde el mastelero del trinquete, quedando muerto. En el mismo día, la fragata empezó a hacer agua, mientras sufría grandes destrozos, causados por fuertes temporales.

Al llegar a la latitud 49° 20' N. fué detenida la citada fragata por el francés *Loire de Saint Malo*, armado con 14 cañones y capitaneado por Miguel Pagley, que la trajo a Santander, donde quedó fondeada el 29 de mayo de 1800 (1).

#### NAVIOS LLEGADOS A SANTANDER

Goleta "Samuel". Capitán, Juan Russel.

Procedente de Marblehead, entró en Santander el 5 de noviembre de 1802.

---

(1) Autorizado por Carlos IV en 15 de septiembre de 1800 comenzó don Luis Meaghen O'Brien a actuar como cónsul de los Estados Unidos en Santander. (Véase Libro de Actas del Exemo. Ayuntamiento, año 1800, folios 118 y 119.)

**Fragata "Ninfa".**

Viniendo de Filadelfia, rendía viaje en Santander, en 1 de enero de 1803, después de haber recalado en San Vicente de la Barquera, el 30 de diciembre de 1802, "para tomar la tripulación tocino, pan y aguardiente".

El cargamento de la "Ninfa" estaba integrado por harina en barriles.

**Fragata "Jefferson". Capitán, W. Pherdosi.**

Desde Filadelfia salió fletada con harina, carne y tocino, llegando a Santander el 1 de enero de 1803.

**Fragata "Ypipheña". Capitán, Porter.**

Después de 33 días de navegación, tiraba el ancla en la bahía santanderina el 17 de febrero de 1803, con carga de barriles de harina.

**Goleta "N". Capitán, Nicolás Etiquen.**

El 17 de enero de 1803 se hizo a la mar en Boston, aportando a Santander con cargamento de bacalao y grasa.

**Fragata "Aurora".**

**Goleta "Columbus".**

Los dos navios citados, procedentes de Norteamérica, estaban surtos en la bahía santanderina el 28 de marzo de 1803 (1), sufriendo 20 días de cuarentena impuestos por la Junta de Sanidad, no obstante la Patente limpia que traían (2).

(1) De los 117 navios entrados este año en Santander, según la relación publicada por el Conde Alejandro de Laborde en su "Itineraire Descriptif de l'Espagne" (París 1809, tomo 2.º, págs. 153 a 163), pertenecían 11 a los Estados Unidos.

(2) En una orden comunicada a la Junta de Sanidad de Santander en 23 de febrero de 1803 se decía "que en vista de las noticias que se han recibido del estado de salud de las provincias Unidas de América ha resuelto la Junta Superior de Sanidad que todas las embarcaciones procedentes de los puertos de aquellos Estados que traigan patente limpia autorizada del ministro o cónsul de S. M. en ellos, hagan por ahora cuarentena de observación por término de veinte días y que no ocurriendo en este tiempo novedad se admitan a libre plática."

Las disposiciones anteriores sobre la cuarentena de los buques yanquis originaban, según dice un armador santanderino, en 4 de marzo de 1803, que fuesen dichos buques a los puertos de Francia, "saltando la escala de Santander".

Fragata "Hanefold". Capitán, Daniel Fich.

Desde Baltimore transportó 1.330 barriles de harina y 8 toneladas de cera, arribando a Santander el 13 de febrero de 1804.

Bergantín "Ana y Sally". Capitán, Jacobo Sally.

Trajo 600 bushels de maíz desde Filadelfia, entrando en nuestro puerto el 24 de febrero de 1804.

Bergantín "Tetis". Capitán, Francisco Jelfords.

Terminó su navegación de Nueva York-Santander el 2 de mayo de 1804.

Fragata "Comercio".

Zarpó de Filadelfia y pasó a Alejandría, llegando a Santander el 30 de mayo de 1804.

Bergantín "América". Capitán, Har Well.

Salió de Portland y entraba en Santander el 19 de agosto de 1804, trayendo un cargamento de trigo, del cual hubo que tirar al mar trescientas cincuenta y cuatro fanegas, descargándose solamente doscientas cincuenta y cuatro, dadas las malas condiciones del cereal importado.

Bergantín "Héroe". Capitán, Manchester.

Tripulado por ocho hombres, salió de Filadelfia con un cargamento de harina, destinada a Santander, habiendo salido del citado puerto yanqui el 19 de febrero de 1804, para arribar a Santander el 6 de abril del indicado año.

Goleta "Empresa". Capitán, Ebenecer Eveleth.

Su travesía fué de Boston a Santander, llegando con barriles de harina a nuestro puerto, el 6 de abril de 1804.

Bergantín "Fabio". Capitán, José Hachison.

Procedente de Filadelfia, soltaba el ancla en la bahía santanderina, viniendo de Filadelfia el 8 de abril de 1804.

Bergantín "Rosa y María". Capitán Esteban Rusel.

En Santander, el 30 de mayo de 1804.

COMERCIO MARITIMO...

Bergantín "Olimpus".

Procedía de Filadelfia y entraba en el puerto de Santander el 22 de agosto de 1804.

"Elisa". Capitán, Combry.

El 18 de septiembre de 1804, terminaba su derrota en la bahía santanderina, viniendo de Jernesy.

Goleta "Graciosa".

Fondeada en Santander el 18 de noviembre de 1804.

Bergantín "Amistad". Capitán, Javel Dinecks.

Procedente de Burdeos, entraba en Santander el 1 de diciembre de 1804.

Bergantín "Diligente". Capitán, Berr Beans.

En Santander, el 7 de diciembre de 1804.

Bergantín "Americano". Capitán, Truman Barkle.

Emprendió viaje saliendo de Wáshington, y el 8 de enero de 1805 entraba en Santander.

Goleta "Harem". Capitán, Juan Hoopen.

Arribaba a Santander el 23 de enero de 1805, procedente de Marblehead.

Bergantín "Mentor". Capitán, Ricardo Pederik.

Rindió viaje en Santander, viniendo de Marblehead, el 4 de febrero de 1805.

"Increase". Capitán, Guillermo Wierger.

El 13 de febrero de 1805, llegaba a la bahía santanderina desde el puerto de Boston.

Goleta "Lady". Capitán, Guillermo Panselam.

En el puerto de Santander anclaba el 22 de febrero de 1805.

Bergantín "Unión". Capitán, Ricardo Smith.

Cargado con barriles de harina, transportados desde Alejandría, llegó a la bahía santanderina, el 19 de marzo de 1805.

Bergantín "Letu". Capitán, Gerardo Garney.

Procedente de Boston, fondeaba en Santander el 11 de mayo de 1805

Goleta "Vercheidt". Capitán, W. C. Hilkes.

Trajo su cargamento de trigo a nuestro puerto el 12 de mayo de 1805.

Goleta "Miles Esstandich". Capitán, C. Plim.

Comenzó su derrota desde Boston, para llegar a Santander el 23 de mayo de 1805.

Fragata "María". Capitán, Oliver Ober.

Anclada en Santander el 1 de junio de 1805.

Bergantín "Lee". Capitán, Jared Gerdner.

Habilitado el 29 de junio de 1805 para ir a la Guaira desde Santander.

Fragata "Pompeyo". Capitán, Williams Pouse.

En Santander, el 29 de junio de 1805.

Fragata "Báltico". Capitán, Jorge Blent.

El 12 de julio de 1805, estaba fondeada en nuestro puerto.

Bergantín "Onlyson". Capitán, Davis.

Zarpando de Boston, terminó su navegación en Santander, el 10 de septiembre de 1805.

Goleta "Juno". Capitán, Davis Holl.

Puso rumbo en Boston para llegar a Santander, donde fondeó el 1 de noviembre de 1805.

Fragata "Elisa". Capitán, Augusto Grefis.

El día 5 de diciembre de 1805, hallábase anclada en nuestro puerto.

Goleta "Experimento". Capitán, Santiago Instarel (1).

La Junta de Sanidad de Santander, el 11 de diciembre de

---

(1) En otro viaje anterior fondeó en Santander el 10 de noviembre de 1804, procedente de Santa Cruz de Tenerife y trayendo goma arábica.

1805, "antes de admitir al citado navío a plática, hizo a los tripulantes despojar de sus vestidos, lavar en vinagre y agua tibia, colocando sus vestidos en los ranchos de la cámara y proa; extendiendo allí todas sus ropas y poniéndose los vestidos que, de tierra, llevaba la Diputación, instruyéndoles a todos de las penas que incurrían, caso de traer contrabando u otros efectos susceptibles de contagio, siempre que lo manifestasen como de facto declaran que nada traían, por lo cual, el facultativo puso la fumigación en la Cámara, y cerradas las escotillas, incluyendo la diligencia" (1).

Bergantín "Tomás".

Bergantín "Drapen".

Estos dos navíos estaban en el puerto de Santander el 12 de enero de 1806.

Goleta "Wáshington". Capitán, Bressut.

Procedente de Plymouth, de Estados Unidos, llegó a nuestro puerto el 14 de enero de 1806, cargada con 1.400 quintales de bacalao y treinta barriles de grasa.

Fragata "Driada". Capitán, Elías Grant.

Salió de Charlestown, el 2 de octubre de 1805, llevando a bordo 1.023 cajas de azúcar y 1.500 sacos de cacao Caracas, e iba tripulada por 10 hombres.

Este buque fué detenido el 12 de noviembre de 1805 por un corsario inglés y conducido a Portsmouth, habiendo sido puesto en libertad en 31 de diciembre. Partió de allí el 28 de enero, "cruzándose sobre Ouasant con una fragata inglesa, sin rozarse con ella". Manifestó el capitán, al entrar en Santander la "Driada", que el mismo día de la salida de este buque de Inglaterra, se hizo a la mar, en el citado puerto, una flota de doscientas velas, para la India Occidental.

El 3 de febrero de 1806, entraba dicha fragata en nuestra bahía.

Bergantín "Robert".

---

(1) Véase Apéndice IX.

Goleta "Hannak"

En Santander el 3 de febrero de 1806.

Fragata "América". Capitán, Archival.

El 22 de abril de 1806 quedaba surta en Santander.

Fragata "Manila". Capitán, Jorge Baret.

El día 15 de mayo de 1806 arribaba a Santander, con un cargamento de 120 toneladas de grana tomado en Boston.

Declaró el capitán a la Junta de Sanidad en nuestro puerto, "que a los 32 grados del meridiano de Paris encontró un convoy de cuarenta velas, entre ellas cinco navios ingleses de 74 cañones, y que fueron reconocidos sus papeles, y que este convoy seguía la vuelta del Oeste..."

Fragata "Mecánica". Capitán, Guillermo Vagley.

Después de haber hecho escala en La Coruña, vino en lastre el 28 de junio de 1806 a Santander, manifestando el capitán "que ayer mañana fué reconocida la fragata por la goleta inglesa de 44 cañones nombrada "Serbillier", ocho leguas del Cabo Peñas, la que vino siguiendo su agua y la volvió a reconocer sobre San Vicente de la Barquera, habiéndola dejado al oscurecer al Norte de este puerto de Santander".

Bergantín "Anna". Capitán Georges Macry.

Habiendo salido de Boston con un flete de 125 bocoyes y 34 barriles de aceite de caballo marino, que hacen 14.992 galones; 43 barriles de cacao de Caracas, con peso de 54 quintales, y 1.564 quintales de bacalao, el 3 de junio de 1806, con las patentes de salud y demás papeles corrientes", entró en el puerto santanderino el 19 de julio de 1806.

Según manifestó el capitán Macry vió, desde Cabo Ortugal al Cabo Peñas, diez navíos de guerra ingleses, tres fragatas y cinco buques menores y que las fragatas se llamaban "Serbillier", "Egipciana" y "Tetis", siendo reconocido y dejándole pasar.

Goleta "X".

Soltó la vela en Marblehead, y transportando mil quintales de bacalao y sesenta de cacao, entraba en Santander el 6 de julio de 1806.

Bergantín "Julia". Capitán, Carlos Dayton.

Fondeó en Santander el 15 de septiembre de 1806, para dejar un cargamento de azúcar, cacao y palo de Campeche, viniendo del puerto inglés de Plymouth, al que había sido llevado por un corsario inglés, para quedar detenido allí hasta el 11 de septiembre, en cuyo día pudo hacerse nuevamente a la mar, reanudando un viaje emprendido hacía más de un año y al salir de los Estados Unidos en agosto de 1805, del puerto de Newport (1).

Bergantín "Juno". Capitán, Alejandro Sisthexford.

Hizo la travesía de Plymouth a Santander, terminándola en 21 de septiembre de 1806 y después de siete días de navegación. Al llegar a Santander hizo constar el capitán que "el mismo día de su salida embarcaron en Plymouth 30.000 hombres, en setenta buques de guerra y transporte, y que corrían voces que su destino era Gibraltar, y que se anunció al público la muerte de Mister Fox, el día antes de su salida (10 de septiembre)".

