

*PROSPERIDAD DE SANTANDER
Y DESARROLLO INDUSTRIAL DE ESTA
PROVINCIA DESDE EL SIGLO XVIII*

POR

FERNANDO BARREDA

ACADÉMICO C. DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA
SECRETARIO DE LA DELEGACIÓN EN SANTANDER DEL CONSEJO SUPERIOR
DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS, ETC.



SANTANDER

1957

Donación Manuel

López - Goldwin Darradas

18 feb 2026.



EDITORIAL CANTABRIA, S. A.—SANTANDER

PROSPERIDAD DE SANTANDER
Y DESARROLLO INDUSTRIAL
EN LOS SIGLOS XVIII Y XIX

*PROSPERIDAD DE SANTANDER
Y DESARROLLO INDUSTRIAL
EN LOS SIGLOS XVIII Y XIX*

POR

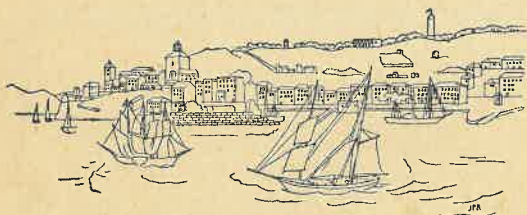
FERNANDO BARREDA Y FERRER DE LA VEGA

C. DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

Y DE LA DE CIENCIAS, BELLAS LETRAS Y NOBLES ARTES DE CÓRDOBA

SECRETARIO DE LA DELEGACIÓN DEL C. S. DE I. C. EN SANTANDER

PRESIDENTE DEL CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES, ETC.



SANTANDER

1957



I N D I C E

	Páginas
1. Iníciase el resurgimiento de Santander	1
2. Industrias pesqueras	27
3. Exportación lanera y fábricas de cerveza en Santander ...	46
4. Las ferrerías. Las fundiciones de Liérganes y de La Cavada	56
5. La industria harinera. Transportes. El ferrocarril de Isabel II	65
6. Otras industrias fundadas en Santander	84
7. El Real Consulado de Santander. La Escuela de Náutica y la Academia de Dibujo. Auge del comercio marítimo. Compañía de Seguros marítimos. Movimiento del puerto en 1803	96
8. La Real Sociedad Cantábrica	107
9. Movimiento del puerto, construcción naval y ensanche en la zona marítima, en la segunda mitad del s. XIX	113
10. Algunos otros aspectos de la economía provincial has- ta 1870	122

INÍCIASE EL RESURGIMIENTO DE SANTANDER

Lo mismo que en muchas regiones de diversos países europeos, podemos decir que en la Montaña no empieza a conocerse la fase industrial hasta la segunda mitad del siglo XVIII, pues aunque desde remotos tiempos realizáronse en el territorio de la antigua Cantabria los trabajos de construcción naval, posibles por la enorme riqueza de nuestros bosques, y el beneficio y explotación de los abundantes yacimientos de minerales de hierro con las ferrerías y martinets para labrar instrumentos de trabajo, clavazones, cabillería, armas y herrajes de todas clases, no funcionaron antes de la centuria indicada, en realidad, otras fábricas ni industrias cuya producción pudiera enriquecer a cuantos las iniciaban y para general provecho, siendo así nuestra provincia de economía muy pobre reflejada durante repetidos siglos en villas y en localidades pueblerinas, condenadas de modo permanente a toda clase de escaseces, viéndose forzados por ello los naturales del país a buscar, emigrando fuera de la provincia, adecuado medio donde conseguir pleno éxito en toda clase de negocios y de empresas.

Refiriéndose al desplazamiento de los montañeses

fuera de su patria, escribía el autor de un documento inédito del siglo xviii:

«El exceso de la emigración es mucho más frecuente en este país que en algún otro de la península y esto mismo denota que cuando salen tantos a buscar oficio y medio de sustentarse en otros países, es porque en el propio falta la industria suficiente para emplearlos. En las Merindades de Trasmiera, Siete Villas, Castro y Parayas son muy raros los que no se ausentan todos los años por la primavera a Castilla, y quizá son éstos los únicos que salen sin perjuicio de la atención a sus casas y familias. Allí se emplean en las diversas profesiones y salen de arquitectos, escultores, pintores, campaneros, canteros, herreros y otros ejercicios, hasta el mes de noviembre que se restituyen a su patria para hacer la misma operación en el año siguiente. En los valles de Cabuérniga, Reocín, Torrelavega, Alfoz de Loredó, San Vicente, Comillas, Santillana, Piélagos, Buelna, Valle de Iguña, Toranzo y Carriedo, la emigración es igual, aunque con diversos destinos. Muchos, y son los menos, se trasfieren a varias ciudades del Reino como alojeros, cuyo ejercicio les dura solamente el verano; otros, en mayor número, pasan a Andalucía, donde se mantienen cuando menos cuatro o cinco años en tabernas, tiendas de regatería y otras ocupaciones.» (1).

(1) Véase *Estado de las fábricas, industria, comercio y agricultura en las Montañas de Santander*. Ms. de fines del siglo xviii. Colección Pedraja. B. M. de Santander.

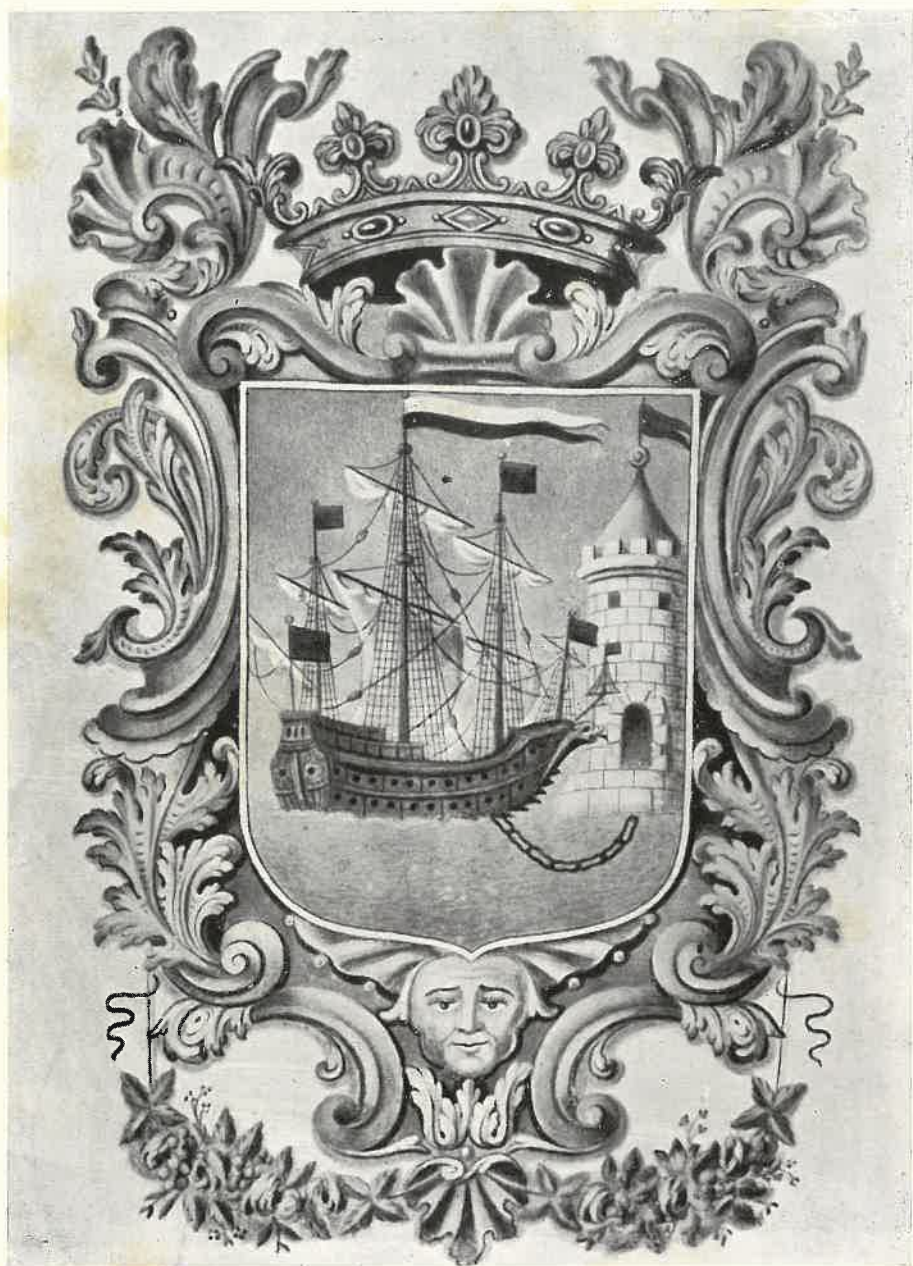
Todavía, promediado el siglo XIX, la emigración montañesa daba numeroso contingente en sus dos formas, temporal o «golondrina», y permanente, yendo nuestros paisanos a Andalucía y a las Castillas para practicar los oficios y profesiones antes indicados y partiendo los jóvenes a las antiguas colonias españolas de América, donde dedicábanse al comercio, profesión en la cual nuestros paisanos tenían decisiva preponderancia. La intensidad de la emigración temporal de los trasmeranos (1) la vemos reflejada en lo que disponen las Ordenanzas municipales de la Villa de Noja, formadas el 24 de abril de 1729, y que estando vigentes aún en 1856, disponen en su artículo 3.º «que respecto los más de los vecinos de esta Villa salen a diferentes empleos y a ejercicios de tierra de Castilla por lo estéril de este país y por lo mismo se ha acostumbrado a hacer elección de oficios de Procurador y Regidores de un año para otro, porque tengan tiempo de prevenirse a ejercerlos; ordenamos se observe esta costumbre, como la de que

(1) Los arquitectos y oficiales de cantería trasmeranos daban gran contingente a la emigración temporal, yendo a realizar obras de arquitectura religiosa o construcciones civiles y militares en diversas regiones españolas. El 4 de abril de 1785, según documento que tenemos a la vista, partieron de Trasmiera «por tierra y vía recta, pasando a trabajar como oficiales de cantería a la isla de León y en el dique de Carena que se va a construir, ganando trece reales de vellón diarios de jornal, en los laborables, y 300 más por razón de costa», Andrés Albo, Manuel de la Oveja, Juan de Solórzano, Eugenio de la Sierra, Antonio de la Vega Campo, Andrés de la Sierra, Antonio Crespo, Juan de Rozadilla, Antonio de Jorganes, Antonio de Solórzano, Bernardo de Villa y otros.

no pudiendo venir los nombrados a ejercer sus oficios por algún justificado impedimento, les permitimos puedan proponer a esta Villa sustituto que sea de los que han ejercido dicho oficio para que a cuenta del ausente le sustituya en él, con calidad que los que han de ser propuestos para sustitutos sólo puedan serlo una vez y no más.» En los artículos 4, 5, 6 y 7 de las indicadas Ordenanzas se establecen los emolumentos que además de los fijados por la Villa podrían cobrar o percibir los representantes, correspondiendo al Procurador Capítular seiscientos reales al año; quinientos al Procurador General y cien a los Regidores, pagadas dichas cantidades por los respectivos representados.