Fragata "Defiance". Capitán, Benjamín Sissán.

Después de once días de navegación, recaló en Santander el 23 de octubre del año 1806, "viniendo en lastre con trece tripulantes y un pasajero español, llamado don Miguel Antonio de Ugarte, natural de San Sebastián". Visitado el buque por la Junta de Sanidad santanderina, dijo el capitán que "tres días antes de su salida de Plymouth llegaron a aquel puerto tres fragatas francesas apresadas con mil quinientos hombres de tripulación, que habían salido de Rochefort en compañía de otra que huyó; en estas mismas fragatas estaban metiendo tropas inglesas con destino a Buenos Aires, desde donde había llegado a Londres un navío con millón y medio de pesos".

---

(1) El capitán Dayton declaró en Santander "que cosa de cuatro semanas había una expedición en Plymouth de 45.000 hombres que luego se suspendió la salida, excepto 15.000 que habían marchado hace 17 días, y a su salida se disponían los 30.000 restantes para embarcar, y según voces se dirigían a Sicilia."

Goleta "Sea Flower". Capitán, Nathanel Kent.

Abandonó las aguas de Dusbury el 14 de diciembre de 1806, para emprender un viaje hasta nuestro puerto, terminando la derrota en sesenta y cinco días, y comenzando seguidamente a descargar una remesa de bacalao, consignada a la señora Viuda de O'Brien, "y habiendo hecho una cuarentena rigurosa, proporcionó la venta de su cargamento, y no hallando letras sobre E. U. ni otras plazas que le podían convenir, se resolvió a llevarlo a bordo de la expresada goleta el dinero efectivo, con intención de seguir al puerto de Figuera, en Portugal, para comprar y recibir a su bordo un cargamento de frutas y sal; y estando pronto para dar principio a su viaje, sin más requisito que un viento favorable, el día presente 15, antes de amanecer, subió a bordo de dicha goleta el señor Gobernador de la Plaza, don Tomás O'Donoju, con tropa y paisanos, puso centinelas y quedaron dueños del barco... haciendo llevar a tierra, registrada la goleta, 5.985 pesos fuertes, manifestando que quedaban embargados y perdidos..." (1).

Goleta "Dolly". Capitán, Luis Bradford.

Recaló en Santander el 10 de julio de 1809, habiendo salido de Nueva York, en 4 de junio, cargada con 200 cajas de azúcar, 214 sacos y 7 barriles de café, 515 sacos de cacao, 32 barricas de arroz y 7 toneladas de palo de Campeche, para Bilbao.

Dicha goleta, tripulada por 7 marineros, desplazaba 505 toneladas.

Goleta "La Unión". Capitán, Jorge B. Barttleit.

Tenía 80 toneladas de arqueo y siete hombres de tripulación, habiendo zarpado el 7 de junio de Marblehead, trayendo a Santander, donde quedó fondeada el 10 de julio de 1809, un cargamento de 1.728 quintales de bacalao, para don Ramón de Vial e Hijo, del comercio santanderino.

---

(1) Véase protesta hecha por el capitán Kent, por medio del Vicecónsul de los Estados Unidos de América, en Santander, don Guillermo Dickinson, ante el notario don Francisco de Peredo Somonte, en 15 de abril de 1807, folio 48 del Protocolo.

## NAUFRAGIO DE UN NAVIO NORTEAMERICANO Y VELEROS QUE ARRIBAN A SANTANDER

El bergantín "Philantrophist", al mando de Tomás Dennis, salió de Marblehead el 21 de diciembre de 1806, cargado de ron, grasa y azúcar, y "a las 24 horas descubrió el bergantín una vía de agua, que continuó durante toda la travesía, de tal modo que continuamente hubo de mantener un hombre a la bomba, y cuando el viento refrescaba se veían precisados a acortar la mayor parte de la vela, pues de otro modo no hubieran podido aguantar... En 9 de enero de 1807 avistaron Cabo Ortegá, y el 21, a las tres y media de la tarde, se hallaban muy cerca de este puerto de Santander, con un temporal por el NO., haciendo el buque agua de tal modo, que el capitán y toda su tripulación, juzgando ser en sumo grado imprudente seguir a Bilbao e imposible el dejar de irse a pique si se mantenían aquella noche en el mar, por cuyo motivo intentaron tomar el puerto citado para salvar el buque, carga y vidas. Que a las cuatro y media de la misma tarde acometieron este dicho puerto sin práctico de él, y subiendo una gran parte de la ría (aunque con infinitas dificultades, por la fuerza de la corriente que bajaba con la marea), con la esperanza de anclar en salvo; pero la mar era tan sumamente gruesa y la corriente tan rápida, que el buque fué arrastrado con inexplicable rapidez a la boca del puerto, en donde tuvo que dejar caer las dos anclas a sotavento de una isla de roca que distaba de ellas como un largo de cable, pero viendo que las anclas no aguantaban y que se garreaba, se hizo todo lo posible por hacerse al mar de nuevo, pero todo fué en vano, pues el viento aumentaba y la mar era tremenda y sin cesar pasaba por encima del buque y la roca o isla de Jorganes, hacia la que el buque derivaba garreando, viéndose por lo mismo precisado a picar el único cable que les quedaba (pues el otro ya había fallado), y si no lo hubieran hecho así, indispensablemente hubieran perecido todos; en este estado fué el barco derivando hacia el arenal de Loredó, y a poco rato sus palos se rompían y se los llevó la mar, juntamente con el bote; ha-

llándose ya el buque enteramente perdido, le abandonaron con suma dificultad y peligro..." (1).

Bergantín "Henry". Capitán, Osborne Garene.

Zarpaba de Santander para La Habana el 12 de octubre de 1826, llevando harinas, cebada, alubias, etc.

(1) Véase Protesta de mar hecha por el capitán Thomas Dennis, acompañado del piloto Guillermo Ponsland y del marinero Thomas Sanxton, ante el notario de Santander don Francisco de Peredo Somonte, el 7 de enero de 1807, folio 11, interviniendo como intérprete don Félix Dolhaberiage y Blarcc.

No fué este navío el único de bandera norteamericana que naufragó en el Cantábrico, y leyendo un oficio dirigido a don Pedro Truxillio e incluido en el Archivo Provincial de Santander, sabemos que el día 3 de enero de 1806 "a las tres de la tarde fondeó fuera del rompiente de la playa de Vega (Ribadesella) un bergantín americano cargado con bacalao, procedente de Boston cuya tripulación, ignorando su situación y viéndose acometidos por el fuerte temporal que hacía, desamparó el barco y se dirigió a la playa en la lancha y bote; pero los golpes de mar hicieron zozobrar a uno y otro y se ahogaron todas las personas que venían a excepción del piloto, quedando el bergantín fondeado a tiro de cañón de la citada playa."

El piloto superviviente, según se dice también en el oficio de referencia, fué llevado a casa del cirujano de Ribadesella, "estando sumamente estropeado de los golpes de mar que ha sufrido."

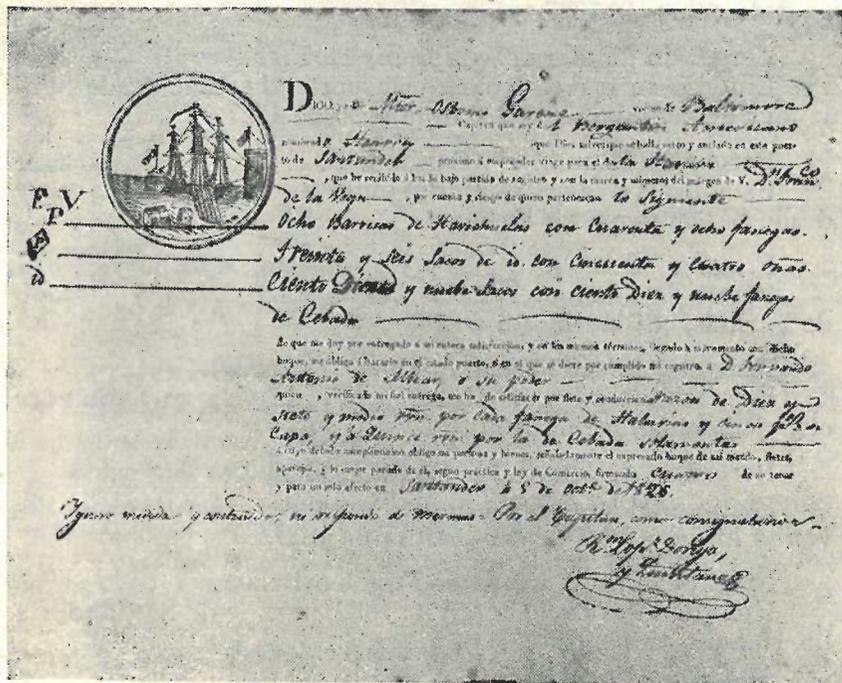
La tripulación del bergantín la integraban el capitán, un piloto y cinco marineros.

Grandes fueron siempre los peligros de la navegación sobre el mar de Castilla y con referencia a las costas santanderinas, cuando todavía pasaban frente a ellas numerosos veleros, conocemos la siguiente estadística de naufragios en los años de 1866 a 1880:

Santander, cercanías ... ..	57
Santoña y Laredo ... ..	37
San Vicente de la Barquera ... ..	20
Comillas ... ..	12
Suances ... ..	9
Castro ... ..	8
<hr/>	
Total ... ..	143

(Véase "Naufragios de España", publicado en el "Boletín de la Real Sociedad Geográfica", año 1881, págs. 134 y siguientes).

COMERCIO MARITIMO...



Conocimiento de embarque de un envío de alubias y cebada hasta La Habana, en el bergantín **Henry**, capitán Osborne Garene. Santander, 5 de octubre de 1826. Una hoja de 25,5 x 20,3 centímetros. (Col. Barreda.)

Bergantín "Naid". Capitán John Coshing, de Filadelfia.  
Quedó habilitado el 11 de diciembre de 1826, con un flete de harinas, sardinas prensadas, etc., destinadas a La Habana.

Bergantín "Emilia". Capitán, Thomas Barstour.  
Cargó harinas, garbanzos, etc., consignadas a La Habana, en 2 de enero de 1827.

Bergantín "Minerva". Capitán, Turman.  
Empezó su travesía para transportar harinas desde Santander a La Habana, en 26 de marzo de 1827.

Bergantín "Rambler". Capitán, G. Carey.  
Estaba a la carga el 15 de junio de 1827, para navegar desde Santander a La Habana.

Fragata "Comodoro Chaney". Capitán, Hyusbury.  
Partió de Santander con rumbo a La Habana, y cargado de harinas, el 6 de agosto de 1827.

Fragata "Alfred" (1). Capitán, J. E. Russel.  
Despachado para La Habana, soltó la vela en Santander el 7 de septiembre de 1827.

Bergantín "Néstor" (2). Capitán, Michel Whintey.  
Emprendía su derrota desde Santander a La Habana, llevando harinas, el 7 de septiembre de 1827.

Fragata "Elisa". Capitán, Timoteo Briant.  
Habilitada el 18 de enero de 1828, para ir de Santander a La Habana transportando harinas.

Bergantín "Forester". Capitán, Eden Wadsworth.  
Despachado en Santander para La Habana, el 15 de febrero de 1828.

Bergantín "Dionisio". Capitán, Osborne Garene.  
Cargado de azúcar, entró en Santander el 8 de marzo de 1828.

---

(1) Muy velero, hizo algún viaje, de Santander a La Habana, en 26 días.

(2) "Buque nuevo y de excelentes cualidades".

**Fragata "María". Capitán, Haley.**

Anclada en el puerto de Santander el 10 de marzo de 1828.

**Bergantín "Centurión". Capitán, P. S. Meyer.**

Habilitado en Santander el 15 de abril de 1828, para zarpar a La Habana.

**Fragata "Maine". Capitán, H. Hale.**

Se hizo a la vela en nuestra bahía, para llevar a La Habana un cargamento de harinas, escabeches, etc., el 3 de mayo de 1828.

**Bergantín "Brilliant", de 209 toneladas. Capitán, Samuel Creighton.**

Procedente de Trinidad, entraba en el puerto de Santander el 30 de junio de 1828, fletado con 3.299 quintales de cacao.

**Fragata "Florida". Capitán, Joseph P. Burnett.**

De retorno a La Habana, salió de Santander llevando harinas, garbanzos, sardinas prensadas, escabeche de besugo, etcétera, el 3 de julio de 1828.

**Fragata "Cicerón". Capitán, Rowland.**

Tenía 251 toneladas de porte y dejó el puerto santanderino en demanda del de La Habana, el 25 de agosto de 1828.

**Fragata "Shepar".**

Era su capitán y armador James Hall, del comercio de Nueva York, y emprendió viaje llevando harinas castellanas a La Habana desde el puerto santanderino, el 25 de septiembre de 1828 (1)

---

(1) Capitanado por William Weston al salir de Santander el 4 de febrero de 1829.