Resulta desconsolador leer repetidamente en numerosos manuscritos del siglo XVIII las difíciles condiciones en que vivían nuestros ascendientes, pues aun los radicados en las Villas costeras, abiertas siempre mediante una diestra navegación, a diversos países del mundo, no dejaban por eso de conocer de modo casi permanente toda clase de escaseces e intensa hambre en algunos momentos, sufriendo además de los ataques de armadas enemigas el terrible azote de la peste, que reducía muy considerablemente y en frecuentes ocasiones el vecindario establecido sobre nuestra tierra.

Claro está que sometido el tenor de vida a tan desfavorables circunstancias no había grandes actividades comerciales ni una poderosa economía, encontrándose ésta, salvo muy leves excepciones, en un estado rudimentario en el cual la circulación monetaria era casi nula y regulándose las operaciones por el trueque de



Escudo que figura en la Real Carta de concesión del título de Ciudad a Santander.

productos cuando las cosechas habían sido favorables y cada productor tenía sobrantes de determinados artículos que le eran innecesarios para el consumo del hogar, procurando todos obtener con el esfuerzo familiar, intenso y tenaz, cuanto precisaban para su vida durante el año, no sintiendo el estímulo de obtener un mayor rendimiento en el trabajo porque el aislamiento de unas localidades con otras, debido a la carencia de buenos caminos para comunicarse, hacía inútil producir más y poder llevar los frutos obtenidos hasta las zonas de escasez y de acentuada pobreza.

Después de 1752 se inicia un cambio total y absoluto en la economía montañesa y en el mejoramiento de las condiciones de vida a que estaban sometidos nuestros paisanos. Entonces surge un renacimiento en la construcción naval, un tanto amortiguada en los astilleros montañeses, trabajando además numerosas y tradicionales ferrerías protegidas ya por privilegios reales en el siglo xiv, y que encontrarían en las postrimerías del xviii un poderoso y aniquilador rival en las fundiciones de hierro colado para hacer cañones en Liérganes y en La Cavada, pues si éstas fueron fundadas en el siglo xvii logran en la centuria siguiente extraordinaria importancia no sólo por su gran actividad y por la perfección de sus instalaciones, sino también por la excelente calidad de balería, cañones y herrajes destinados en buena parte a hacer posible el resurgimiento naval de España durante los gloriosos días del Marqués de la Ensenada, cuando el insigne trasmerano don Juan Fernández de Isla organiza la industria en nuestra provincia con una visión

genial, anticipándose a los grandes hombres de empresa del siglo XIX, y construye insuperables navíos de guerra en el Real Astillero de Guarnizo.

Dominaban además los montañeses en las colonias españolas de América, principalmente en Cuba y en la Nueva España, el mundo de los negocios y los nombres de paisanos nuestros tan egregios como el Conde de la Valenciana, el Conde de la Contramina, don Félix de Aguirre, el Conde de Casa Heras, Matorras, Bustamante, etc., y de otros tantos indianos en la segunda mitad del siglo XVIII y en los comienzos del XIX prueban cumplidamente cuanto antes dijimos, siendo en realidad una verdadera legión los que monopolizaban casi las actividades mercantiles sostenidas por la Metrópoli con sus colonias. Muchos de tan beneméritos paisanos hubieron de regresar a España trayendo a Santander una gran experiencia mercantil, pingües caudales y el dominio de los más variados negocios que permitirían continuarlos en nuestra ciudad e iniciar otros de no menor rendimiento y trascendencia para la economía montañesa.

Es entonces, acercándose ya el final del siglo XVIII, cuando Santander, abriendo buenas comunicaciones hacia Castilla, empieza a tener rango de gran plaza mercantil y a contar con una matrícula de naves que recorrerán todos los mares para enriquecer a comerciantes, armadores e intermediarios, los cuales firmemente unidos en un intenso amor a la tierra natal van realizando una admirable labor que engendra el engrandecimiento de la urbe y el bienestar de su vecindario, halagüeña realidad posible por la intervención favorecedora

de los monarcas españoles, pues si en 12 de octubre de 1778 al atenuarse la restricción del comercio entre España y sus colonias y autorizar entre otros al puerto de Santander para tratar mercantilmente con veinte plazas marítimas de las Indias españolas, acabando así con perturbadoras ventajas disfrutados por determinados puertos españoles, logróse también por merced del Rey la creación del Real Consulado de Santander en 29 de noviembre de 1785, comenzando, a partir de tan memorable fecha, la erección de nuevas fábricas en la capital y en la provincia, la realización de obras de gran importancia para dar «mayor extensión a sus muelles y dársena, aumento de la población, surgidero seguro de las embarcaciones y mayor ensanche a su comercio».

Santander empezó «a tener algún comercio y estimación su suelo y población de casas desde que en los años de 1748 a 1750 se rompió el camino real desde Castilla al puerto y se erigió después el Obispado y capitalidad teniendo un verdadero incremento al establecerse el Consulado cuyo progreso ha continuado posteriormente. Hasta el año 1787 se apreciaban las casas y los terrenos de este término en poco, como los de una miserable aldea, (1) y antes de la apertura del

(1) Véase «*Actuaciones judiciales promovidas entre la Justicia, Regimiento, Capitulares de la ciudad de Santander e individuos de su Junta de Propios, y don Francisco Ramón de la Puebla, sobre propiedad y pertenencia de varios terrenos sitos en el casco de la ciudad y su término*». Ms. de la donación Sau-tuola, que se guardaba en la Biblioteca Municipal de Santander hasta 1936.

En 1712 la población de Santander estaba constituida por

camino real a las Castillas el camino público que se introducía en la Villa era como el de una aldea y se dirigía medio cuarto de legua de ella por una altura y calle llamada Alta, entonces principal, sobre la ribera de la ría de la mar, hasta llegar a la Catedral, entonces Colegiata. Y desde este punto se formaban las comunicaciones interiores de la Villa por calles y callejones. Como este camino y entrada antigua estaba alto y pendiente para bajar a la ribera y puerto, se abrió el citado camino real desde dicha distancia de media legua de la Villa, por un bajo o valle que formaba una mies llamada entonces y hoy, por este motivo o figura, mies del valle, que empezaba desde aquel punto cerrada sobre sí hasta las mismas murallas de la Villa, que cerraban dicha mies por Nordeste en donde hoy está la puerta de San Fernando; al Norte en la misma muralla había una entrada que se cerraba con portilla de mies y servía de servidumbre para ésta y entrada para el Convento de San Francisco, sito a su frente e inmediación.

«En la parte de mies del valle, próxima al antiguo Convento de San Francisco, se comenzó a formar una

«doscientos veinticinco vecinos y medio, incluidas las veintiún viudas que se regulan cada una por medio vecino», advirtiéndose que el citado censo se hace «sin fraude alguno por ser los efectivos que al presente se hallan y así lo juran los informadores». Según el citado documento de 28 de julio (Archivo Municipal, legajo 2, n.º 54), las calles de la Villa de Santander eran éstas: Fuera de la puebla, Ruamayor, Puente, Atarazanas, Rivera, Rúa Chica de Herrerías, Calle del Mar, Rúa de Medio, Arrabal, Arcillero, Calle de la Compañía, Calle de don Gutierre, Plaza, San Francisco, Rupalacio, Puerta la Sierra y Santa Clara.

plaza grande situada entre las dos puertas de la ciudad, empezándose allí a vender leñas y a soltar los carreteros sus yuntas, cuando venían a la ciudad atraídos por el importante tráfico comercial que íbase desarrollando producido por el constante arribo de navíos al puerto y los embarques de harinas con destino a las colonias de América.»

Erígida la Diócesis santanderina (1), principalmente por la valiosa influencia del insigne P. Rávago, adquiere Santander gran importancia, cambiando notablemente la vida del vecindario que empieza a orientarse en sus actividades hacia nuevas industrias y hacia nuevos negocios. Vuelve a conocer el puerto santanderino animado tráfico y el arribo de naves hácese más frecuente, aumentando también la matrícula de comerciantes y la afluencia de forasteros que llegan desde provincias limítrofes en busca de prósperos negocios. No se limitan los comerciantes santanderinos de aquellos años a sostener relaciones mercantiles con las plazas españolas de América, pues hácenlo también con las de distintos países de Europa, aunque ya en 1753 vemos establecidos en Riga a los comerciantes santanderinos, don Antonio del Río y don Marcos Fonegra, que compran allí dos barcos cargándolos después con la mastelería destinada a cuatro naves que pensaban construir en Santander. En el puerto

(1) En virtud de una Bula de Benedicto XIV, expedida el 12 de diciembre de 1754, pasando a sus Obispos las prerrogativas de las Abadías de Santander y Santillana y los derechos del Arzobispo de Burgos en el territorio desmembrado.

de Danzitz los comerciantes santanderinos tienen distintos corresponsales para los negocios que realizan desde nuestra ciudad y sabemos, por ejemplo, que en el citado año de 1753 don Luis Perrot, cónsul español en dicha ciudad, compraba por cuenta de mercaderes montañeses trigo, linos, cáñamo y simiente de lino para enviar a España. El primer barco español que llegó en 1752 a Danzitz, poco después de ser enviado allí dicho cónsul español, fue el «San Vicente», salido de Santander para entrar en aquel puerto el día 15 de septiembre con un flete de ciento sesenta arrobas de aceite de oliva, desplazando el citado navío cien toneladas.

La llegada del barco procedente de Santander se celebró mucho en Danzitz, lamentándose que su carga no hubiera sido mayor, toda vez que tuvo una excelente venta por la calidad del artículo transportado. El regreso del «San Vicente» se hizo cargando en dicho navío granos, cera, lienzo, arpillera, cueros, tablazón, duelas para barricas, paños de grana y sombreros. El armador del «San Vicente» era don Eugenio J. Lacour, extranjero establecido en Santander, ofreciendo grandes dificultades la citada travesía, independientemente de las posibles contingencias sobre el mar, a causa de las deserciones entre los tripulantes, pues muchos de ellos temían ser apresados por los piratas argelinos en el estrecho de Gibraltar, como había ocurrido anteriormente a otro navío que navegaba con rumbo a España y trayendo valiosas mercaderías.

Hasta el año 1755, los terrenos de Santander y de los cuatro pueblos de su jurisdicción producían princi-

palmente trigo y vino y por entonces «se reconocían a la ciudad muy pocas o ningunas huertas de hortalizas y antes bien muchas tierras labrantías, las cuales, por reconocer sus dueños la mucha más renta y utilidad que han reconocido tener de las muchas y frecuentes embarcaciones que arriban a este puerto, las han reducido a referidas huertas, habiéndose destinado otras tierras a prados para el mantenimiento del ganado vacuno que usan los labradores y que necesitan para los continuos portes de lanas, trigo, maderas y demás efectos que incesantemente condúcense a este puerto».

El auge y desarrollo que iba adquiriendo la ciudad producía forzosamente, al mejorar el tenor de vida del vecindario, un aumento en el coste de todos los artículos de primera necesidad, determinando también un encarecimiento general de los materiales de construcción y de los jornales de cuantos trabajaban en las nuevas obras que iban realizándose, lamentando los santanderinos que conocieron otras épocas tales aumentos, diciéndose repetidamente en diversos documentos manuscritos de la época «que anteriormente la corta población de esta ciudad disfrutaba de la abundancia por ser muy escaso su vecindario y comercio, pero que hoy, a no ser los que tengan negocio y tráfico no pueden vivir en dicha ciudad por el aumento tan considerable que va tomando y por las gracias y franquicias que la concede Su Majestad con el establecimiento del Real Consulado, dándose el caso de que un carro de carbón cuesta hoy seis y siete ducados y entonces no llegaba a treinta reales, y el carro de leña, que antes sólo valía y se compraba por

seis u ocho reales, ahora cuesta treinta y a veces cuarenta. La fanega de trigo, que en otros tiempos valía veinte reales, cuesta al presente cuarenta y seis, y la cántara de vino que en Castilla no llega a un real de vellón, cuesta aquí dieciséis y a veces veinte reales, dándose el caso de que mucha gente no podía subsistir en la ciudad por el aumento de los precios, y por tales aumentos y carestías, produciéndose tales trastornos por venir continuamente personas de distintas partes de España y de América a avecindarse y establecerse en la ciudad, siendo asimismo imponderable la concurrencia de navíos y embarcaciones que arriban a este puerto, lo que no se verificaba en el año de 1755, pues eran muy pocos los que llegaban a él, diciendo personas que viajan ser éste uno de los pueblos más caros del Reino, habiendo además gran escasez de viviendas, por lo que muchos individuos tienen que vivir en posada por no pagar las rentas de las casas». (1).

La riqueza urbana de nuestra ciudad estaba constituida, en el año últimamente citado, por quinientas casas habitables y dieciocho arruinadas, habiendo establecidos cincuenta mercaderes, e integraban la población, en constante aumento, seiscientos ochenta vecinos, incluyendo a las viudas.

En Santander y en su jurisdicción se recogían «trigo, maíz, alubias, vino y yerba», dando «el carro de

(1) *Compulsa original de la información redactada a instancia del Ilmo. Sr. Deán y Cabildo de la Santa Iglesia de Santander, sobre aumento de congrua en el año 1785 (Ms. 1, 37 que se guardaba en el Archivo de la Catedral de Santander hasta su destrucción durante la época roja en 1936.)*

tierra de primera calidad con una mediana cultura, dos celemines de trigo, que cuatro componen una fanega; de maíz, dos celemines y medio, que cuatro hacen una fanega castellana y tercia y media de alubias; el de segunda calidad, dos celemines de maíz y una tercia de alubias; y el tercera calidad, de maíz, celemín y medio, y de alubias, media tercia; el carro de prado de primera produce de yerba una séptima parte; el de segunda, la onzava parte, y el de tercera, la undécima quinta. El cuarterón de viña de primera clase produce tres cántaras de vino; el de segunda, dos, y una, el de tercera; y los huertos los regulan por el producto de las tierras de primera calidad».

«El producto de un limonal (1) se regula en real y medio; el de cereza, en un real e igualmente el de guindo; el de albaricocal, en diecisiete maravedís, y lo mismo para el naranjo; el de higuera, tres reales; el del peral, dos; el del manzano, uno; el del cirolar, uno; el del castaño, uno, y el del melocotonero, dos reales»; haciéndose constar en el *Catastro de Ensenada* que «no hay más especie de ganado que vacas de cría, bueyes de labranza, novillos y novillas; que el número de vacas es el de once; cuarenta y seis yuntas de bueyes; siete novillas de dos años; dieciocho novillos de dos; siete de tres, y tres novillas de tres; que el producto de cada vaca del

(1) Había en Santander diversas «huertas limonarias», como la perteneciente a la familia de Portilla, en el sitio de la Bóveda, pegante al bosque del convento de San Francisco, con cien árboles de limón».

año es de veintiséis reales; el de novillas de dos años, veinte; el de novillos de tres, sesenta».

Proponía el Cabildo santanderino, en 1785, para obtener los ingresos que aumentasen la congrua de sus capitulares afectados por el coste de la vida, y como menos gravoso, que el Ayuntamiento recomendase establecer «el arbitrio de dos cuartos en cántara de vino blanco, y medio real en cántara de aguardiente y licores que se introduzcan fuera del Obispado, y si no fuera suficiente se podría agregar el de un cuarto en cántara de vino foráneo que se introducía de Castilla y distinto del chacolí». En el Concejo santanderino, no fue bien recibida la propuesta del Cabildo Catedral, y en un informe del Procurador síndico, decíase «que la materia del vino se debe regular en este país como alimento indispensable porque el clima húmedo y frío que le domina le hacen más necesario que en otras provincias, y la pequeña sustancia de su suelo y la distancia del sol para fermentar este fruto, retraen la indicación a su cultivo y se puede regular como de acarreo todo cuanto se consume en la Diócesis, habiendo subido extraordinariamente los portes de unos años a esta parte, los trajinantes procurarán las mayores utilidades».

Con referencia «al ramo del aguardiente», manifestaba el Concejo santanderino, en la sesión de 1.º de julio de 1786 «que no existe menos recargado y es tan necesario en esta ciudad como el vino, atendido a su mucha frialdad y humedad, y que los marineros y trabajadores, así de la ciudad como en el resto de la provincia de la Montaña, no toman otro alimento para su des-

ayuno...», reconociendo nuestro Municipio, que aunque se habían encarecido los alimentos, también habían subido las rentas de la Iglesia, aumentando de valor los frutos decimales.

Elógianse entonces repetidamente, no sólo las condiciones naturales de nuestro puerto y sus ventajas para una intensa navegación y arribo de toda clase de navíos, diciéndose además «que tiene fácil salida con el viento terral de las madrugadas para estar a viaje al cambiar el viento», y se ponen de manifiesto «la comodidad de cargar y descargar embarcaciones a las puertas de los mismos almacenes de las calles de la Ribera y Los Azogues, a cubierto de aguaceros y del sol, y pudiéndose poner toldos desde los balcones de las casas a los palos de dichas embarcaciones y con mucho ahorro, descanso y beneficio del comercio, por lo cual se ha pedido por la ciudad la construcción de una dársena y limpia del puerto, habiendo accedido Su Majestad el Rey a las peticiones del ilustre Ayuntamiento, por lo que ha dispuesto formar el plano de la obra y encargar al Ingeniero don Francisco Llovet su ejecución, destinando S. M. el caudal de Propios y Arbitrios de la Ciudad y que se halle constante en arcas después de satisfechas sus obligaciones y el que en cada año sobrase pagando el encabezamiento y demás gastos». R. O. de 19 de noviembre de 1765.

Entran en Santander, además de variadas mercaderías, importantes cargamentos de tabaco, pues habíase ordenado en 22 de agosto de 1768, por conveniencia del servicio de dicha renta, «establecer una factoría para proveer de tabaco la Administración de aquel partido,

los de Laredo, sus agregados y la principal de Burgos, conduciéndolos por mar desde las Reales Fábricas de Sevilla al mencionado puerto de Santander».

La primera remesa de estos tabacos estaba integrada por varios miles de libras de las clases de «chupar», «lavado fino» y «hoja del Brasil», viniendo dicho cargamento «en sacos, frascos de hojalata, corachas y cajones», siendo la capacidad de los frascos citados de seis o de cuatro libras, dándose el caso de que en un solo día fondearan en nuestra bahía tres navíos fletados con tabaco del Brasil.

El constante arribo de navíos suscitaba diversos problemas a las autoridades locales y así para prevenir los graves daños cuya realidad pudiese causar quebranto en los intereses del vecindario, solicitó el Ayuntamiento de la ciudad en 25 de agosto de 1777, dirigiéndose al Consejo de Castilla, que «se instalen diversas cocinas en las inmediaciones de los muelles para que en ellas se encienda fuego y guisen sus comidas los marineros que tripulan las muchas embarcaciones que con motivo del comercio atracan a dichos muelles y que de este modo se evite el manifiesto riesgo de incendiarse las referidas embarcaciones, haciendo lumbre en ellas como lo hacen y que se comunique a la ciudad por la proximidad e intermediación en que se halla, especialmente sucediendo a bajamar y con los vientos fuertes del sur que allí dominan tanto».

Las Corporaciones de Santander, en repetidas representaciones y súplicas presentadas a los Reyes para exponer iniciativas creadoras de nuevas fuentes de rique-

za, ponen de manifiesto, según dijimos, las favorables condiciones del puerto santanderino, capaz de desarrollar un intenso tráfico con positiva ventaja para el erario público y para el comercio local, no faltando tampoco quienes individualmente formulen idénticas aspiraciones en impresos (1) o en exposiciones que pretenden lograr análoga finalidad elevándolas, según dice el firmante de una de éstas, «a los pies del Trono, con toda pureza, a fin de que en la posible, exacta noticia de las mismas pueda resolver S. M. lo que fuera de su soberano agrado», haciendo constar en apoyo de sus pretensiones el solicitante, que «el puerto de Santander, situado en el centro de toda la costa o mares de Cantabria, es mar ancho; libre de escollos y bancos, sin estrechos o gargantas a su entrada; la costa desde Este a Oeste sin corriente o cabos perjudiciales; espaciosa su boca; buen fondeadero, la segura comodidad de la carga y descarga de las embarcaciones; y ser el más inmediato a la Corte y su comunicación a las provincias interiores, le hacen no sólo de los mejores sino superior a todos los que V. M. posee en estas costas septentrionales por el extendido e interesante comercio de las Américas y países del Norte;

(1) *Manifiesto sucinto que en obsequio de la verdad, beneficio del público y mayor servicio de su benigno soberano hace don Antonio José del Castillo de los principales motivos que concurren en la ciudad y puerto de Santander para hacer el comercio con las Américas con más utilidad, comodidad y ventajas que otra alguna de las marítimas de la Costa del Mar Cantábrico.* Madrid, imprenta de don Antonio de Sancha, año de 1777. Portada y 15 páginas.