En otro viaje que hizo esta fragata, saliendo de Santander para La Habana, en 14 de abril de 1829, iba mandada por el capitán W. Blasland.

Fragata "Mount Wallaston". Capitán, Michel Whitney.  
"De buenas condiciones y forrada de cobre", abandona el puerto santanderino para ir a La Habana, el 30 de octubre de 1828, rindiendo viaje allí, después de treinta y siete días de navegación (1).

Fragata "Isidra". Capitán, E. Dren.  
Viniendo de Cádiz, anclaba en Santander el 2 de febrero de 1829.

Fragata "Cliffer Wayne". Capitán, J. Martín.  
Procedente de San Thomas, arribó a Santander el 13 de febrero de 1829.

Bergantín "Jasper". Capitán, Oliver Colbrun.  
Desde San Thomas, llegaba a Santander el 21 de febrero de 1829.

Bergantín "Roscius". Capitán, G. Vusman.  
Cargado de harinas, alubias, garbanzos, clavazón, machetes, hachas, etcétera, dejaba el puerto de Santander el 19 de marzo de 1829, con rumbo a La Habana.

Fragata "Athenes". Capitán, H. Hooper.  
En Santander, el 19 de marzo de 1829, viniendo de Hamburgo.

Bergantín "Bolívar", de 224 toneladas. Capitán, Cornelius Many.  
Comenzó su travesía en Nueva York y, el 29 de marzo de 1829 fondeaba en Santander.

Bergantín "Franklin". Capitán, J. K. Farley.  
El 13 de abril de 1829, concluía su viaje en Santander, procedente de Londres.

Bergantín "Falconer". Capitán, Ysaac Winsler.  
Estaba a la carga en la bahía santanderina el 15 de mayo de 1829, para ir a La Habana.

---

(1) Véase apéndice X.

COMERCIO MARITIMO...



AV no 79

Digo yo D. J. E. Russel. Muestra que soy de la fragata *Alfredo*  
que Dios salve, nombrada *Alfredo*  
que al presente está surto y anclado en el puerto de  
la Habana para, en la buena cuenta, seguir este presente viaje al puerto de  
Santander con cargo de cubierta de D. Fernando Antonio de Alcazar.

Conciento cajas de cera blanca en docenas diez docenas de cada  
una de docenas, blancas y limpias como el blanco.

de que me doy por enterada a mi entera satisfaccion, en los mismos términos llegados  
que sea a satisfacción con el dicho buque, me obligo a entregar en el citado puerto a  
el que se libre por cumplido mi registro a Don Juan de la Liza, su padre.

pagándome de peso convenientemente por las de valor por cada  
caja en plaza a un ofo corto.

Y sus averías acostumbradas, y para lo cual así tener y guardar, obligo a mi persona  
y bienes, dicho *Alfredo*, fletas, aparejos, y la mejor porción de él. En fe de lo cual yo  
Causante de un tenor, firmados de mi nombre, por mí, a por mi escribano  
el suso cumplido, los otros no valgan. Hecho en la Habana a 20 de Septiembre de 1827.

Ignora el contenido y no responde de averías.

*J. E. Russel*

Conocimiento de embarque de treinta cajas de cera blanca desde el puerto de La Habana hasta el de Santander, en la fragata americana **Alfredo**, capitán J. E. Russel. La Habana, 20 de septiembre de 1827. Una hoja 25,5 x 20 cms. (Col. Barreda.)

Bergantín "Ana Godsdén". Capitán, W. F. Northam.

"Forrado de cobre y de buena marcha", comenzó la navegación desde Santander a La Habana, el 8 de junio de 1829.

Bergantín "Sauth", de Boston. Capitán, Pierce.

Arribó a nuestro puerto, procedente de La Habana, el 11 de junio de 1829, trayendo azúcar y otros frutos coloniales (1).

"Unión". Capitán, R. H. Wode.

Rindió viaje en Santander, viniendo desde La Habana, el 11 de junio de 1829.

Fragata "París". Capitán, James Buffington.

"Buque de sobresalientes cualidades", partió de Santander para La Habana, cargado de harinas, el 12 de junio de 1829.

Bergantín "Favorita", de 134 toneladas. Capitán, B. Sampson.

Estaba a la carga en Santander, el 6 de julio de 1829, para ir a La Habana, habiendo venido de Trinidad (2).

Bergantín "Talismán", de 240 toneladas. Capitán, J. Prutt.

Recalaba en Santander, procedente de Trinidad de Cuba, el 21 de agosto de 1829, cargado de azúcar, palo de Campeche, café y tabaco.

Fragata "Libinia". Capitán, P. H. David.

Desde Nueva York, llegó a Santander el 7 de septiembre de 1829.

Bergantín "Charles", de 186 toneladas (Boston). Capitán, Frederik Freeman.

Arribó a Santander viniendo de Trinidad, el 5 de noviembre de 1829, cargado con 916 cajas y 29 barriles de azúcar.

---

(1) Véase apéndice XI.

(2) Véase apéndice XII.

COMERCIO MARITIMO...

VETEROS YANQUIS MATRICULADOS EN SANTANDER

**D**igo yo el Sr. *Eden Wadsworth* Capitán que soy de *Forester Anglo Americano* (que Dios salve) que se halla en este puerto próximo a emprender viaje para el de *La Habana* que he recibido a bordo bajo póliza de registro y que la marca y número del margen de *101*, por causa y cargo de quien perteneciera a *la ley*

*J. B. N. 81 y 82* *Arroz y tres libras de Garbanos de a ocho (ocho centavos)*  
*79 y 80* *Seis Cajas con harina y tres Cajas de Besugo en Escabeche*  
*96* *Seis Cajas de Harina de Maíz de Castilla*  
*101 y 880* *Ciento y cincuenta libras de Azúcar de a ocho (ocho centavos)*

de que me doy por entregado a mi entera satisfacción, y en los mismos términos, llegado a este puerto con dicho buque, me obligo a hacerlo en el citado puerto, o en el que se dare por cumplido el registro, a *Don Fernando Antonio de Maza*, o su poder quien, verificada mi entrega, me ha de satisfacer por este y conducción a *uno y tres cuartos por fanega por cada Ciento*, a qual fin se le ha de dar a *uno y tres cuartos* a cuyo debido cumplimiento obligo a las personas y buques, señaladamente el expresado buque de mi mando, fletes, aparejos y lo mejor parte de él, según práctica y ley de Comercio, a *quince Cientos de un tope* y para un solo efecto en *Santander* a *26 de Febrero de 1828*

*Yo Eden Wadsworth y mi difunto Sr. General de Distinguido*  
*Eden Wadsworth*

Conocimiento de embarque para el puerto de La Habana de harina, garbanzos, escabeche de besugo y chacoli, en el bergantín angloamericano **Forester**, capitán Eden Wadsworth. Santander, 26 de febrero de 1828. Una hoja de 25,5 x 20 cms. (Col. Barreda.)

## VELEROS YANQUIS MATRICULADOS EN SANTANDER

Goleta "Telégrafo de Boston". Capitán, Jeremías Ceema.

Apresada por el corsario francés "El Horóscopo", fué subastada en Santander, el 11 de diciembre de 1799, interviniendo el cónsul yanqui, don Luis M. O'Brien, adjudicándose a don Lucas José de Barredo, quien pagó por dicha goleta 38.540 reales vellón, para matricularla en Santander, en 3 de enero de 1800, con el nombre de "La Paloma".

Fragata "Comercio", de Boston.

Quedó matriculada en Santander, recibiendo el nombre de "Joven María" (a) *La Firmeza*, en el mes de abril de 1800, y desplazaba doscientas cincuenta toneladas.

Goleta "Nuestra Señora de la Esperanza".

De ciento seis toneladas, "perteneía totalmente en propiedad a don Felipe Faci, español nacido, vecino y natural y de San Agustín de la Florida, quien la adquirió por escritura de venta que a su favor, hizo don Luis Crousillac, vecino y comerciante de Filadelfia, en los Estados Unidos de América, a 8 de septiembre de 1800, subastada por el Notario público, Clemente Biddle, en la cantidad de ocho mil pesos fuertes". Pasó a figurar en la matrícula santanderina el 9 de abril de 1801.

Fragata "Ana".

Fué comprada en Boston por dos mil seiscientos duros, teniendo trescientas toneladas, e incluyéndose en la lista de navíos santanderinos en 2 de junio de 1801.

Fragata "Connecticut".

Don Juan de Trueba, armador santanderino, la adquirió en nuestra ciudad para inscribirla en la matrícula local, el 27 de agosto de 1802, cambiándola de nombre y poniéndola el de

“La Diligencia”, (a) *La Carmela*, para salir, días después, cargada desde nuestro puerto para el de Montevideo al mando del Capitán don José Ramón de Uribe. Dicha fragata, de cuatrocientas cincuenta toneladas, “estaba forrada de cobre, y se le daba cuatro años de vida”.

Fragata “Fidelidad”.

“Forrada en cobre y construída de intento en Filadelfia, para mucho andar”, tenía 70 pies de quilla limpia, 25, de espora o largura absoluta; 25, de manga y 13 de puntal, siendo su armador el comerciante santanderino, don Francico de Sayús, quien la armó en corso y mercancía, el 8 de enero de 1805, para hacer un crucero de Santander a Veracruz.

Goleta “San José” (a) *La Verganza*.

La adquirió don Bartolomé de Azpurúa, vecino de Soto Iruz en el año 1809, cuando estaba la indicada goleta anclada en el puerto de Cádiz, “siendo buque acabado de construir, de 120 toneladas, ciertamente hermoso y muy andador, pudiendo cargar dos mil fanegas de cacao”.

Goleta “Mariner”, de Boston.

Aguirre Hermanos, armadores santanderinos, compraron, el 28 de diciembre de 1812, la indicada goleta a Roberto Bloys, capitán del bergantín de guerra inglés “La Lira”, que la apresó en su viaje de Boston a Bayona. La goleta, de cuarenta toneladas, adquirida por 1.600 pesos fuertes, recibió el nombre de “Numancia”, cuando pasó a formar parte de la flota comercial santanderina.

Goleta “Palafox” (a) *La Unión*.

Era su arqueo de 112 toneladas y pasó a ser propiedad del santanderino don Juan de Carredano, quien pagó por ella, en Londres, la cantidad de ochocientas cuarenta libras esterlinas, inscribiéndola, después, en la matrícula de nuestro puerto, el 15 de febrero de 1814.

Goleta “Santa Rita”.

Perteneía a don Fernando de Uriarte, que la compró en Santander, pagando ochenta mil reales de vellón, y teniendo de arqueo 117 toneladas; fué matriculada el 26 de abril de 1814.

Goleta "Mulata".

Don Joaquín Muñoz, vecino de Santander, la vendió por 120.000 reales vellón a don Juan de Carredano, quien la hizo matricular en nuestro puerto el 14 de febrero de 1815. Dicha goleta desplazaba 177 toneladas.

Goleta "Nicolasa".

La adquirió en Londres don Juan Carredano, pagando "1.500 libras de dinero legal de la Gran Bretaña", a don Enrique Sanders, y fué matriculada el 20 de mayo de 1815, en el puerto de Santander.

Fragata "Ana Luisa" (a) *Calipso*.

De 275 toneladas, la vendió don Claudio de Grandi, "natural y originario de Santa Cruz de Tenerife, en 6.500 pesos fuertes, a don Juan Powel, del comercio de La Habana, matriculándose en Santander el 8 de octubre de 1815".

Corbeta "San Fernando".

Botada al agua en los Estados Unidos de América, con el nombre de "Tetis"; tenía 433 toneladas de arqueo, y al pertenecer a Mr. Justin Foustad, armador de Burdeos, se vendió en Santander el 25 de julio de 1816, en la cantidad de 80.000 francos.

El 28 de septiembre de 1816 quedó habilitada para hacer un viaje "a la costa de Africa y tráfico de negros para La Habana", partiendo desde nuestro puerto (1).

Goleta "María Dolores" (a) *La Lince*.

Perteneciendo al montañés don Demetrio Antonio de Reigadas, desplazaba 44 toneladas y se vendió, dicha goleta, en 21.141 reales de vellón, para matricularla en Santander el día 5 de diciembre de 1820.

Bergantín "Dionisio".

Era su armador Cristián J. Burkle, adquiriéndole, des-

---

(1) Tenemos en publicación un trabajo titulado "La trata desde el puerto de Santander".

pués, en 13.200 pesos fuertes, el 24 de septiembre de 1829, los armadores santanderinos Bolado Hermanos y Quintana.