y no menos para el abrigo y resguardo de las Reales Armadas. Estas considerables ventajas fueron efectivas y felizmente oportunas en los años de 1739 y 1740 para el salvamento de los azogues y los galeones o navíos de Buenos Aires, sin embargo de las fuerzas armadas que de Inglaterra esperábanles en el mar que noticiosas se presentaron a la vista de él; pero sin poder lograr la suerte que en Vigo el año 1702, porque pudo, aunque apresuradamente, fortificarse y defenderse con suficiente número de tropas. El augusto padre de V. M., Carlos III, estimulado de sus paternales desvelos hacia su pueblo, y justamente deseoso de aprovechar estas naturales ventajas y proporcionar a este puerto, como igualmente al país, sus aumentos y opulencia, facilitando el comercio nacional, este considerable beneficio con las facilidades que son relativas al estado, mandó se ejecutase el famoso rompimiento de la cordillera e inaccesibles montañas de Las Hoces y se abrió un camino ancho, seguro y cómodo para el giro de toda clase de ruedas y arriería desde esta ciudad hasta interiorizarse más allá de Reinosa, llegando su distancia de dieciséis a diociocho leguas en que expendió el real erario crecido número de millones, habiéndose concluído perfectamente en el reinado del hermano de V. M. según se mantiene y continúa su extensión en el día. En continuación fue condecorado este pueblo con el honorífico título de Ciudad como igualmente erigido en Silla episcopal. Con estas proporciones, con las gracias que la piedad de V. M. ha concedido a este puerto, el comercio y la navegación han llegado y van tomando un incremento rápido, y la renta

de V. M., el que justamente corresponde a sus soberanos derechos; de manera que las Aduanas son ya depósito de muchos millones al cabo del año para los adeudos y por lo que se registra por los particulares, como se verifica en el día en tres solos buques que acaban de llegar de La Habana. Unidas todas estas proporciones ventajosas del país al grande y abundante ramo de pesquería que prometen los mares que le bañan, examinadas sus clases y medios de beneficiarla, según ensayos hechos en estos últimos años; como igualmente la abundancia de sus montes, minas, aguas y otros muchos productos que contiene la riqueza de la agricultura e industria, con la aptitud de los naturales si bajo un método económico y promediado se les alienta y estimula de modo que se corte la emigración, proporcionándolos trabajos lucrativos en sus pueblos, hacen más recomendable esta mi reverente exposición, a que debo añadir el importantísimo objeto que no menos estimula mi celo y es la del apreciable astillero que V. M. tiene en Guarnizo para la construcción y carena de los navíos de la Real Armada y del comercio; situado dentro de este mismo puerto, a distancia de dos leguas de mar de esta ciudad, en el que según he visto por documentos aptos desde el año 1770 hasta el de 1772, se han fabricado veintiocho navíos de línea del porte de cincuenta a ciento catorce cañones; diecinueve fragatas, de dieciocho hasta cuarenta, y quince paquebotes para la Real Armada y particulares. Añádese a este admirable astillero que subsiste con todas sus bondades y proporciones la preciosa joya que tiene V. M. en sus importantes fábricas de La

Cavada y Liérganes, inmediatas, o a la corta distancia de una legua, a la lengua del agua, también dentro de este mismo puerto, cuya exquisita artillería rectificada, enmendada y fundida con la perfección que se debe al celo y desvelo personales del actual Secretario de Marina y Despacho Universal de Marina, Frey don Antonio Valdés, miran con envidia las potencias extranjeras, debiéndose a los esmeros de este digno ministro el haber vencido, según las positivas noticias con que me hallo, una de las mayores dificultades en este ramo tan importante a las Reales Armas de V. M.» (1).

También elogiaban a Santander y a su puerto autores extranjeros como Samuel Ricard (2), diciendo: «Sant-Ander o Santander, capital de la Montaña, provincia española, está situada al borde de un golfo que forma un buen puerto, defendido por cuatro fuertes. El comercio de esta ciudad, que consiste principalmente en lanas y en trigos, ha adquirido mucha importancia desde hace algunos años. Se envían anualmente desde Santander para Holanda, Francia e Inglaterra, alrededor de diez mil balas de lana corriente y dos mil a tres mil de lana fina, que procedentes de Castilla llegan a la ciudad. Por lo que se refiere al trigo, se cargan todos los años

(1) Véase *Ventajas del puerto de Santander*, por don Vicente Dusmet, Jefe del primer Batallón del Regimiento de Infantería de Milán. Santander, 25 de agosto de 1783. Ms. en la Colección Gayangos, Biblioteca Nacional de Madrid. 5 hojas folio. Catálogo 3, página 185, n.º 31. (Sig. 18225).

(2) Véase *Traité général du Commerce*. Edición de 1780, tomo 1, pág. 578.

numerosos navíos para los puertos españoles en los cuales falta este producto, del cual creemos inútil dar una cuenta simulada, así como de la lana, exportada en gran parte por cuenta de casas establecidas en Madrid y en otras ciudades españolas... El puerto de Santander es utilizado por los negociantes de Bilbao para habilitar los navíos que envían a La Habana, Buenos Aires o la Luisiana».

Para los envíos de mercancías por nuestro puerto y con destino a las ciudades marítimas de la América española, necesitaban los armadores, conforme «al Privilegio y Gracia concedido por S. M. en Real Decreto de 19 de octubre de 1765», traer la correspondiente tornaguía al regreso del viaje, habiendo antes, al iniciar la derrota, formulado una relación de los géneros embarcados en Santander que integraban el cargamento de las naves. Debido a esta obligación, de declarar las mercaderías puestas a bordo, conocemos cuáles eran los artículos que se exportaban por nuestro puerto santanderino, ocupando entre ellos lugar preferente, los barriles de harinas extranjeras, la jarcia, los hierros procedentes de nuestras ferrerías, martinetes y fraguas, como rejas de arados, anclas, clavazones, planchuela, cabillería, herramientas de carpintería, «porras de hierro, ollas, hachas, etc.», completándose las expediciones «con barricas de Talavera de Inglaterra de varios colores y hechuras», sedas de Pastrana, cintas de Francia, lienzos de Holanda, etc., habiendo ocasiones en que una sola nave cargó además seiscientas docenas de platos crecidos, doce docenas de palanganas, veintidós de escudillas y

siete docenas de «tazas grandes o baúles, con veintisiete docenas de platillos con sus tazas para tomar té y café». Los jamones de Galicia, los quesos de Flandes, aceites, sidras, licores, vinos, cervezas y otros bastimentos, junto con partidas de muy diversos géneros, como gruesas de pipas de yeso, solicitadas en América por los fumadores, y de uso todavía en nuestra población rural durante los primeros años del presente siglo, completaban, frecuentemente, además de millares de ladrillos ordinarios que solían ponerse como lastre, los cargamentos de los navíos.

La Real Cédula de 12 de octubre de 1778, como dijimos, declaró libre el comercio con la América española, y el puerto de Santander, que ya había sido habilitado anteriormente vio incrementada su actividad con esta nueva favorable disposición, toda vez que hubieron de venir mercaderes de Bilbao a establecer sus negocios en nuestra plaza, pues se les prohibía utilizar en los puertos de las provincias exentas, navíos para el tráfico con las colonias americanas, pudiendo hacerlo no obstante desde el de Santander. Contra esta prohibición, dictada para atenuar los estragos del contrabando, reclamaron los bilbaínos, y en 3 de mayo de 1783 volvía a negárseles la libertad para comerciar con las colonias americanas.

Perjudicaban notoriamente al desarrollo del comercio santanderino, no sólo las ventajas que disfrutaban las provincias exentas, desde las cuales realizábase intenso contrabando, distribuido después por el interior de España, y contra cuyo abuso reclamaban reiteradamente en solicitudes y representaciones el Ayuntamiento y el Con-

sulado de Santander, preocupándose igualmente el Concejo de nuestra ciudad de que, en las rías y riberos sometidos a su jurisdicción no se produjeran los citados abusos, y así, al tener noticia el Ayuntamiento santanderino «de que el Banco Nacional de San Carlos ha reconocido por medio de uno de los directores de él cierto sitio en la abra y puerto de San Martín de la Arena, alias «La Requejada», y que piensa construir en él almacén para el depósito y embarque de sus granos y que de este hecho se seguirán notables perjuicios al comercio, intereses y regalías de esta ciudad y a los derechos de S. M. por las fraudulentas extracciones e introducciones que por allí se hacen, para cuyo medio tiene esta ciudad varias ejecutorias que ganó en contradictorios juicios con los inmediatos vecinos de Torrelavega, Suances y otros, y que por ellas está declarado que dicho puerto y abra es propio de esta ciudad, como la jurisdicción civil y criminal de aquel territorio, acordaron, en 17 de octubre de 1786, que sobre todo se haga la correspondiente representación a S. M.»

Por un minucioso informe que emitió el Consulado santanderino al cumplimentar la Real Orden de 19 de octubre de 1788, y relacionado con «el deplorable estado del comercio de Nueva España» conocemos interesantes referencias acerca de «cambios y retornos entre Santander e Indias» de considerable volumen por su cuantía, y así en el año 1784 tuvieron un valor de 26 millones 870 mil 645 reales vellón, pasando en el siguiente año a 39 millones 387 mil 424 reales vellón. En 1786 llegó el movimiento de extracciones e impor-

taciones a 44 millones 56 mil 204 reales, y en 1787 a 45 millones 507 mil 598 reales vellón, haciendo un total en los años indicados de 156 millones 421 mil 876 reales vellón.

El movimiento de buques entre Santander e Indias durante los años mismos antes citados fue el siguiente:

Navíos salidos para Indias:

Año	1784	.	.	.	.	.	.	24
"	1785	.	.	.	.	.	.	30
"	1786	.	.	.	.	.	.	25
"	1787	.	.	.	.	.	.	27

Entraron procedentes de Indias:

Año	1784	.	.	.	.	.	.	24
"	1785	.	.	.	.	.	.	21
"	1786	.	.	.	.	.	.	34
"	1787	.	.	.	.	.	.	30

Para esta carrera empleaban los armadores santanderinos 10 fragatas, 4 paquebotes y 3 bergantines.

Hacía constar en su informe el Consulado santanderino, diversas causas «cada una de las cuales es bastante para arruinar el comercio de la Nueva España», enumerándolas con precisión en ocho conclusiones, citando en la quinta «el contrabando clandestino hecho desde las colonias extranjeras por los surgideros o coleccionas de Guachinango, Panuco, Tampico y Río Huantepequén». En la conclusión sexta se afirma «el horroroso contrabando realizado desde La Luisiana», proponiendo

por último acertadas soluciones para resolver el problema. (1).