**Bergantín "Charles".**

Construído en Dresden (Estado de Maine), "tenía una cubierta y dos palos, popa cuadrada, sin jardines y, a proa, una figura de violín, siendo de 186 toneladas". Fueron sus armadores los señores William Freeman, Sette Clark y Peter Sears, de Boston, y estando dicho bergantín anclado en Santander el 21 de septiembre de 1829, al mando del capitán Frederic Freeman, lo compró el santanderino don Juan de la Pedraja, pagando 6.025 pesos fuertes. Al ser inscrito el "Charles" en la lista de buques santanderinos se le puso el nuevo nombre de "Gregorio Gerardo", con el cual partió para La Habana el 16 de octubre de 1829.

**Fragata "Florida", de Boston.**

Don Joaquín de Arrizabalaga, vecino y comerciante de Santander, la adquirió el 10 de abril de 1829, cuando estaba fondeada en nuestro puerto la citada fragata, cuyo desplazamiento era de 246 toneladas, habiendo sido antes propiedad de los señores Tasher y Livet.

El 25 de junio de 1830 la vendía Arrizabalaga al comerciante santanderino don Antonio Labat, quien pagó por ella 240.000 reales de vellón.

Al matricularse la "Florida" en nuestro puerto recibió el nombre de "Rossini".

**Bergantín "Centurión".**

El armador santanderino don Dionisio de Aguirre, adquirió el citado bergantín, al cual puso el nombre de "Montañés", cuando fué incluido en la matrícula de nuestro puerto, en el año 1830.



## Apéndice I

### NAVIOS MATRICULADOS EN SANTANDER EL AÑO 1788 <sup>(1)</sup>

		<u>Toneladas</u>
Fragata	Nuestra Señora de la Esperanza	200
"	La Vizcaína	211 $\frac{1}{2}$
"	La Amable María Rosa	300
"	San José y los Santos Mártires	300
"	La Humildad	300
"	La Marquesa de Valbuena de Santander	230
"	El Santander y los Santos Mártires	300
"	La Princesa de Asturias (a) <i>Mercurio</i>	300
Paquebot	Nuestra Señora del Camino	130
"	Nuestra Señora de los Dolores	180
"	El Brillante San Miguel	65
"	El San José y Animas	140
PUERTO DE SANTONA		
Bergantín	San Juan Bautista	18
Patache	Santa Bárbara	30
Quechemarín	San Juan Bautista	18
Barca	Nuestra Señora de Aránzazu	10
"	La Famosa Guerrera	15
PUERTO DE SAN VICENTE		
Quechemarín	Nuestra Señora de ... ..	14

(1) Véase "El Archivo del Real Consulado de Santander", por don Tomás Maza Solano, C de la Real Academia de la Historia, Santander, 1935.

BUQUES MATRICULADOS EN SANTANDER  
EL AÑO 1800

Propiedad	Buques	Nombres	Toneladas
SANTANDER			
Conde de Campo- Giro	Fragata	"Cantabria"	225
Idem	Bergantín	"Volante"	120
Idem	Idem	"Comercio de Alejandria"	250
Idem	Fragata en grada	... ..	...
D. Martín Martia- rena	Bergantín	"El Comercio"	100
D. Nicolás de Ageo	Bergantín	"Esperanza"	100
D. Francisco Du- rango	Fragata	"Suerte"	190
El mismo	Bergantín	"Buena dicha"	180
El mismo	Bergantín	"Gazalla"	70
Aguirre hermanos	Fragata	"El Santander"	260
Los mismos	Bergantín	"Isabel"	240
Los mismos	Bergantín corsario	"El Cachupín"	100
D. Manuel de Al- tuna	Bergantín	"El Volador"	120
D. Manuel Antonio Echevarría	Fragata	"Los dos hermanos"	180
El mismo	Bergantín	"Cerveccero de Cañadio"	120
D. Lucas José Ba- rredo	Goleta	"La Paloma"	60
D. Pedro José Mi- guelperuzena	Bergantín	"Buena fe"	170
El mismo	Bergantín	"Primavera"	80
D. José Arangoiz	Fragata	"Nuestra Señora de la Gloria"	500
El mismo	Fragata	"Impensada"	400
D. José Antonio de Sives	Bergantín	"El Pájaro marino"	200
D. Juan Gutiérrez Bárcena	Fragata	"María Josefa"	480

COMERCIO MARITIMO...

Propiedad	Buques	Nombres	Toneladas
D. Pedro Larrea	Bergantín	"Hércules"	190
D. Ramón Xavier de Vial	Bergantín	"Confianza"	150
El mismo	Goleta	"Esperanza"	60
D. Pedro Labat	Bergantín	"San Pedro y San José"	80
D. Francisco Aguado	Bergantín	"San Francisco de Asís"	138
D. Matías de Heras Soto	Bergantín	"Pacífico"	150
D. Manuel Fernández de los Ríos	Fragata	"Firmeza"	276
D. Pedro González	Bergantín	"San Pedro Telmo"	190
El mismo	Bergantín	"San Antonio"	60

SANTONA

D. José de Cubillas	Patache	"Nuestra Señora de la Aparecida"	30
---------------------	---------	----------------------------------	----

COMILLAS

Dña. Bárbara Fernández de Castro	Cachemarin	(a) "Santo Cristo del Amparo"	15
D. Joaquín Fernández de Castro	Cachemarin	"Santo Cristo de Burgos"	12

SUANCES

D. Antonio Cevallos	Cachemarin	"San Antonio"	25
---------------------	------------	---------------	----

SAN VICENTE DE LA BARQUERA

D. Antonio Carran- ceja	Bergantín	"San Antonio"	30
----------------------------	-----------	---------------	----

Santander, 20 de mayo de 1800.

(Firmado: **Pedro González.**)

(Col. Barreda.)



## Apéndice II

Entre los comerciantes santanderinos que sostenían relaciones mercantiles con los Estados Unidos, durante los últimos años del siglo XVIII, citaremos a don Francisco de Echagüe, a don José de Legarra y a don Antonio de Sives, de los cuales hemos visto una reclamación elevada al Príncipe de la Paz, desde Santander, el 3 de mayo de 1796, pues siendo consignatarios de la fragata norteamericana "Columbus", capitaneada por Abner Litthrop, fletada en Charleston para nuestro puerto con 224.677 libras y media de cacao, peso de América, cargamento que, con el indicado barco, llegó al puerto de San Sebastián, donde se recibió "un despacho inquisitorial del Consulado de Cádiz" para intervenir el producto líquido del repetido cargamento, alegándose, como causa del embargo, que era procedente de la presa hecha por el corsario francés nombrado "El General Labeaux", su capitán Galleland, a la fragata española "La Sacra Familia", cuando iba en viaje de La Guaira a Cádiz, llevando, además del cacao de referencia, otras partidas de añil, algodón, café y madera.

Las mercancías que transportaba "La Sacra Familia", así como dicha fragata, fueron llevadas al puerto de Charleston por el citado corsario francés, vendiéndose públicamente en subasta y adquiriéndose la carga por los señores Juan Frederik Kern, G. Schutt y Edwar Norch, socio de la firma Norch Vesey, todos ellos residentes y comerciantes en Charleston, los cuales pusieron a bordo de la fragata "Columbus", para su viaje a Santander, el cacao.

Se fletó la "Columbus" desde Charleston a Santander, especificándose en el contrato que la fragata haría un viaje redondo, volviendo al punto de partida, después de venderse en nuestro puerto el cacao, cuyo producto debía de invertirse en otros géneros, que debía llevar, como tornaviaje, el expresado buque, conviniéndose en pagar a sus armadores seis mil ochocientos pesos fuertes en total, y sin contar las estadías.

La reclamación contra el cacao, que trajo desde Charleston la fragata "Columbus", fué promovida por don José Ignacio de Inciarte, dueño de la fragata "La Sacra Familia", basándose en que había sido apresada el 7 de septiembre de 1796, "después de ajustada felizmente la paz de España con Francia y pasado el término señalado para las hostilidades, por lo cual fué ilegal la presa, y debía recuperarse con su cargamento".

Los consignatarios santaderinos, al oponerse a la pretensión de Inciarte, presentaron una certificación de Jorge Reed, "uno de los jueces nombrados para guardar la paz en el distrito de Charleston y notario público en dicha ciudad", en la cual se hacía constar que "La Sacra Familia", capitaneada por G. de Echegoya, apresada por el corsario francés "General Labeaux" y conducida al citado puerto americano, donde reclamó el Cónsul de España, don Diego Murphi, fué vendida y autorizada la venta por el Almirantazgo americano, según el correspondiente decreto (1).

(1) Véase Archivo Histórico Nacional. Legajo 3890. Exp. 9, núm. 1.

## Apéndice III

### VENTA PUBLICA EN SANTANDER

“El día 26 del mes de Floreal, estilo republicano, o 15 de mayo de 1799, se procederá al Remate del Buque, y carga de la fragata americana “Peggy”, su capitán Williams Baird, apresada por los corsarios franceses el “Hazard”, su armador, el ciudadano Juan Baptista Jouanhau; “La Gaguere” y “La Reu-site”, armador Luis Peche, y el “Leger”, su armador Souler Lacaze.

Dicho Remate se hará (*en virtud de las sentencias dadas*), en presencia del ciudadano Neveu, Cónsul de la República Francesa en este puerto, y del señor Comandante de Armas, a la solicitud de dichos ciudadanos Jouanhau, Peche y Souler Lacaze, *armadores de dichos corsarios*.

### DISTRIBUCIÓN DE LOS LOTES

Dos mil cien quintales, poco más o menos, de cacao, de Caracas, repartidos en lotes de 40 sacos cada lote.

- Núm. 1 a 35 Treinta y cinco lotes de 40 sacos cada uno, con un peso de 52 a 57 quintales, a vender el quintal de cien libras castellanas.
- ” 36 a 37 Dos de 110 Corachas del mismo cacao, a 55 cada lote.
- ” 38 Uno de 87 sacos del mismo cacao, que ha salido algo mojado, a vender el quintal.
- ” 39 a 40 Dos lotes de cera amarilla, en 10 barriles, con peso de siete quintales cada lote, a vender el quintal expresado arriba.
- ” 41 Un Relox con sus guarniciones.

A continuación de referido Remate, se procederá al de la fragata "Peggy", con sus aparejos, pertrechos y dependencias, según el Inventario depositado en manos de su consignatario, don José Antonio de Arrangoiz.

### PROPORCIONES PRINCIPALES DE DICHA FRAGATA

Largura de eslora ... ..	65 pies
Manga ... ..	19 ídem
Altura del entrepunte ... ..	4 ídem
Ídem de la bodega al entrepunte ... ..	8 ídem 6 pulgadas.

### CONDICIONES DE VENTA

Dicho cacao se venderá obligándose los compradores a extraerlo a dominios extraños.

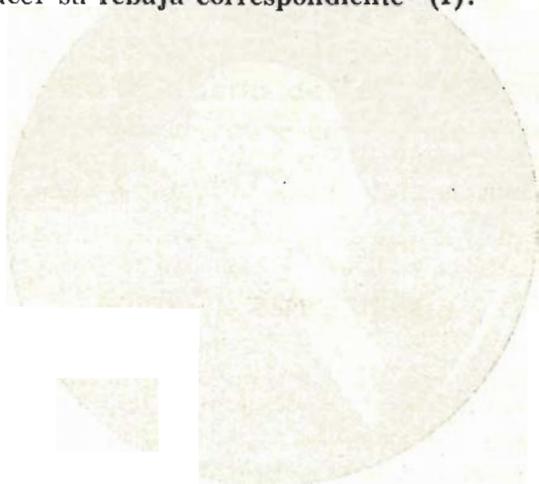
Al tiempo de la venta, se prevendrá a los compradores si los derechos de Aduana, Consulado y Alcabala serán de su cuenta o de los Vendedores. La entrega de los citados Efectos, como la de la Fragata, se hará en el estado y condición en que se hallaron sin rebaxa ninguna, por cualquier motivo que sea, así por el de averías y mal estado, como por cualquier otro. Los compradores tendrán facultad, durante los dos días que preceden a la venta, de ver y examinar dichos Géneros y Fragata, desde las 9 de la mañana hasta las 6 de la tarde. La entrega de los efectos rematados, se hará en los cuatro días que sigan al total Remate, por orden de adjudicación, es decir, por el número 1, sucesivamente, hasta el último. Dicho término expirado, los riesgos, gastos, almacenajes, etc., serán de cuenta de los compradores y, si en los cuatro referidos días no hubiesen recibido sus lotes, se procederá a nuevo remate, por

COMERCIO MARITIMO...

cuenta y riesgo de los rematantes que no se hubiesen hecho cargo de dichos lotes. El pago se hará al contado y sin descuento ninguno, en oro y plata efectiva, y no en vales Reales, ni otros cualesquiera que fuesen con quebranto.

El cacao y cera existen en los almacenes de Casa de don Pedro de Larrea y don Antonio Pineda.