La gran afluencia de viajeros a Santander, con la llegada a nuestro puerto de numerosos navíos, originaba preocupaciones al Ayuntamiento, y velando por la tranquilidad del vecindario, dirigíase el Alcalde en primero de octubre de 1802 a los distintos Alcaldes de barrio manifestando, mediante los respectivos oficios, que «el aumento de gentes en este pueblo concurrido de poco tiempo a esta parte por muchos barcos y extranjeros y nacionales, exige que redoblen vuestas mercedes los esfuerzos de su celo y vigilancia cuidando de que no se entretengan gentes sin destino o acomodo especialmente en las posadas particulares y públicas, las cuales deben de entregar razón, todas las noches, de los sujetos que a ellos llegan, según está mandado por distintos bandos de buen gobierno», recomendando además mayor vigilancia para el funcionamiento del alumbrado público.

Contestando a dicha comunicación don Isidro de Larrauri en 4 de octubre de 1802, hacía constar «que en mi cuartel sólo hay una posada pública que es la de José M.^a Mérida, con juego de trucos, a quien tengo advertido pase a usía la noticia diariamente de las gentes que recibe en su casa, pero que no cumple porque diariamente se quedan en ella marineros extranjeros. En cuanto al alumbrado, la mayoría de los faroles están,

(1) Véase Archivo del Consulado, Legajo 2, núm. 21, manuscrito 10 hojas en folio. Archivo de la Diputación de Santander.

pasadas las diez de la noche, si no apagados, con luz que no sirve, sin que me haya servido reconvenir a los que los encienden».

La provincia de Santander tenía en 1822 una población de 175.152 habitantes.

Como suele suceder en las ciudades de rápido crecimiento y de prosperidad improvisada, no alcanzó entonces Santander la extraordinaria importancia que prometía el desarrollo local del comercio y fue detenido en su marcha ascendente por los nuevos reglamentos de hacienda que pusieron en vigor en el año 1794, pues siendo nuestro puerto «inmediato a las provincias exentas, al comercio le tiene más cuenta establecerse en éstas, en las que no hay las trabas y adeudos que en otros, y señaladamente Santander no aumentará sino que aminorará su comercio y vecindario a causa de tales privilegios. Esta es la suerte precisa de todo pueblo cuyo vecindario no subsiste por los frutos de su propio terreno y así Santander ha habido tiempos en que la población ha crecido eventualmente. Las obras del muelle y la emigración de los vizcaínos agolparon en Santander un número considerable de personas, que desaparecieron luego que cesaron las obras y que se hizo la paz, habiendo decaído mucho nuestro comercio no sólo por la guerra, sino también con el recargo del 15 por ciento sobre los géneros extranjeros». (1).

(1) Vid. Ms. K. 72, que guardábase en el Archivo de la S. I. Catedral de Santander, destruido en 1936.

INDUSTRIAS PESQUERAS

La industria de la pesca fue practicada desde los más remotos tiempos en la provincia santanderina y al explorar los inigualables yacimientos prehistóricos en ella existentes se han encontrado gran cantidad de conchas de los moluscos que sirvieron para alimentar en parte al hombre de las cavernas, consumidor, además, de abundante pescado, como se prueba por las vértebras de peces halladas en las excavaciones llevadas a cabo en Altamira y en otras cuevas, conchas de moluscos, etc.; y el hecho de no haberse descubierto hasta ahora, en nuestra provincia, alguna embarcación prehistórica, no excluye la posibilidad de que fueran empleadas aquí por los hombres de dicha época en las faenas de la pesca. (1).

También la intensa vida marítima en la costa de Cantabria durante la dominación romana y los distintos vestigios hallados en nuestras Cuatro Villas de la Costa, pertenecientes a dicha época, nos permiten suponer que al igual que en otras costas de España, tuvieron establecidas sobre nuestro litoral industrias pesqueras los roma-

(1) Para el estudio de la pesca y de la navegación en aquellos tiempos puede verse la interesantísima obra de J. G. D. Clark *L'Europe Préhistorique. Les fondements de sa Economie*, edición francesa de Jean Gouillard, París, 1955. Payot.

nos, donde indudablemente prepararían diversas salazones de pescado, aprovechando, como hicieran siglos después nuestros paisanos, la sal procedente de las salinas de Cabezón, Treceño, Caviedes y otros puntos de la Montaña.

A los mareantes de las Cuatro Villas de la Costa del Mar de Castilla, la pesca que deparaba mayor rendimiento durante repetidas centurias, fue, sin salir entonces de nuestro litoral, la de la ballena (1), y por lo que se refiere a Santander, sabemos que un documento de primero de mayo de 1329, guardado en el Archivo de la Catedral de Santander hasta su destrucción durante la época marxista, aludía a una información de fecha anterior a la últimamente indicada, citando determinadas heredades pertenecientes a la iglesia santanderina de San Martín de la Mar, situadas en el Sardinero, y sobre las que nuestros marineros beneficiaban las ballenas pescadas, percibiendo la citada iglesia por ello los corazones y otros despojos de dichos cetáceos. (2).

Para la pesca de la ballena en la costa santanderina eran los meses de octubre, noviembre y diciembre «muy ciertos», según nos dice Pedro Texeira Albornos, viajero portugués que al recorrer nuestro territorio en un viaje

(1) El Rey don Fernando IV concedió en Valladolid el 6 de junio de 1330, un privilegio a los vecinos de Laredo «para que no pagasen diezmo de los pescados que pescasen en cualquier lugar ni de las ballenas que se tomasen de su puerto, aunque tal pescado sacaran fuera de su Reino.

(2) Véase «La Escultura Funeraria en la Montaña». Santander, 1934. Pág. 19. Publicación del Centro de Estudios Montañeses.

realizado en la segunda mitad del siglo xvii, hace especial mención «de un Cabo que llaman de Oriambre, donde en lo alto dél tiene una casa que sirve de atalaya (1) para la pesca de la ballena... de gran importancia por la grasa que della sacan; deste dicho Cabo una legua y media está el puerto y Villa de San Vicente de la Barquera, última de las cuatro nombradas desta Costa y la que más al Poniente queda de ellas». (2).

De la pesca de la ballena durante el siglo xvii y en nuestra costa conocemos otro interesante documento publicado por el erudito jesuita P. Francisco Lodos (3), referente a la erección de la Diócesis santanderina en el cual se trata del viaje que hizo el canónigo Zuyer comisionado por el Nuncio de S. S. en octubre de 1660 para visitar el territorio que pretendía ser la nueva Diócesis santanderina. Al llegar a Comillas el citado canónigo, que antes había visitado Santander, dice que vio pequeñas lanchas de pescadores dedicadas a la pesca de gran cantidad de besugos y que casi todo el año

(1) Actualmente restaurada para el golf de Oyambre.

(2) Véase «Descripción de las costas y puertos de España». Ms. de la Biblioteca Nacional. Publicado por el insigne académico don A. Blázquez en el tomo lll del «Boletín de la Real Sociedad Geográfica», págs. 59 a 69.

(3) Los Orígenes de la Diócesis de Santander. Por el P. Francisco Lodos, S. I. (En *Comillas. Miscelánea de colaboración científica...* Santander [1943], pág. 436.

Con el fin de restablecer el comercio y la navegación a Terranova y a Noruega, desde los puertos de Cantabria, se propuso en 1643 una Instrucción destinada al fomento de las relaciones mercantiles y de la pesca de bacalaos y ballenas. (Véase Archivo del Museo Naval de Madrid, Legajo 3.º)

pasaban frecuentemente las ballenas por las aguas comillenses, habiendo sobre los montes cercanos al mar una constante vigilancia para descubrir a dichos cetáceos cuando aparecían en lontananza y avisar seguidamente para que salieran los pescadores al encuentro de las ballenas. Todavía a fines del siglo XVIII se podían ver en distintos puntos de la actual provincia santanderina restos de edificios costeros donde estaban instaladas las calderas para derretir las grasas de las ballenas, conociéndose, por ejemplo, en Comillas (1) y en Santoña las *casas de las ballenas*, destinada ya la de la última de las citadas villas, a servir de cárcel, según leemos en manuscritos de la indicada centuria.

Durante el apogeo de la pesca de la ballena en la costa santanderina suscitaronse repetidos incidentes entre los marineros de las Cuatro Villas, y así, con ocasión de un largo pleito sostenido por los de San Vicente de la Barquera y Comillas, en 1614, reclamaban los de la primera Villa citada a los de la segunda la entrega de 80 barriles de aceite de ballena procedente de las campañas que habían realizado.

Relacionadas con la industria de la pesca y para surtirla de los anzuelos correspondientes, funcionaron durante el siglo XVIII dos fábricas, situada una de ellas cerca de Comillas y la otra en el pueblo de Ruiloba, trabajando en dichos establecimientos cuatro maestros anzueleros que proveían también a los pescadores de la

(1) No muy lejos del actual muelle de Comillas indicábanse en derroteros antiguos la Roca y Playa de las Ballenas.

costa de Asturias, contando con otra fábrica Suances para surtir a Santander y a Laredo de los anzuelos destinados a la pesca del besugo. La desaparición de los citados establecimientos industriales fue originada por la decadencia de las pesquerías en los cuatro puertos del Mar de Castilla.

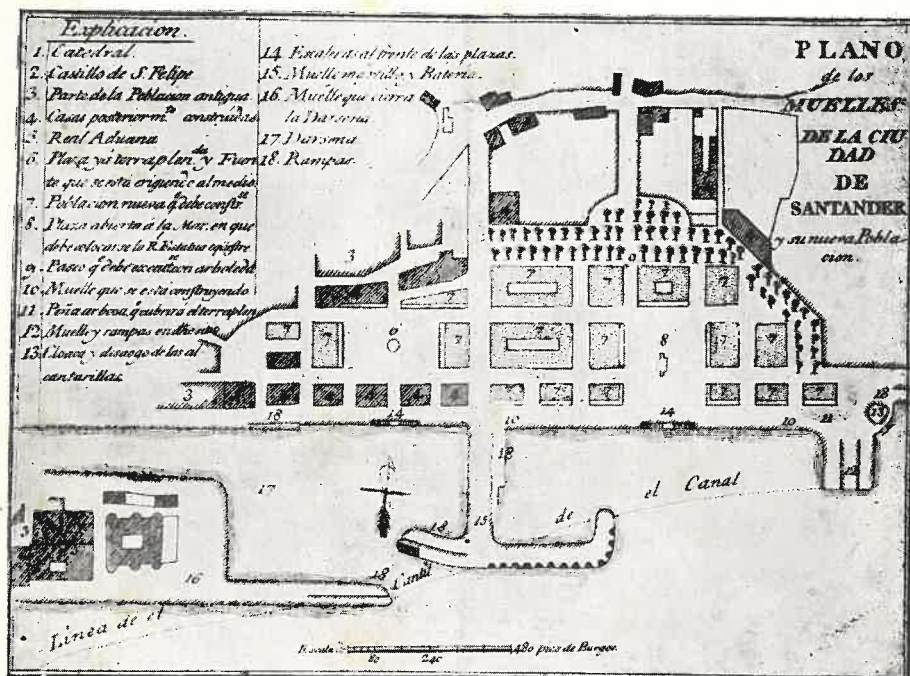
En las faenas de la pesca utilizaban los mareantes santanderinos del año 1753, «doce barcas para besugo, diecinueve para sardina, nueve batelillos o barquías para la pesca pequeña, dos para el transporte de trigos y harinas de molineros», empleando también treinta «para transitar gente, y cinco pinazas para la conducción de géneros a la Villa de Bilbao, usando además cuatro redes barrederas para pescar». Estimábanse en la siguiente forma las utilidades producidas por dichas embarcaciones: «el barco de besugo, doscientos reales anuales; el de sardina, ciento diez; igual cantidad la barquía o batel; el barco de transitar gente, lo mismo; el de transportar trigo, cien reales anuales; la pinaza, doscientos sesenta; la red barredera, doscientos, y la de sardina, doscientos».