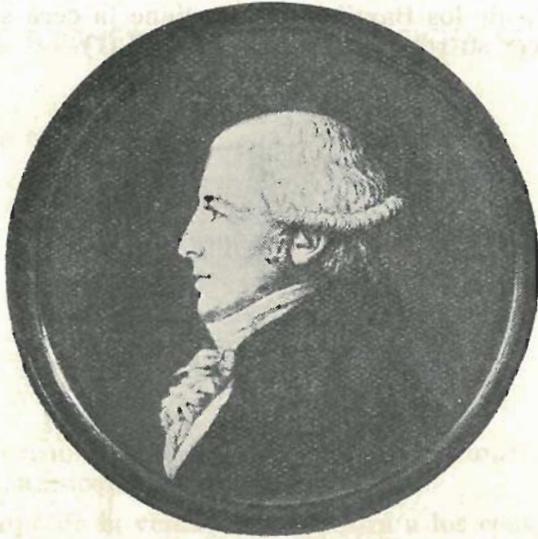
La Tara de los Barriles que contiene la cera se verificará para hacer su rebaja correspondiente" (1).



---

(1) De una hoja impresa sin pie de imprenta, Col. Barreda.

FERNANDO BARREDA



D. Ramón de Vial y Gonzalo del Río  
que, asociado a su padre, propuso al  
Rey Carlos IV establecer un servicio  
regular de navíos entre Santander y  
los Estados Unidos.

(Retrato perteneciente a don  
Aguiles de Vial, Comandante de  
Marina de Santander).

## Apéndice IV

Condiciones bajo las cuales, nosotros, D. Nicolás y D. Ramón de Vial, padre e hijo, nos obligamos a despachar desde este puerto de Santander, el día primero de cada mes, durante cinco años consecutivos, un barco correo que lleve los pliegos de S. M. al puerto de los Estados Unidos de América, que S. M. se digne elegir.

1.ª—Será obligación nuestra poner suficiente número de embarcaciones de porte de cien a ciento veinte toneladas, bien provistas de todo lo necesario, y a despachar una el día primero de cada mes, con los pliegos de S. M. y correspondientes al público.

2.ª—Será de nuestro cargo tripular estas embarcaciones con capitanes y marineros de toda satisfacción, y de nuestra cuenta, la satisfacción y pago de sus sueldos y comidas.

3.ª—Serán de nuestra cuenta y riesgo todos los daños y perjuicios que las embarcaciones reciban, al hacerles las reparaciones necesarias y el reponer cualquiera de ellas que se pierdan.

4.ª—Por cuanto es muy conveniente para los aumentos de la Marina, emplear a los muchachos que se inclinen a esta pretensión, será de nuestra obligación hacer que los capitanes lleven cada viaje un novicio y un muchacho que sólo haya hecho un viaje.

5.ª—Harán estas embarcaciones sus viajes de ida y vuelta

directamente, sin hacer arribada alguna por ningún pretexto, a menos que lo sea indispensable para salvar sus vidas.

6.º—No podrán, los capitanes de estas embarcaciones, ni a la ida ni a la vuelta, tomar más carga que la necesaria para lastrarlas suficientemente.

7.º—Llegado que hayan estas embarcaciones al puerto de América que se les señale, se detendrán en él treinta días, contados desde el de su llegada, para recibir los pliegos para su regreso.

8.º—Por si sucede que, en el intermedio de los días señalados para la salida de estos correos, sea necesario despachar algún aviso extraordinario, deberán siempre tener preparado y pronto un navío, de manera que se pueda hacer a la vela dentro de las veinticuatro horas, después de recibida la orden, sin que por esto se interrumpa la salida de los correos en los días señalados.

9.º—Para la entrega de los pliegos, acá y allá, observaremos y haremos observar a los capitanes las órdenes que se nos den.

10.º—Si no se considerase necesario el despachar un correo cada mes, se hará lo que S. M. mande.

11.º—Por cada viaje redondo que haga cada embarcación de ida, estada y vuelta, se nos han de pagar por cuenta de Su Majestad cuarenta y cinco mil reales de vellón al regreso de cada navío.

12.º—Si sucede que alguno de estos navíos se pierde, será de cuenta nuestra, como queda pactado en la condición tercera, pero en este caso se considerará devengada a nuestro favor y adquirida la expresada cantidad de cuarenta y cinco mil reales de vellón, desde el instante en que el navío emprendió su viaje de ida, y se nos pagarán sin descuento alguno.

13.º—Serán para S. M., y a beneficio de su Real Erario, todos los fletes que ganan a la ida y a la vuelta estas embarcaciones; y sólo será para nosotros lo que paguen los pasajeros.

14.º—Nos sometemos a lo que la Real Piedad de S. M. quiera conceder en punto a las gracias, privilegios y exenciones que hayan de gozar estos buques y sus tripulaciones.

COMERCIO MARITIMO...

15.<sup>a</sup>—Durará esta nueva obligación cinco años consecutivos y empezarán a contar cuatro meses desde que se nos haya dado la orden para el establecimiento.

16.<sup>a</sup>—Si durante estos cinco años se interrumpe la paz que actualmente reina entre S. M. y demás potencias de Europa, quedará también interrumpida esta nuestra obligación, pero si fuere del agrado de S. M., proseguiremos en el despacho de los correos por cuenta de la Real Hacienda.

Santander, marzo 26 de 1787.

Nicolás de Vial e Hijo (firmado) (1)

---

(1) Archivo Histórico Nacional, Estado. Legajo 3889, núms. 4-11.



## Apéndice V

Como antecedentes de interés para obligar a hacer el tráfico marítimo entre los puertos españoles, utilizando navios de bandera nacional, publicamos ahora los siguientes documentos, guardados en el Archivo Provincial de Santander (m. ss. del Real Consulado, Leg. 191).

“Con fecha 20 de septiembre último dije a V. SS., de orden del Consejo, lo que sigue: “El Excmo. Sr. D. Pedro Cevallos remitió, de orden del Rey nuestro señor, para el Consejo Supremo de Hacienda, en Junta general de Comercio y Moneda, consulte a S. M. a la mayor brevedad y sin pérdida de tiempo, lo que se le ofrezca y parezca, una consulta del Consejo del Almirantazgo, y un oficio del Sr. Secretario del Despacho de Marina, relativos a que conviene hacer observar lo resuelto por diferentes Decretos, Cédulas y Pragmáticas que cita, expedidas de muy antiguo, mandando ahora con el objeto de fomentar el comercio y marina, que en lo sucesivo ningún buque extranjero pueda cargar en nuestros puertos frutos de nuestra cosecha ni de otra para hacer el comercio de cabotaje en nuestra península, ni transportarlos de ésta a sus islas adyacentes, bajo la pena de confisco de carga y buque, y otras que expresa; y observando el Consejo que una prohibición tan absoluta podrá, acaso, no sólo producir reclamaciones de las potencias extranjeras, más o menos fundadas en el estado actual de su recíproco comercio con el nuestro, sino también paralizar o, al menos, atrasar, los mismos transportes en grave daño de los naturales y de su comercio, ha acordado que, a fin de consultar a S. M. lo más conveniente a su real servicio, se sirvan V. SS., con toda la brevedad que S. M. encarga, informarle por mi mano y con toda reserva lo que crean oportuno sobre este interesante punto, y si dará lugar semejante provi-

dencia a reclamaciones de las potencias extranjeras". Y no habiendo contestado, se lo recuerdo a V. SS. para que lo verifiquen a la mayor brevedad.

Dios guarde a V. SS. muchos años.

Madrid, 13 de febrero de 1817.

(Firmado: *Manuel del Burgo*)

Señores del Consulado de Santander.

Real Consulado de Santander.

“La confianza con que el Consejo Supremo de Hacienda, en junta de Comercio y Moneda, ha tenido a bien honrar a este Consulado, pidiéndole informe reservado acerca de las ventajas o perjuicios de prohibir a todo buque extranjero el comercio de cabotaje en los puertos de España, exigía de nosotros un examen maduro de asunto de tanta gravedad y un conocimiento de las leyes con que en esta parte se gobiernan las demás naciones, para dar una opinión fundada. Por esta razón nos hemos visto en la precisión de detener nuestra respuesta; mas ahora, mediante el nuevo encargo que V. S. se sirve hacernos, expondremos brevemente nuestro dictamen. Sabemos, por las noticias que hemos pedido, y se nos han dado, que las leyes de Inglaterra prohíben el tráfico de cabotaje a todo buque no inglés; las de Holanda, Dinamarca, Suecia y Hamburgo no lo prohíben, pero lo sujetan a formalidades y al pago de derechos tan exorbitantes que, aunque no expresa, puede decirse que es una tácita prohibición. En Francia son también muy gravosos los derechos que pagan nuestros buques, y como, por otra parte, hay un número crecidísimo de buques pequeños en todos los puertos de aquella nación por la parte del océano, vienen los nuestros a estar privados de la navegación de cabotaje. De las potencias de los mares de Mediodía y Oriente de la Península, no tenemos exactas noticias. De esta base y del derecho que todo Gobierno tiene a dictar aquellas providencias que estime útiles a su comercio e in-

industria, siempre que no estén en oposición con los convenios o tratados hechos por él con otras naciones, se deduce, por clara consecuencia, que ninguna de éstas pudiera razonablemente sentirse de la prohibición de que se trata y que, el Rey nuestro señor, puede, sin ofensa de ellas, decretarla. Pero su real ánimo, que mira con paternal cuidado a la utilidad y conveniencia de sus amados vasallos, atenderá, sin duda, a que, en las circunstancias del día, pueda ser más perjudicial que provechosa una absoluta prohibición a los extranjeros de hacer el comercio de cabotaje, en razón de la continua presencia de piratas insurgentes en nuestras costas; y, así, combinando en su soberana reclitud los derechos del Trono con el bien de sus pueblos, tomará por ahora un partido medio. Este, a nuestro entender, se puede ceñir a mandar que todo buque extranjero pueda libremente tomar carga en un puerto de España para otro u otros, incluso los de las Islas Canarias, con tal que, cualesquiera que sean los efectos que reciban a su bordo, paguen un derecho extraordinario de 3 por ciento de su valor, y el buque, en cada uno de los puertos de su destino, incluso los de salida, ocho reales de vellón por tonelada, aplicado uno y otro a los fines que S. M. se digne señalar; advirtiéndole que no se considera como navegación de cabotaje la de los buques extranjeros procedentes del Extranjero que, después de haber dejado parte de su carga, sigan con el resto, que hubiesen tomado en el puerto de su primera salida, a otro u otros de España.

Por este medio se facilita al comercio español el transporte de sus efectos con seguridad si las circunstancias le hacen peligroso por bandera española; y a ésta, mediante el insinuado aumento de derechos a los buques extranjeros, viene a dársele una ventaja que casi equivale al privilegio exclusivo.

Es cuanto se nos ofrece en el asunto que hemos reflexionado con madurez e imparcialidad, propias de nuestro celo por el real servicio, y de nuestro respeto al Supremo Consejo de Hacienda.

Dios guarde ... ..

Santander ... .. de 1817".

Sr. D. Manuel del Burgo.



## Apéndice VI

### MOLINOS DE MAREAS EN SANTANDER

Al hacerse el Catastro de la Villa de Santander en 1753, de acuerdo con los proyectos hacendísticos del Marqués de la Ensenada, se manifiesta en la pregunta XVII del correspondiente cuestionario "que sólo hay en la jurisdicción de esta Villa diferentes molinos harineros que muelen todo el año con el agua del mar, uno propio de don Fernando Calderón de la Barca, de dos ruedas, en el sitio del Campón, distante tres cuartos de legua, y le da de renta anualmente veinticuatro fanegas de trigo; otro de dicho don Fernando, de ocho ruedas, en término del Echar, distante una legua, y le da al año ciento ocho fanegas de maíz; otro de María Antonia de Noriega, de dos ruedas, en el sitio del Campo, y anualmente percibe de renta diecinueve fanegas de trigo; otro de dos ruedas de dicha doña María, en el referido sitio, que le produce veinticuatro fanegas y media de trigo; a cuarto y medio de legua, otro de cuatro ruedas de don José de Noerquerra, en el sitio de Matas, a una legua, y le pagan veintiséis fanegas de maíz y seis de trigo; otro de don Juan Manuel Velarde, de tres ruedas, en el sitio de Libeza, a tres cuartos de legua, que le produce treinta fanegas de maíz; otro de dos ruedas en el sitio de Coterón, a media legua, de don Nicolás de Castejón, y le produce seis fanegas de maíz; otro del mismo, de cuatro ruedas, en el sitio de Ruados, a media legua, que le produce en renta treinta y un fanegas de trigo; otro de don Pedro de la Cantolla, de dos ruedas, en el sitio de Hulo, a media legua, que le produce en renta dieciséis fanegas y media de trigo; tres casas de molino, que se componen de nueve ruedas bajo un cubierto, propias del Colegio de la Compañía de Jesús, en el si-

tio de La Reyerta, a media legua, que anualmente producen cien fanegas de trigo; otro molino del Monasterio de San Jerónimo de Santa Catalina del Monte de Corbán, de tres ruedas, que produce al año veinticuatro fanegas de trigo; otro del referido Monasterio, de tres ruedas, en el sitio de La Reyerta, a media legua, que produce en renta veinticuatro fanegas de trigo; otro de dicho Monasterio, de cuatro ruedas, en el sitio de Juenga, a una legua, que produce dieciséis fanegas y media de trigo y otras tantas de maíz; otro de dicho Monasterio, de cuatro ruedas, en el sitio de Perujo, a media legua, que produce doce fanegas de trigo y dos de maíz; otra de don Francisco Javier de Ceballos, de dos ruedas, en el sitio de Maliaño, a una legua, y produce veinte celemines de maíz; otro del dicho don Francisco, en el sitio de Oleo, a una legua, que produce treinta y tres fanegas de trigo”.

En una exposición presentada al Ayuntamiento de Santander, el 16 de octubre de 1787, por Francisco Antonio de Estrada, Antonio San Miguel, Francisco Prieto, Francisco San Miguel, Francisco Méndez, Joaquín Prieto y Gutiérrez, Juan Prieto, José Cimiano, Juan de Quijano, Manuel Prieto y Alonso de San Miguel, “molineros habitantes en los sitios de Hulo, La Reyerta y el Campo”, decíase que “desde muchos años a esta parte han conducido a las panaderías públicas las harinas que se necesitan para el abasto y consumo, a causa de que todos los citados molinos se hallan sobre las aguas del mar y por consiguiente se ven precisados a conducir dichas harinas en sus faluchos o bateles a la ciudad, pues de lo contrario se haría una notable falta y resultaría un grave perjuicio al consumo por ser un género de primera necesidad, así por la falta de carros en muchas ocasiones como por la penuria del tiempo que se experimenta y los innumerables gastos originados”, reclamando los citados molineros al Concejo santanderino por “haber llegado el Cabildo de Mareantes a embarazar dicha conducción por mar, tanto para trasladar el trigo a dichos molinos como para el regreso de sus harinas, y que dicha conducción ha de hacerse precisamente por tierra”.

Los mareantes santanderinos del Cabildo de San Martín, en el siglo XVII, que solían reunirse en el Cantón de la calle de la Mar, cuando no iban a la pesca ni a trabajar en sus haciendas, protestaron tumultuosamente en alguna ocasión yen-

COMERCIO MARITIMO...



San Pedro del Mar. Ruinas del Molino de Aldama, a la bajamar. (Foto Barreda.)

do todos a la Plaza de la Villa para pedir al Alcalde Mayor "que evitase que el maíz en harina comprado diariamente para su sustento no se encareciese, sintiendo tanto la extracción de ello, que frecuentemente ellos y sus mujeres levantan el grito por las calles cuando ven que las pasiegas lo llevan en sus cuévanos, con ser en muy corta porción, y suelen quitárselo, y esto nunca se ha estimado ni debe estimarse por tumulto", protestando también los del citado Cabildo "de que el Alcalde Mayor, el Procurador general y los Regidores de la Villa tolerasen que mujeres renoveras levanten el maíz de la plaza para venderlo molido a mayor precio, *cuando son mareas muertas y no entra agua de mar en los molinos de las presas para poderse moler, en cuyas ocasiones hasta el pan cocido de trigo que viene de fuera se encarece*". (1).

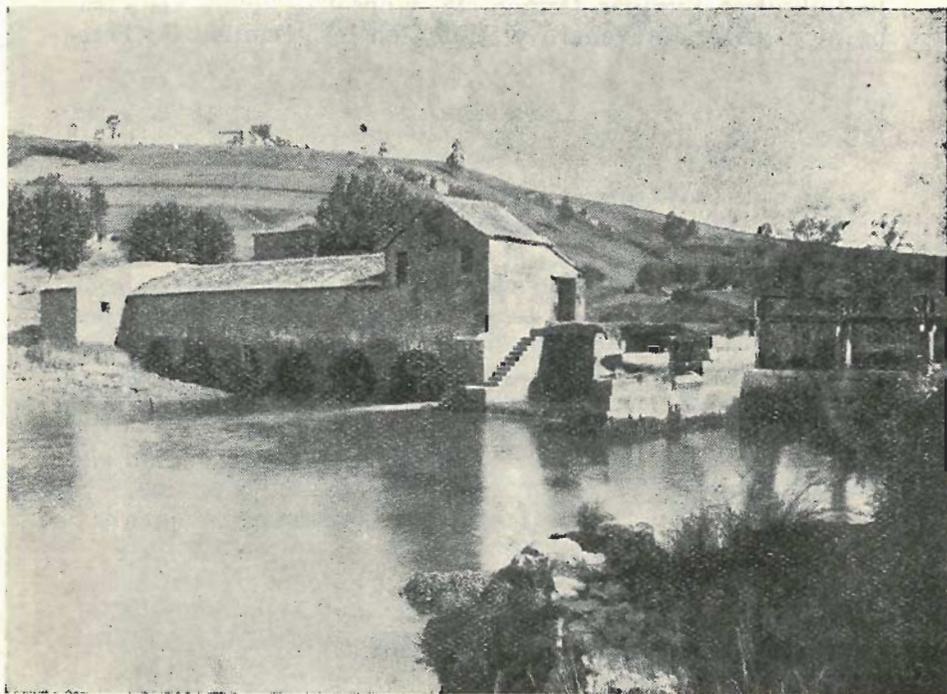
El 29 de marzo de 1790 otorgó don Francisco Ramón de la Puebla, en la ciudad de Santander, una escritura por la que "dió en arrendamiento a don Francisco y a don Juan de Solinis, arquitectos de Marina, una posesión de tierra laborable en el sitio de Molnedo, a la izquierda y a la bajada de los caminos reales que dirigíanse al barrio de Miranda y a los castillos, inmediata a las cercas de los molinos arruinados propios del otorgante", correspondiendo al citado Puebla, además de los molinos arruinados, los arroyos y sus orillas contiguas, siendo la duración del arrendamiento por nueve años y precio de ciento cincuenta reales al año, siendo obligación de los arrendatarios durante dicho tiempo tener la referida posesión de tierra cerrada sobre sí con murallas de mampostería, y que en la cerca de uno de los molinos por donde en el citado año se despeñaba el agua, "se formaría uno de una o dos ruedas, según pareciese", debiendo dejar a la conclusión del contrato, y a favor del otorgante, el molino y la tierra correspondiente.

Estos molinos, situados en Molinedo, Molnedo o Moledo, propiedad de Puebla, trabajaban, antes de estar arruinados, con las aguas embalsadas que procedían de la Fuente del Pi-

---

(1) Véase una representación impresa, sin año, en 8 páginas folio, elevada al Rey por don Francisco de Herrera Guarnizo, Caballero de la Orden de Santiago, vecino de Santander y residente en Madrid. (Colección Barreda.)

COMERCIO MARITIMO...



Molino de marea en La Venera (Trasmiera), a la bajamar. (Foto Centro de Estudios Montañoses.)

no y Fuente Santa, en la vaguada de Miranda, y con las que entraban desde la bahía santanderina.

Promediado el siglo XIX seguían funcionando diversos molinos de mareas en Santander y en su provincia, como los de Peñacastillo (Las Presas), Mogro, Miengo, La Rabia, Oyambre, San Vicente de la Barquera, Santoña, Isla, Escalante, Tretto, Colindres, Limpias, Oriñón etc., y nosotros hemos visto trabajar a los de La Venera y Suano, en la Merindad de Trasmiera.

## Apéndice VII

### EXPORTACION DE HARINAS POR SANTANDER

El aumento del área destinada al cultivo cerealista en nuestra Patria fué tan considerable a partir de los primeros años del siglo XIX, y no obstante la guerra de la Independencia, que desde 1815 ya no necesitó España recibir granos extranjeros, lográndose una economía anual de más de sesenta millones de reales, y pudiendo darse un Real Decreto en 17 de febrero de 1824 para prohibir su introducción en la Península, aumentándose además, desde entonces, las exportaciones de las harinas castellanas a las Antillas españolas con un ritmo creciente, y no entrando siempre en la cantidad posible en la Isla de Cuba por las perjudiciales disposiciones que frecuentemente dictaba el Intendente de La Habana.

Para indicar lo que llegó a ser la exportación de harinas procedentes de las fábricas de nuestra provincia, daremos seguidamente varias estadísticas desde el año 1850, con las cantidades enviadas por nuestro puerto:

A Barcelona ... ..	1.906.927	arrobas.
A La Habana ... ..	1.811.089	"
A Río de Janeiro ... ..	10.960	"
A Buenos Aires ... ..	12.000	"
A varios puertos del Reino ... ..	528.260	"
A Mataró ... ..	66.501	"
A Cadaqués ... ..	43.318	"

Se exportaron también 7.907 fanegas de trigo y 485 de cebada.

Salieron, además, por Santoña, durante el expresado año de 1850, y destinadas a otros puertos españoles, 16.005 fanegas de trigo, embarcándose en Suances 2.800 fanegas de trigo y 304 arrobas de harina para los mercados españoles, y 3.682 fanegas de trigo fueron fletadas hasta Gloucester. (1).

Las harinas que se exportaban por Santander siguieron aumentando con creciente ritmo desde 1850, para alcanzar en el año 1854 la cifra de 7.110.592 de arrobas, correspondiendo 3.840.607 a las enviadas al Extranjero.

Como prueba de la animación del puerto santanderino diremos que en el año 1856 salieron de nuestra bahía 1.482 buques, ascendiendo la renta obtenida por la Aduana, durante este año, a la cantidad de 19.382.026 reales vellón, cifra superada en 1857 en más de un millón.

El arrastre de las harinas desde las fábricas hasta el puerto de Santander, para su embarque, determina un intenso movimiento en los caminos provinciales, habiendo años, como el 1853, que solamente durante el mes de octubre, los carros y carromatos que abonaron el portazgo correspondiente al entrar en la ciudad por Peña Castillo, fueron más de nueve mil.

Obra transcendental, no solamente para la importancia del tráfico harinero santanderino, sino también para el formidable progreso local derivado del mismo, fué la construcción del ferrocarril de Isabel II, que, saliendo de nuestra ciudad, debía de terminar en Alar del Rey, y recoger allí, en considerable cantidad, los trigos castellanos que eran transportados hasta la indicada localidad última, utilizando la navegación de las barcazas por el Canal de Castilla.

Terminadas totalmente las obras del ferrocarril y abierta

(1) Véase "Boletín de Comercio", de Santander. 20 de enero de 1851.

Durante el año 1850 entraron en el puerto santanderino las siguientes cantidades de artículos de ultramar:

Azúcar ... ..	419.499 arrobas.
Cacao de Caracas ... ..	106.312 "
Cacao de Guayaquil ... ..	90.140 "
Aguardiente de caña ... ..	34.975 "
Madera tintórea y fina ... ..	5.240 "
Algodón en pacas ... ..	3.872 "

la explotación desde Alar a Santander, el día 8 de julio de 1866, se transportaron, durante el primer año, hasta Santander 90.451 toneladas de harina y 37.501 de trigo.

En 1877 se efectuaron las últimas exportaciones de trigo y de harinas desde el puerto de Santander para el extranjero, enviándose 43.500 toneladas que valieron 13.500.000 ptas. (1).

Además de las harinas obtenidas molturando los trigos castellanos en las fábricas de la Montaña, cargábanse en el puerto de Santander, para vender en La Habana, garbanzos, lentejas, alubias, escabeches de pescados, avellanas, nueces, castañas, chacolí de Cueto, chorizos en manteca, hierros y clavazones, procedentes de las numerosas ferrerías de nuestra provincia, tejidos, machetes para cortar caña de azúcar en los ingenios cubanos y otros numerosos artículos comerciales, haciéndose, también, remesas importantes de sanguijuelas, que se destinaban a tratar apoplejía, contusiones y, según dice un tratadista, "catarros pulmonares crónicos, que amenazan caer en una tisis—" (2).

De un envío de sanguijuelas, tenemos a la vista la siguiente factura y liquidación:

"Santander, 4 de mayo de 1827.

Principal y gastos de 16.200 sanguijuelas entregadas al capitán Osborne Garenne, del bergantín anglo-americano

---

(1) La Aduana de Santander el año 1852 cobró los derechos de entrada referentes a estas mercancías importadas de América:

Azúcar ... ..	828.342 arrobas.
Aguardiente de caña ... ..	60.192 "
Café ... ..	40.718 "
Cacao de Caracas ... ..	128.083 "
Cacao de Guayaquil ... ..	50.032 "

(2) Véase "Ensayo sobre las flecmasías del tejido mucoso", por Mr. Ch. F. Fauleon, traducido por el médico titular de Santander don Juan Martínez, pág. 62.—Imprenta de Aparicio. Valladolid, 1826.