Los pescadores santanderinos simultaneaban el trabajo en el mar con el cultivo de las tierras de su propiedad en el término municipal, y en 1753, según las declaraciones del Catastro llamado de «Ensenada», del cual hemos obtenido los precedentes datos, dicese también «que no hay vecino que sea puro jornalero y que los labradores que hay se ocupan en sus haciendas más de ciento veinte días, y todos los marineros se ejercitan en la labor de sus tierras o en las que tienen arrendadas

cien días, y otros ciento en la marinería y que el jornal del labrador lo regulan en tres reales y el de cada marinero en dos».

Solían emplearse en la pesca de la ballena, lejos de la costa, embarcaciones hasta de 250 toneladas de porte, tripuladas por cincuenta hombres y provistas también de cuatro o cinco lanchas pequeñas que se utilizaban directamente para efectuar las maniobras de la pesca yendo a bordo los arponeros. Poníase además en las naves balleneras barrilería de distintos tamaños, una caldera de cobre para derretir la grasa de las ballenas, y era frecuente que se llevase en las expediciones ladrillos en cantidad necesaria para instalar en tierra los hornos donde hacíanse las operaciones de derretir la grasa, aunque la manipulación de ésta realizábase generalmente a bordo. El último procedimiento, que ofrecía ventajas indudables, tenía el gravísimo inconveniente de poder provocar incendios que determinasen la pérdida de las naves. Como rancho para la pesca de la ballena, las embarcaciones iban pertrechadas de vino, sidra, legumbres, agua y salazones de pescado y de carne, llevando, además, todos los útiles precisos para la faena de la pesca con los arpones, cables y jarcias correspondientes.

Una expedición preparada para pescar ballenas fuera de nuestro litoral salió de Santander el 26 de noviembre de 1789, constituida por dos fragatas y dos goletas que se hicieron a la mar desde nuestra bahía con dirección a Puerto Deseado, arribando allí solamente las dos fragatas, pues las goletas hubieron de recalar en



Plano de las obras realizadas y de las en ejecución para ampliar Santander. Año 1823.

Montevideo. En 1792 volvió a Santander una de las fragatas con abundante carga de saín y numerosas pieles de anfibios.

Todavía en el año 1820 partieron de Comillas a pescar ballenas sus mareantes y poco tiempo después puede decirse que había desaparecido totalmente la referida pesquería no sólo en nuestra costa, sino en toda la comprendida hasta Bayona de Francia, de donde zarpó en 1830 una sola nave para pescar en la bahía de Baffin.

Al igual que los vascos y los guipuzcoanos fueron inteligentísimos los mareantes de las Cuatro Villas de la Costa del Mar de Castilla en la pesca de la ballena, y examinando algunos de los protocolos notariales en nuestros archivos, puede verse reiteradamente cómo hacíanse contratos para tripular las naves destinadas a expediciones llevadas a feliz término por hombres que eran verdaderos especialistas en las faenas del mar; y así también por una memoria presentada a Luis xv por su ministro Maurepax sobre el estado de la marina francesa en 1720, sabemos que los arponeros, marineros, toneleros, etc., que integraban las tripulaciones de las 37 embarcaciones destinadas en San Juan de Luz a la pesca de la ballena, eran españoles.

El retorno de nuestros pescadores trayendo el fruto de su trabajo en los mares lejanos solía provocar incidentes con los recaudadores que pretendían cobrar el importe de los diezmos, y en un documento del siglo xvii, Fernando del Hoyo, Procurador general

de Laredo, reclamó contra tal pretensión el año 1612 al alegar «que habiendo ido algunos vecinos a Terranova (1) y traído carga de bacalao, que es libre de pagar diezmo por haberlo ellos tornado y traído de su granjería y pesca, se oponía a que les fuera cobrada cantidad alguna», invocando para ello diversos privilegios de los Reyes de Castilla concedidos a Laredo y con los cuales obtuvo plena satisfacción en las actuaciones promovidas, quedando libre de hacerse el pago exigido.

El 11 de noviembre, día de San Martín, comenzaban los pescadores santanderinos la costera o campaña del besugo, celebrándose antes una reunión de todos los que habían de participar en ella e iban seguidamente a oír Misa en el Santuario de la Virgen del Mar, contándose en los primeros años del siglo XIX, en Santander, con ocho lanchas besugueras de buenas dimensiones, cada una de las cuales llevaba 26 hombres de tripulación (2). Los marineros de cada lancha se habían reunido previamente en casa de uno de ellos para nombrar tripulación y proeles destinados a las barcas respectivas, designándose también entonces los avisadores que quedaban encargados de llamar antes del amanecer a las gentes de las tripulaciones para ir a

(1) Ms. Archivo de la Diputación Provincial de Santander.

(2) Los remos que utilizaban nuestros pescadores para las embarcaciones se hacían con madera de haya y eran de 12, 14, 16 ó 18 pies de largo, valiendo los más cortos a siete reales vellón cada uno y los mayores a trece, según factura que tenemos a la vista, de 18 de mayo de 1827.

la pesca; todas las operaciones preliminares se verificaban mediante copiosas libaciones del chacolí santanderino. Con frecuencia el avisador era ayudado en sus faenas por el tamborilero municipal, para despertar más rápidamente así a los pescadores, costumbre ésta última que fue decayendo hacia mediados del siglo pasado, pero no la del avisador que continuó gritando «¡apuyáaaa!» por los barrios donde vivían los pescadores santanderinos.

Si la pesca traída al puerto era abundante, volvía a intervenir el tamborilero municipal que actuaba con sus estridencias para unirse al general júbilo de la gente de mar. De la abundancia de los besugos en la costa santanderina durante la segunda mitad del siglo xix podemos decir que en el año 1854 hubo lancha de uno de los Cabildos santanderinos que trajo a bordo más de mil besugos sacados en una sola jornada.

Cada lancha besuguera solía dar como limosna al regresar al puerto un besugo a los frailes del Convento de San Francisco o a alguna otra Iglesia de la ciudad.

De arraigadas creencias religiosas, los marineros de antaño, una vez que llegaban al lugar de la pesca —llamado *playa* por ellos— y después de arriar velas dando proa al viento evitando la deriva con cuatro o seis remos, calaban las cuerdas y el que primero sentía la picada, decía: «¡Alabado sea Dios!», repitiendo esta alabanza los otros compañeros restantes cuando sentían las picadas respectivas y era costumbre general dar

como premio un besugo más al que sintió la primera picada. (1).

La pesca del besugo se efectuaba con anzuelos y el reparto de los mismos se hacía el primer día de la costera por el patrón de la embarcación, y después de la comida tradicional, dándose a cada tripulante cuarenta anzuelos y doce para dos cuerdas, cuyo importe les era descontado posteriormente, siendo también obligación de los patronos proporcionar el cebo necesario para las dos cuerdas que correspondían a cada hombre que iba embarcado a sus órdenes.

En algunos puertos de nuestra provincia, como en el de Comillas, cada embarcación que salía a pescar en día festivo, pagaba a la fábrica de la Iglesia parroquial ocho ducados, costumbre aplicada todavía en 2 de marzo de 1739.

Las lanchas empleadas en la pesca del besugo eran de 200 quintales de porte, teniendo las siguientes dimensiones: 39 pies de eslora, 33 de quilla, 7 de manga y 3 de puntal, y solían alejarse para realizar las faenas de la pesca hasta seis leguas de la costa, yendo con una arboladura de dos palos, que con dos vergas delgadas, una en cada palo, sostenían la correspondiente vela cua-

(1) Sucedió también que a veces algún pez quedaba enganchado con el anzuelo por la ventrecita y entonces era tirado al mar, pues considerábasele, como robado, por los pescadores.

Al llevar el pescado a la plaza santanderina tenían nuestras pescaderías, por costumbre, hacer la señal de la cruz santiguándose con la moneda obtenida en la primera venta del día.

drada, llamada «al tercio», denominándose respectivamente vela mayor y trinquete, soliendo llevar también una tercera vela llamada trinquete menor de correr y que se utilizaba en los días de mucho viento.

Duraba generalmente la pesca del besugo desde el 11 de noviembre hasta el 3 de febrero, día en que terminaba la costera, y en el refranero náutico montañés encontramos indicaciones sobre la calidad del besugo en los distintos períodos de la costera, diciendo los buenos aficionados a tan excelente pescado que «el besugo en enero es caballero», dando a entender que era durante este mes cuando estaba más sabroso e indicando la decadencia de la referida pesca, afirmaban: «desde San Blas (3 de febrero), besugos atrás».

La pesca de la sardina se realizaba durante los meses de verano, otoño y parte del invierno, utilizándose para las faenas correspondientes cuatro tipos de redes, diferenciados por el tamaño de las mallas y que recibían los nombres de *tuta*, que era la más pequeña, *amoldado sobre estrecho*, *amoldado sobre ancho* —de mayor tamaño ésta— y *otoñada*, teniendo ésta las mallas de una pulgada en cuadro y siendo las más generalmente usadas.

Desde julio hasta mediados de setiembre, era la época en que la sardina producía mayor cantidad de saín o aceite, y dado lo abundantísimo de esta clase de pesca, todavía promediado el siglo XIX, se utilizaba mucha parte de ella por haber enorme sobrante de la que pudiera dedicarse al consumo, a la extracción de aceite prensando las sardinas, para destinar la grasa conseguida

a las necesidades del alumbrado y sustituir al aceite de ballena que se empleaba en candiles y en faroles. Los residuos procedentes de las sardinas prensadas eran incorporados, como fertilizantes, a las tierras de labor.

Las embarcaciones destinadas a la pesca de la sardina tenían su eslora de 34 pies, la quilla de 31, la manga de 7, y el puntal de 3.

Como dato interesante que confirma la abundancia de sardinas en la costa de Santander, merece indicarse que el 29 de agosto de 1841, un Cabildo de Mareantes de Santander, que había celebrado un contrato para surtir a determinada fábrica conservera establecida en nuestra ciudad, pudo proporcionar, obtenidos en una sola *marea*, más de setecientos cincuenta millares.

Las lanchas sardineras solían llevar únicamente el palo mayor, del cual pendía una verga de seis metros, siendo de igual tamaño, aproximadamente, el palo, careciendo lo mismo que las besugueras de toda cubierta. (1). El palo mayor se colocaba a proa o en el centro, según el viento reinante, y la tripulación estaba integrada por siete hombres y el patrón.

En el mes de agosto comenzaba la pesca del bonito para finalizar a mediados de setiembre, aunque algunos años, cuando el tiempo era favorable, solía pescarse todavía en el mes de noviembre, haciendo normalmente provechosas costeras, pues a veces cada lancha traía has-

(1) El refranero náutico montañés indicaba el peligro de navegar en estas embarcaciones, diciendo: «Barco sin cubierta, sepultura abierta».

ta cuatrocientos bonitos, con un promedio en su peso de 20 a 24 libras por pez y eran pocos los que pasaban de una arroba.

Las utilidades de las lanchas boniteras, al igual que las obtenidas con las embarcaciones dedicadas a otras pescas se dividían generalmente en dos partes o quíñones, destinándose una de ellas para los fondos del gremio respectivo y otra para distribuir entre los marineros que iban en las embarcaciones.

Los moluscos recogidos en nuestra costa merecían también la más alta estimación, siendo consumidos en las mesas del Rey y de los grandes señores de Madrid, hasta donde los hacían llegar frecuentemente los arrieros que transportaban con sus recuas sabrosas ostras destinadas a la corte, y así uno de ellos, Ramón de Ojeda, en marzo de 1804, llevó con su recua de cinco machos «diez y ocho barriles de ostras (1) en casco del marco de dos arrobas cada barril a razón de cien reales cada uno, esperando hacer su viaje en doce días como máximo que es lo que más pueden durar las ostras en casco», yendo provisto al hacer el viaje desde Laredo, del real pasaporte que le acreditaba como proveedor del Monarca.

El aparejo de las lanchas boniteras consistía en dos velas al tercio, cada una sobre un palo, yendo estas embarcaciones tripuladas con ocho o nueve hombres y uno o dos muchachos, y para realizarse dicha pesca lle-

(1) Han sido famosas hasta nuestros días las de la región santanderina y E. Marchis en *Les mollusques marins comestibles*, Paris, 1930, reconoce las buenas condiciones de la zona marítima de la provincia de Santander para la reproducción y cría de ellas.

vábanse seis, ocho o diez cordeles, de un determinado número de brazas con las buneras correspondientes y los anzuelos respectivos, poniendo por cebo un pedazo de trapo blanco y fino u hojas de maíz y largando los cordeles en profundidades de ocho a diez brazas según las circunstancias del mar y del viento, soliendo también echarse una o dos cuerdas llamadas timoneras que tenían de largo de dos a tres brazas.

La preparación del pescado hecha por los hombres de mar de nuestras Cuatro Villas de la Costa fue siempre muy esmerada, valorizando las pescas obtenidas con el dominio de una buena técnica en la industria conservera. Desde los lejanos días en que el Arcipreste de Hita elogiaba los pescados santanderinos y citaba el «congrio cecial e fresco» de Laredo, pasando por los tiempos de Lope de Vega, en los cuales el Fénix de los Ingenios hacía referencia a los escabeches laredanos en sus «Rimas de Burguillos», practicaron los montañeses sin interrupción esta modalidad de la industria pesquera, que a veces desarrollaban a bordo de sus naves y en remotos mares yendo a Terranova o en aguas próximas al litoral español.

Para las salazones de los pescados usábase, al promediar el siglo xix, sal de las salinas del Sur de España, aunque continuaran en explotación los pozos de Cabezón y de Treceño, conocidos desde remotos siglos por nuestros mareantes, y todavía durante el siglo xviii destinábase su producción al Real Alfolí de Santander, embarcándose la sal en el puerto de Comillas, y así sabemos, por fehaciente documento, que el 25 de febrero de 1720,

siendo administrador del Alfolí don Antonio de Abarca, el Capitán don Juan de Vila, que mandaba el navío nombrado «San Pedro», salió del citado Comillas en su buque con 684 fanegas de sal, realizando muy accidentado viaje por los fuertes temporales sobrevenidos durante la travesía, que obligáronle a entrar en Laredo. Durante los años de 1847 a 1851 las salinas de Cabezón y de Treceño produjeron 17.368 quintales, correspondiendo a las primeras 11.697.

Desde tiempo inmemorial tenían los pescadores de nuestras Cuatro Villas admirables Ordenanzas para regular los trabajos de los marineros cuando hacíanse a la mar yendo a la pesca, y así el Noble Cabildo de San Martín de la Mar de la Villa de Santander que era ya en el siglo xv de gran importancia dentro de la vida local, nombrando a dos representantes suyos para que formasen parte de la Corporación municipal.

Anualmente, el 11 de noviembre, día de San Martín, reuníanse los señores oficiales del Noble Cabildo de San Martín de la calle de la Mar, de Santander, Maestres de los barcos mayores de esta pesquería para elegir, por el plazo de un año, a los Diputados, Alcalde, Mayordomo y Procurador general, «atendiendo a su habilidad y circunstancia para que rigieran la vida corporativa del mencionado Cabildo», y cada tres años dicho Noble Cabildo, en los indicados día y mes, procedía con «candela encendida y en el Cantón que dicen de la calle de la Mar de esta ciudad y por voz de pregonero a rematar en el mejor postor que se presentase haciendo la mejor postura, concluída la vela», lo que

llamaban los maravedís de los Mártires, pertenecientes al citado Cabildo y durante un trienio a partir del referido día 11, pudiendo el adjudicatario cobrar durante el indicado plazo «por el pescado fresco que se pescase y echase en los muelles y más sitios de la jurisdicción de la ciudad para salir en caballerías fuera de ella, como es aguja o boga y mogle, un maravedí en libra y por el barril, siendo escabechado y de arroba, medio real, y si excediere, un real más, y el de media arroba, un cuartillo; por el millar de sardina en fresco, saliendo embarcado o que lo conduzcan mujeres, cuatro maravedís, y siendo en caballerías, un cuartillo; las docenas de merluza en fresco, medio real; por la de besugo, un cuartillo; ídem en libra de congrio y mero, un maravedí, y así respectivamente». En el año 1776, Antonio de Zamora, en quien se remató el citado arbitrio durante tres años, pagó al Noble Cabildo de San Martín de la Mar, la cantidad de tres mil novecientos cincuenta reales de vellón en total.

En un discurso citado en el *Plan general sobre el medio que se considera indispensable para facilitar el puerto y marinería de Santander* (1), se dice que es abundantísimo de pescado, sin tener que envidiar a los países del Norte, teniendo la ría del mismo, desde la barra o puerto, más de tres leguas de longitud con una de anchura o corta diferencia y consta de dos canales tan anda-

(1) Véase *Plan general sobre el medio que se considera indispensable para facilitar el puerto y marinería de Santander*. Ms. n.º 23, de la col. Gayangos, Biblioteca Nacional. Existe una copia en la Colección Pedraja, Biblioteca Municipal de Santander.

bles que han salido por ella los muchos navíos de guerra contruídos en el Real Astillero de Guarnizo, distante tres leguas o poca diferencia de la barra y desde la ciudad y muelle de Santander. La gran capacidad de la ría y lo mucho que la bajamar de aguas vivas descubre su madre o álveo, la proporcionan las mejores cualidades para la cría de los pescados, y así está reconocida por la más abundante de toda la costa.

Hacía el autor del *Discurso* un amplio elogio de la «concha llamada el Sardinero, capaz de abrigar en sí la mejor armada, pues tiene como un tercio de legua de ancho y lo mismo o corta diferencia de largo, estando abrigada de los vientos del N. al O. con el terreno o sierra de Cabo Mayor, siendo andable y además de que puede fondearse allí», citando, como prueba, lo acaecido «en el año de 1759 ó 1760, cuando se refugió en la citada concha un italiano que no se atrevió a tomar el puerto, o no pudo; y allí estuvo el navío de la Marina Real de Francia, llamado «El Invencible», de 110 cañones, informando el piloto Lemán que los franceses admiraron aquella concha y sacaron plano de ella contándola por el mejor refugio de esta costa, con que el arte ayudase a la naturaleza», y «que para que Santander sea un puerto enteramente feliz para el comercio, pesquería y abrigo de la Armada Real, necesita que se le den en el Sardinero o antepuerto todos los auxilios de que sea susceptible».

Realizadas diversas obras propuestas, se verían complementadas haciendo una pequeña población sobre el terreno del cabo, capaz a lo menos para cincuenta o

sesenta familias, fijándose allí también la casa grande de salazón, que se propone en el Plan general, y cuyo edificio podrían utilizar también los marineros de Laredo, Santoña y Suances, que pescaban en los mismos barcos que los de Santander.

Se pidió a la Real Sociedad Cantábrica, por R. O. reservada de Marina de 5 de enero de 1797, informe «sobre las causas del decaimiento a que han venido las pesquerías y las industrias que de ellas se originaban en la costa de Cantabria y modo de recuperarlas». Acerca de tan interesante problema emitieron dictamen en dos interesantísimos trabajos los socios don Juan José Caa-
maño y don Antonio del Río y Villegas.

Con referencia a Santander y en el año 1797 los marineros matriculados ascendían solamente a 212, estando inválidos 144. Laredo y Santoña contaban con 304 matriculados y 136 inválidos; y Castro con 198 y 31, respectivamente, y añadiéndose a estas cifras las correspondientes a Suances, Comillas y San Vicente de la Barquera, el censo de matriculados hábiles estaba integrado por 792 marineros y 365 inválidos.

Para incrementar la industria de la pesca proponía el señor Pérez del Río dejarla libre por completo en un radio de dos leguas de la costa, durante cierto número de años, y apreciar después así los resultados que se obtuvieran, y que los hombres de mar dedicados a la pesca pudieran tener también a igual distancia de la costa las correspondientes labranzas para ocuparse en ellas los días que no les conviniese salir a la mar.

Indícase además en el expresado estudio la necesi-

dad de mejorar las embarcaciones utilizadas en la pesca, «pues son tan débiles que a poco que el tiempo no se presente completamente bonancible, no se deciden a salir a la mar los pescadores y menos a pasar fuera una sola noche». (1).