Aplicación de sanguijuelas. Litografía por Delpech, de un dibujo de Luis Leopoldo Bolilly (1827). (Col. Barreda.)

COMERCIO MARITIMO...

“Henry”, para que las venda en La Habana, cediéndole la mitad de la utilidad que haya.

12 cántaros con 16.200 sanguijuelas.  
a 7 rs. cto. ... .. 1.124 Rs. v.

GASTOS

Por 12 envases, lienzo y dos cajas vacías ... ..	34	
Por dos barricas para agua, llenarla y conducción ... ..	146	
Por jornales a dos mujeres para limpiarlas ... ..	40	220
		<hr/>
		1.344
		<hr/>

Septiembre, 20. El capitán Garenne me entregó por resultado de la venta de las sanguijuelas ... ..	660
Resultan perdidos Rs. vellón ... ..	734

(Col. Barreda).



## Apéndice VIII

El capitán Henry apresó también con su corbeta a los navíos ingleses "Lord Midoleten" y "Julia", según sabemos por las protestas formuladas ante el notario santanderino Rivero (f.º 220 y 221 de su protocolo) copiadas seguidamente :

"En Santander, a 25 de julio de 1800, Juan Magennes, capitán del navío la "Julia", de Liverpool, surto y anclado en la bahía de este puerto salió de San Pedro de la Martinica, armado en corso y mercancía, en 17 de mayo de 1800, cargado con café, azúcar, cacao y algodón, con diferentes pasajeros destinados a Londres, siguiendo viaje con más o menos variación de tiempo hasta el 18 del corriente mes de junio que, estando en latitud 49, 18 N. y longitud 13, 0., advirtió un buque desconocido y que, seguidamente, pudo divisar le venía dando caza, y acercándose, por su superior andar, al declarante puso el suyo en el mejor orden posible para batirse. Ya el buque avistado, comenzó a hacerle fuego a las ocho de la mañana y le respondió la "Julia", luego les tomó el barlovento, metiéndose a tiro de cañón por el espacio de una hora, en cuyo intervalo, uno de los oficiales que venía a su bordo como pasajero fué mortalmente herido, y un marinero gravemente y otros contusos, y hallándose el compareciente sin pólvora para continuar el combate, le fué preciso mandar arriar bandera y rendirse a la superior fuerza del enemigo, con inexpresable sentimiento suyo y de la tripulación y pasajeros, y reconocieron que el buque apresador era el corsario nombrado "Arriega", de Burdeos, su capitán Henry, quien les condujo a este puerto de Santander con el navío "Julia", donde llegó el día 24 del corriente, y en corroboración de cuanto va expuesto, presentó testigos a Samuel Phillips, su piloto, a Tomás Clarke y a Pedro Nelosthand, marineros e individuos de su tripulación..."

Guillermo Mombrie, capitán del navío inglés "Lord Mido-

leten”, perteneciente al puerto de Londres, surto y anclado en la bahía de Santander, dijo al formular su protesta en 25 de julio de 1800, y acompañado para comparecer ante el notario por el cónsul de los EE. UU., Mr. O'Brien, intérprete, “que salió el 21 de abril de 1800 del puerto de Nueva Providencia, uno de las islas de Bahama, cargado con algodón, caoba, palo de Campeche, arcana, azogues, café, cueros y dos cajones, conteniendo los dos, tres mil pesos fuertes, fletado para Londres, siguiendo su navegación con vientos y temporales varios hasta el día 16 del presente mes que, a las cuatro de la tarde, y en la latitud 49, 40, N. y longitud 13 O. avistó dos fragatas, la más inmediata hacía rumbo al N. O. y estaba distante como tres o cuatro leguas, y la otra se dirigía hacia el N.; la primera de estos buques dió caza e hizo fuego a la segunda, y el otorgante y sus subalternos, siempre siguiendo su navegación, según les permitió el tiempo. El día 18, a las cuatro de su mañana, avisaron un buque del de su mando a distancia como de tres millas y luego que les avistó dió vueltas, pasándoles al sota-vento y a cortísima distancia, con rumbo al O. y, a las siete se puso en sus aguas, dándoles caza, y a las ocho y cuarto habíase acercado a muy poca distancia, comenzando a hacerle fuego, pero, no reconociéndole bandera, continuó su navegación; luego enarboló bandera francesa y renovó sus fuegos, con tanto tesón, y siendo un buque de mucha fuerza y no pudiendo, en manera alguna, librarse de él, se vieron en la dolorosa precisión de someterse y entregarse, resultando ser, el buque apresador, la corbeta corsaria “Arriege”, de Burdeos, capitán, Henry, transbordando toda su tripulación, a excepción de Samuel Hakins, piloto, y Martín Curdine, marinero, y, en el mismo acto, sacó, para su bordo, los dos cajones con tres mil pesos fuertes que formaban parte de su carga...”

No fueron los navíos ingleses, indicados antes, los únicos que apresaron y condujeron al puerto de Santander los corsarios de la República Francesa; y ya el 2 de septiembre de 1797, el bergantín “Britania”, de ciento ochenta toneladas, presa del corsario “La Hiena”, capitán Miguel Larreguy, se vendió por 44.700 reales de vellón al comerciante santanderino don Ramón de Vial, incluyéndose dicho buque en la matrícula de nuestro puerto, con el nombre de “La Confianza”.

La fragata "Sally", apresada por el corsario francés "La Confianza", de Burdeos, fué subastada en Santander, el 22 de junio de 1800, a las cuatro y media de la tarde, adjudicándose a don Francisco Durango y Ortúzar, "con su arboladura, aparejos, velamen y demás pertenecidos, resultando como único y mejor postor en 32.000 reales vellón y, a su virtud, se le dió el buen provecho, feneciendo legalmente el acto".

Al matricularse en nuestro puerto, el día 22 de febrero de 1800, la fragata "Sally" recibió el nombre de "La Suerte", destinándola su armador al comercio con América.

El bergantín "Elisa", de cien toneladas, fué apresado por el corsario francés "L'Abeille", de la Rochelle, perteneciente a Mr. Chegaray, Hermanos y Cía., siendo conducido a Santander para subastarle el 20 de junio del citado año último, con el nombre de "La Vizcaya".

Don Matías de Heras, comerciante santanderino, adquirió en subasta celebrada en nuestra ciudad, y pagando 110.000 reales vellón, el bergantín inglés "Lebulum" que, cargado de maíz, galleta, queso, jamones, jarcia, sombreros, un barril de quincalla y otras menudencias, "fué apresado por el corsario francés "El Barbero de Sevilla", de Nantes, al mando de Vicente Magovet, exceptuándose de la venta seis cañones que llevaba dicho buque inglés.



## Apéndice IX

### DESINFECCIÓN DE NAVIOS EN NUESTRO PUERTO

Para realizar las desinfecciones de los navíos que arribaban de ciudades marítimas donde estaban declaradas epidemias como la fiebre amarilla procedíase por la Junta de Sanidad de Santander a hacer fumigaciones "con nueve onzas de sal marina y cuatro de ácido sulfúrico, con la preparación que previene la instrucción sobre medios de conservar la salubridad y purificar el aire, teniendo por espacio de más de veinticuatro horas cerrada la escotilla y demás reductos del navío, poniéndose, además, sobre su cubierta, encerados para no dar lugar a que se evaporase el gas. Practicado esto, se mandó dar libremente entrada al aire; esta operación química se practicó dos veces en el navío y una en el lazareto y sólo resta, descargado que sea el barco, hacer igual operación en él, juzgando que puede admitirse a libre plática los hombres y también entregarlos la ropa y demás efectos fumigados".

Revisando diversos legajos de la Junta de Sanidad de Santander, guardados en el Archivo Municipal, hemos leído interesantes informes emitidos por los médicos que ejercían su profesión en nuestra ciudad, durante los comienzos del siglo XIX, cuando, casi de modo continuo, padecía el vecindario santanderino diversas fiebres, algunas de ellas llamadas "calenturas ardientes, espúreas, estacionarias, propias de la estación, y cuya causa es el aire que, recibiendo sus influjos de los astros, los comunican a los sujetos dispuestos a recibirlos, que es aquel *quid divinum* que Hipócrates consideraba en el aire; porque se ha visto que la causa eficiente ha hecho mayor impresión en los jóvenes que en los de edad provectora,

y, en todos, su terminación ha sido con copiosos sudores y, en casi todos, se verificaba ello al quinto día, y aunque los muchos del uno y otro sexo que se han observado tenían evacuaciones copiosas de sangre por las narices y, algunos, por los tobillos... A los enfermos se les prohibía el uso del agua, luego que se veían libres de la fiebre y se les amonestaban que usasen de vino, *panca manu*, en cuyo método podemos asegurar que de ciento apenas uno fallecía" (1).

Es interesante conocer el concepto que los médicos santanderinos de la indicada época tenían acerca de la etiología de las fiebres padecidas por el vecindario, y explicando un reputado facultativo la causa de las mismas, decía en un informe "que el ignorante vulgo atribuye (como siempre) estas enfermedades al uso de hortalizas, frutos, aguas y otras bagatelas de esta casta, y no falta quien atribuya a los bacalaos, cueros, cacao y otros efectos transportados de las Américas y países extranjeros y, no menos, las atribuyen a las inmundicias que se suponen en las calles, sin que tengan fundamento bastante para aseverarlo". (Archivo Municipal, legajo 32, número 9).

La Junta Superior de Sanidad de la provincia de Santander acordó, en 14 de octubre de 1821, dictar disposiciones "al objeto de prevenir la propagación de la epidemia originada por la fiebre amarilla, prohibiendo la entrada, por mar o por tierra, a todos los efectos de alguna de las fábricas e industrias instaladas en Marsella o en Bayona o de cualquier otro puerto extranjero, indicando "como pueblos sucios" Cataluña, Barcelona y su puerto, Salou, Sitges, Tortosa y la población de Villaseca, la Isla de Mallorca, Mequinenza, en Aragón, Málaga y los puertos de la bahía de Cádiz, en Andalucía, y "sospechosos", todas las Islas Baleares y la mayor parte de Andalucía", advirtiendo, por último, que hay varios efectos

---

(1) Véase informe médico dirigido a la Junta de Sanidad de Santander en 1.º de agosto de 1801, por don Sebastián Pérez Caballero, excatedrático de Prima en la Facultad Médica, en la Universidad de la Imperial ciudad de Toledo, titular de Santander, médico del Obispado, Cabildo y Hospital de San Rafael..., informe suscrito también por el médico titular don Juan Martínez Castilla.

## COMERCIO MARITIMO...

que se impregnan del contagio y otros que no, considerándose como peligrosos la lana, algodón, lino, cáñamo, seda, crin, esponjas secas, cueros, papel, libros, plumas, cuerdas, medallas y monedas, todo género de ropas de color y blancas, etc., no siendo peligrosos el pan, vino, azúcar, drogas, harina, todo género de granos, sal, ceniza, esparto, aceites, frutas secas y frescas, arroz, toda especie de legumbres, aceitunas, almendras, dulces, manteca, queso, tabaco, jabón, etc.”

Decíase, completando las instrucciones publicadas por la Junta, “que, todos estos objetos no peligrosos, lo serán si se admiten en sacos y cajones y otros líos a que puede pegarse la infección, y que se han de recibir fuera de estos envoltorios”.



## Apéndice X

**FACTURA** del pral. y gastos de 200 barriles de harina que, bajo la marca y números del margen, remito a La Habana, de mi c/r, por la fragata americana "Mount Wallaston", capitán, Michael Whitney, a la consignación de don Fernando Antonio de Alvear.

**Núm. 2.801 a 3.000**

200 barriles de harina de trigo de	A saber:
1.º, a 119 1/2 reales ... ..	23.900

### G a s t o s

Por carros y peones ... ..	67	
Por dos pinazas ... ..	63	
Por su seguro en Burdeos ... ..	462	592
	R. vn.	24.492

Santander, octubre 21 de 1828

Además embarqué lo siguiente en dicho buque:

**Núm. 1 a 6**

6 sacos con 48 arrobas de garbanzos, netas, a 23 rs. ... ..	1.104
---	-------

### G a s t o s

Por seis sacos nuevos a 8 y 1/4 rs.	51'17	
Por acarreo, embarque, etc. ... ..	11'17	63
	R. vn.	25.659

FERNANDO BARREDA

CUENTA DE VENTA de dicha factura, fha. en La Habana, 30 de diciembre de 1828.

200 barriles de harina ... .. a 10 \$	2.000
6 sacos con 48 arrobas de garbanzos ... .. a 3 \$	144
	<hr/>
	2.144

Gastos

Por derechos reales ... ..	102'0 1/2	
Recibo en el muelle, composición ... ..	26'6 1/2	
Flete de mar, según conocimiento.	288'3	
Comisión 4 % ... ..	85'6	503
	<hr/>	
		\$ 1.641

LIQUIDO producto... ..	32.820 R. vn.
Principal y gastos ... ..	25.659 id.
	<hr/>
Utilidad... ..	7.161 R. vn.

Santander, febrero 28 de 1829

Francisco de la Vega

(Col Barreda)

## Apéndice XI

FACTURA DE 100 cajas de azúcar (sesenta blanco y cuarenta quebrado) que, bajo la marca y números del margen, he embarcado sobre la fragata americana "Sout Boston", capitán, Roberto Pierce, por c/r, y a la consignación de don Francisco de la Vega, del comercio de Santander.

### R e s u m e n

60 cajas azúcar blanco con peso neto de 1.042 arrobas, 15 libras a 135 /8 rs.	\$ 1.775, 5 1/2
40 dichas arrobas, quebrado con 135 /8 rs. a 95 /8 rs.	\$ 826, 3 1/2
Por cien envases, a 26 rs. ...	325
	2.927, " 1

### G a s t o s

Derechos reales sobre 1.700 arrobas impuesto ... ..	160,4	
Recibo y conducción al muelle, a 2 1/2 rs. ... ..	31,2	
Corretaje de compra ... ..	14,4	
Por mi comisión, 3 1/2 % sobre 3.133 \$ 3 rs. ... ..	109, 4 1/2	315, 7 1/4
	Pesos fuertes	3.243,0 1/4

Habana y abril 9 de 1829.

F. A. de Alvear.

FERNANDO BARREDA

GASTOS causados en Santander por esta factura

	<u>A saber:</u>
Por su flete en Santander, según conocimiento	7.125
Por descarga, acarreos y estiba ... ..	149
Por sus derechos de Aduana ... ..	14.767 22
Por su seguro en Nueva York ... ..	1.535
	<hr/>
	23.576 22

(Col Barreda).

## Apéndice XII

*Manifiesto jurado* de la carga que a su bordo conduce el bergantín americano "El Favorito", capitán Bradford Sampson, de porte de ciento treinta y siete toneladas y siete hombres de tripulación, incluso dicho capitán, que procedente de Trinidad fué admitido a plática en 12 del corriente. Dicho buque viene a la consignación de don Manuel Carriás, y conduce a bordo tres pasajeros españoles, sin más novedad durante su navegación.

- 547—Quinientas cuarenta y siete cajas, con azúcar blanco y quebrado.  
40—Cuarenta bocoyes (1)  
87—Ochenta y siete macutos, con cera amarilla.  
29—Veintinueve tercios.  
8—Cajones de tabaco torcido.  
3—Dichos de tabaco torcido.  
1—Idem con dulce  
18—Dieciocho tres cuartos onzas de oro cuño español.

Sin otra cosa ni nada de contagioso.

Santander, julio, 13 de 1829.

Andrés Mac Mahon  
Intérprete Real

Bradford Sampson

Pasajeros  
D. Félix de la Portilla  
D. José González Ponce  
D. Vicente de la ... ..

Flete, 30.000 reales de vellón (2).

(1) Equivalente a dos cajas.

(2) Véase Archivo Municipal de Santander. SANIDAD, libro A (1828-1832).

RELACION DE LOS NAVIOS YANQUIS QUE SE  
CITAN EN ESTE TRABAJO

Bergantín "Hooper". Capitán, Guillermo Ifanap.  
 Fragata "Enterprise". Capitán, Guillermo Doliber.  
 Bergantín "Flora". Capitán, Juan Jaster Wihand.  
 Gascona "Neybury". Capitán, Ellen.  
 Bergantín "Fénix". Capitán, Diego Beauson.  
 Goleta "Catalina". Capitán, James Coks.  
 Fragata "Adratus". Capitán, Juan Allen.  
 Bergantín "Peggy". Capitán, Archibal Maxveld.  
 Fragata "Ana María". Capitán, Thomas Hundt.  
 Bergantín "Juana de W".  
 Bergantín "Esperanza". Capitán, Pitt.  
 Bergantín "H".  
 Fragata "Peggy". Capitán, Willians Baird.  
 Fragata "Abigail". Capitán Hildrich.  
 Fragata "Pallas". Capitán, Abselón Zeagers Vernen.  
 Paquebot "Japster". Capitán, Thomas Jucker.  
 Bergantín "María". Capitán, Oliver Smith.  
 Fragata "Commerce". Capitán William Mac Neil Waty.  
 Goleta "Telégrafo de Boston". Capitán, Jeremias Freeman.  
 Fragata "Helle". Capitán, Anthony Neill.  
 Fragata "Arioidne". Capitán Juan Lebusquet.  
 Goleta "Samuel". Capitán, Juan Russel.  
 Fragata "Ninfa".  
 Fragata "Jefferson". Capitán, W, Pherdosi.  
 Fragata Ypiphena". Capitán, Porter.  
 Goleta "N". Capitán, Nicolás Etiquen.  
 Fragata "Aurora".  
 Goleta "Washington". Capitán, Bressut.  
 Goleta "Columbus".  
 Fragata "Hanefold". Capitán, Daniel Fich.  
 Bergantín "Ana y Sally". Capitán, Jacobo Sally.  
 Bergantín "Tetis". Capitán, Francisco Helfords.  
 Fragata "Comercio".  
 Bergantín "América". Capitán, Han Wel.  
 Bergantín "Héroe". Capitán, Manchester.  
 Goleta "Empresa". Capitán, Evenceer Eveleth.

COMERCIO MARITIMO...

Bergantín "Fabio". Capitán, José Hacheson.  
 Bergantín "Rosa y María". Capitán, Esteban Russel.  
 Bergantín "Olimpus".  
 Bergantín "Elisa". Capitán, Combry.  
 Goleta "Experimento". Capitán, Santiago Instruch.  
 Goleta "Graciosa".  
 Bergantín "Amistad". Capitán, Javen Dinechs.  
 Bergantín "Diligente". Capitán, Berr's Beans.  
 Bergantín "Americano". Capitán, Truman Barkle.  
 Goleta "Hrem". Capitán Juan Hooper.  
 Bergantín "Mentor". Capitán, Ricardo Pederik.  
 "Increase". Capitán, Guillermo Wierger.  
 "Lady". Capitán Guillermo Panselaán.  
 Bergantín "Unión". Capitán, Ricardo Smith.  
 Bergantín "Letu". Capitán, Gerardo Garney.  
 Goleta "Vercheid". Capitán, W, C, Hilkes.  
 Goleta "Miles Standich". Capitán, C. Plin.  
 Fragata "María". Capitán, Oliver Ober.  
 Bergantín "Lee". Capitán, Jared Gerdner.  
 Fragata "Pompeyo". Capitán, Willian Pouse.  
 Fragata "Báltico". Capitán Jorge Blent.  
 Bergantín "Onlyson". Capitán, Davis.  
 Goleta "Juno". Capitán Augusto Grefis (1).  
 Bergantín "Thomas".  
 Bergantín "Drapen".  
 Fragata "Driana". Capitán, Elías Grant.  
 Bergantín "Robert".  
 Goleta "Hannak".  
 Fragata "América". Capitán, Archibaid.  
 Fragata "Manila". Capitán, Jorge Varet.  
 Fragata "Mecánica". Capitán, Guillermo Vagley.  
 Bergantín "Anna". Capitán, Georges Macry.  
 Goleta "X".  
 Bergantín "Julia". Capitán, Carlos Dayton.  
 Bergantín "Juno". Capitán, Alejandro Sistheford.  
 Fragata "Defiance". Capitán, Benjamin Sissán.  
 Bergantín "Fhiantrophist". Capitán, Thomas Dennis.  
 Goleta "Sea Flower". Capitán, Nathanel Kent.  
 Bergantín "Henry". Capitán, Osborne Garene.

Bergantín "Naid". Capitán, John Coschyng.  
 Bergantín "Emilia". Capitán, Thomas Beistour.  
 Bergantín "Minerva". Capitán, Turman.  
 Bergantín "Rambler". Capitán, G. Carey.  
 Fragata "Comodoro Chaney". Capitán, Hyusbroy.  
 Fragata "Alfred". Capitán, J. E. Russej.  
 Bergantín "Néstor". Capitán, Michel Whitney.  
 Bergantín "Forester". Capitán, Eden Wodsworth.  
 Bergantín "Dionisio". Capitán, Osborne Garene.  
 Fragata "María". Capitán, Haley.  
 Bergantín "Centurión". Capitán, F. S. Meyer.  
 Fragata "Maine". Capitán, Horan Hale.  
 Bergantín "Brillant". Capitán, Samuel Crigton.  
 Fragata "Florida". Capitán, Joseph P. Burnett.  
 Fragata "Cicerón". Capitán, Rowland.  
 Fragata "Shepard". Capitán, James Hull.  
 Fragata "Mcunt Walleston". Capitán, Miguel Whitney.  
 Fragata "Isidra". Capitán, E. Dren.  
 Fragata "Clifford Wayne". Capitán, J. Martín.  
 Bergantín "Jasper". Capitán, Oliver Colbrun.  
 Fragata "Roscius". Capitán, G. Vusmman.  
 Fragata "Atenes". Capitán, H. Hooper.  
 Bergantín "Bolivar". Capitán, Cornelius Many.  
 Bergantín "Franklin". Capitán, J. K. Farley.  
 Bergantín "Falcomer". Capitán Isaac Winsor  
 Bergantín "Ana Godsdén". Capitán, W. F. Northam.  
 Bergantín "Soth". Capitán, Pierce.  
 Bergantín "Unión". Capitán, R. H. Wode.  
 Fragata "París". Capitán, James Buffinthon  
 Bergantín "Favorite". Capitán, B. Sampson.  
 Bergantín "Talisman". Capitán, J. Pratt.  
 Fragata "Libinia". Capitán, T. H. David.  
 Bergantín "Charles". Capitán, Frederik Freeman.  
 Fragata "Conneticut".  
 Goleta "Dolly". Capitán, Luis Bradford.  
 Goleta "La Unión". Capitán, Jorge B. Barttleit.

## Algunas publicaciones del autor

- Santander, en el "**Libro de Oro de la Exposición de Sevilla**".
- Motivos artísticos en documentos mercantiles referentes a Santander (1800-1860). Pub. en **La Revista de Santander**, 1930, t. 1.º
- Actividad comercial en Santander al final del siglo XVIII y principios del XIX. Pub. en **La Revista de Santander**, 1930, t. 2.º
- Angunas indicaciones históricas referentes a la Villa marítima de Laredo. Pub. en **La Revista de Santander**, 1931, t. 3.º
- Aporiaciones a la biografía de don Telesforo Trueba y Cosío. Pub. en el **Homenaje a D. Miguel Artigas**. Santander, 1931, t. 1.º
- La flota comercial santanderina desde 1800 a 1870. Pub. en **La Revista de Santander**, t. 4.º
- Viajes de navíos santanderinos a Filipinas en el siglo XIX. Pub. en **La Revista de Santander**, t. 5.º
- Dos cartas de un mercader santanderino residente en Flandes en el siglo XVI. Pub. en **La Revista de Santander**, t. 6.º
- El derecho de lastre en el puerto de Santander. Pub. en **Altamira**, revista del Centro de Estudios Montañeses, abril, 1934.
- Pilotos montañeses del siglo XIX que navegaron a vela por los mares del Extremo Oriente. **Altamira**, abril, 1935.
- El ataque de Nelson a Tenerife, relatado por un marino montañés. Pub. en **Altamira**, 1935, núm. 3.
- San Miguel de Monte Carceña. Pub. en la revista **Las Ciencias**, Madrid, 1939.
- El primer trabajo periodístico de Menéndez Pelayo. Pub. en **Menéndez-Pelayismo**, núm. 1, Santander, 1944.
- Del folklore marítimo santanderino. Los movimientos de las mareas y la muerte humana. Pub. en **Boletín de la Biblioteca Menéndez Pelayo**, 1945.
- La exportación de agrios por el puerto de Laredo. Pub. en **Altamira**, 1945, núm. 3.
- El chacolí santanderino en los siglos XIII al XIX. Pub. en **Altamira**, 1947.
- Las ferrierías en la provincia de Santander. Pub. en **Las Ciencias**, Madrid, 1948.
- Las naves santanderinas y la conquista de Sevilla. Pub. en la revista **África**, junio de 1949.
- El montañés Toribio Alonso de Salazar, descubridor de Las Carolinas. Pub. en **Altamira**, 1949.
- Los últimos corsarios armados en Santander (1797-1825). Pub. en el **Boletín de la Biblioteca de Menéndez Pelayo**, 1950, núm. 1.
- Apuntes para un estudio de la antigua vida económica de la Montaña. Pub. en el **Homenaje a D. Luis de Hoyos Sáinz**, t. II, Madrid, 1950.
- Exvotos marineros en santuarios santanderinos. Pub. en **Altamira**, 1950, números 1-2.



**Precio: 25,00 ptas.**

COMERCIO MARITIMO ESTAD...  
COMERCIO MARITIMO ESTAD...