Relacionado con la población de las Cuatro Villas de la Costa del Mar de Castilla y otras de la zona cantábrica, un ilustre autor (2) escribe «que, según consta por antiguos documentos, las citadas Villas se aumentaron mediante las campañas o costeras que se fueron formando para la pesca de las ballenas, abundante entonces en nuestros mares, que en el día no dejan de frecuentarle en las primaveras y otoños, viéndose desde las antiguas y casi arruinadas atalayas».

Los pescadores de nuestra costa utilizaban principalmente las playas de El Espino, O. y 20 millas de

(1) Véase *Discurso dirigido a la Junta de la Diputación de la Real Sociedad Cantábrica sobre la restauración de las Pesquerías Nacionales*, por el socio don Juan Antonio del Río y Villegas. Madrid, Imprenta de la viuda e hijos de Marín, 25 de agosto de 1797.

Don Juan José Caamaño y Pardo publicó una *Representación a la Junta de la Diputación de la Real Sociedad Cantábrica sobre el Estado de las Pesquerías Nacionales, etc.* Madrid, 1797.

Afirma el señor Caamaño en su informe que el estado de decadencia en que se encontraban las Pesquerías de la Costa Cantábrica, reconocía como causa «la actual matrícula por su privilegio exclusivo y el remedio seguro sería dar a las Pesquerías libertad absoluta».

(2) Véase «*Diccionario Histórico de las Artes de la Pesca*», por don Antonio Sañiz Reguart. Introducción VIII, tomo 1, Madrid, 1791.

Cabo Mayor, N. S. Puerto Calderón y Punta Ballota; El Patacón, rumbo O. NO. de Cabo Mayor y a 14 millas y N. S. Suances; Cudical Castillo al N. y a 11 millas de Cabo Mayor; El Charco, a 11 millas al N. E. de dicho Cabo; Abascal, entre Tinamayor hacia el N. y Santiuste; Pineda, al N. de Cabo Quejo; La Marona, rumbo N. O. a 12 millas de Cabo Mayor; Las Motas, N. S. Laredo Orión; Castro-verde y El Playón, Castro Urdiales hasta el Cabo Villano.

Pereda, en *Sotileza*, cap. xxvii, dice que «El Miguelillo, el Betún y el Lamel, son los mejores placeres o sitios para el besugo».

A principios del actual siglo y durante la guerra anglo-boer, se descubrió una nueva playa a 24 millas rumbo N. O. de Cabo Mayor, y a la que nuestros pescadores pusieron el nombre de Transvaal.

3

EXPORTACIÓN LANERA Y FÁBRICAS DE CERVEZA EN SANTANDER

La exportación lanera efectuada por el puerto de Santander para abastecer los mercados del Norte de Europa, resurgió en la segunda mitad del siglo xviii al ser favorecida con la promulgación de distintas disposiciones, como la de 16 de marzo de 1763, en la cual ordenase «que todas las lanas que se quieran extraer

por las aduanas de Vitoria, Orduña o Santander se han de registrar en Burgos, pagando de derechos en dicha Aduana la mitad al contado y la otra mitad en letras sobre Madrid, pero las que se extraigan por el puerto de Santander pagarán un 4 por ciento menos».

Poco tiempo después, en 15 de agosto del año últimamente indicado, se dispuso «que no se cobren en Burgos alcabalas de las ventas de lana por no haberse exigido en el pasado y que la imposición que se exige en Reinosa para el camino a Santander se reduce a la mitad, cobrándose cuatro reales por carro, dos por caballería mayor y una por las menores».

A partir del año 1774 se remitieron ya desde nuestro puerto grandes cantidades de lanas de Castilla a Bristol y a Londres, puestas a bordo de los navíos atracados junto a la ribera del muelle santanderino, y así, al llegar el año 1778, la exportación había alcanzado la cifra de 62.477 sacas de lana (1) con 570.531 arrobas de peso, cargándose además remesas para Amsterdam, a cuyo puerto arribaban en mayor proporción las lanas castellanas que todas las procedentes de otros países el año 1785.

El tráfico lanero sufrió positivos daños al terminar la centuria décimaoctava, con los cruceros de algunos corsarios franceses, no decidiéndose en ocasiones los navíos cargados en nuestro puerto a poner rumbo a Inglaterra y Holanda por el temor de ser apresados. En 1794 y el 23 de marzo, reuniéronse en Santoña para

(1) Cada cinco de ellas solían formar una paca.

evitar tal contingencia un buen número de veleros procedentes de Santander y de Bilbao, que hicieron su derrota yendo convoyados por navíos de la Armada Real.

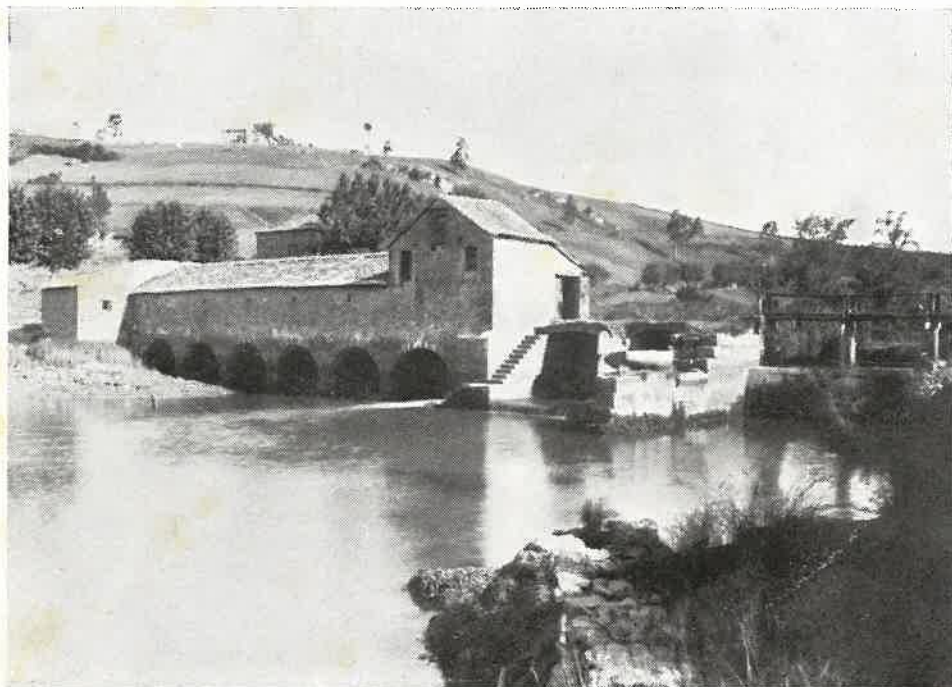
Para el mejor acondicionamiento de las lanas que poníanse a bordo de los navíos atracados a los muelles santanderinos, nuestro Consulado había decidido colocar, en 5 de agosto de 1791, tres prensas sobre la Ribera, «sin perjudicar el tráfico general del comercio ni los movimientos de carros, rastras y narrias para otras mercancías», y sólo durante la época en que hacíanse los embarques. Funcionaban anteriormente otras tres prensas para la lana, y estaban situadas hacia el muelle de Anaos.

El nuevo auge del negocio de las lanas fue de corta duración, desapareciendo en realidad como consecuencia de las desgracias sufridas por nuestra Patria en contiendas internacionales, y necesitamos llegar al año 1816 para ver cómo nuevamente vuelven a hacerse desde Santander embarques de alguna importancia destinados a surtir los mercados ingleses.

La extracción de lanas en nuestro puerto para los de Inglaterra produjo a la Aduana, al aplicar el pago de los derechos fijados, las siguientes cantidades:

Año 1817	.	.	.	7.519.006	reales vellón.
Año 1818	.	.	.	7.660.888	» »
Año 1819	.	.	.	5.158.116	» »

Entre los navíos fletados con lanas hasta Inglaterra, saliendo de nuestra bahía en el año 1817, citaremos al bergantín «La Paz», de la matrícula local, de 103 tone-



Molino de mareas, en la Venera (Trasmiera).

ladas de arqueo y que soltó la vela el 9 de enero, haciéndolo poco después el «San Juan Bautista», mandado por don Juan Bautista Muñecas. El 23 de agosto zarpó el bergantín «San Antonio de Padua», de 80 toneladas, capitaneado por don José Baltasar de la Puente, para el puerto de Londres, y también en igual día el bergantín «San Pedro» (a) «La Joaquina», destinado Bristol, y que desplazaba 100 toneladas. La goleta «Ildefonsa», de 51 toneladas, levó anclas dejando nuestro puerto, para ir en demanda del de Bristol, el 11 de octubre del repetido año de 1817.

El Consulado santanderino anticipó 500.000 reales vellón para conseguir que nuestra Aduana cobrase los derechos de exportación de lanas, pagados en Burgos hasta dictarse la R. O. de 19 de marzo de 1817. Continuándose el envío de lanas en años posteriores, pagaban el 1821 las sacas exportadas, diez reales cada una como arbitrio, si se ponían a bordo de buques nacionales, y una tercera parte más cargándose en navíos de pabellón extranjero.

Finalizado el siglo XVIII créase en Santander la industria de la cerveza, que tan alto grado de prosperidad había de conseguir en poco tiempo, iniciándole en 1783 el comerciante don José de Zuloaga al enviar a una persona de su confianza a Inglaterra para que viese todo lo referente a la elaboración de la cerveza en aquel país, pues deseaba establecer en Santander la citada industria, «no conocida en España entonces con la debida perfección», pero hasta 1787 y después de vencer graves dificultades no logró Zuloaga comenzar el



funcionamiento de su fábrica situada en el barrio santanderino de Becedo y la cual fue dirigida por los maestros ingleses Nerschcot y Hogley y posteriormente «sin auxilio de maestro fabricante alguno extranjero, y echando mano en su lugar de naturales españoles para la operación de la fábrica, haciendo tanta o más cantidad de cerveza».

Las cervezas que fabricaba Zuloaga en Santander lograron, en virtud de Real Orden de 6 de octubre de 1785, estar «libres de derecho de embarco para la América con arreglo al libre comercio de 12 de octubre de 1778, gozando también exención de derechos de rentas generales la cerveza que estraiga para fuera del Reino o puerto de estos dominios y que las ventas de cerveza que haga al pie de la fábrica sean libres de la alcabala y cientos», ordenándose además en la primera de las disposiciones citadas que «los instrumentos y máquinas que fueran necesarios para el establecimiento de la fábrica sean libres de derechos a su introducción de dominios extranjeros y que goce esta fábrica el fuero de la Junta General del Comercio para los incidentes que puedan ocurrir...»

Don Antonio del Campo, prestigioso armador santanderino y primer Conde de Campogiro, fundó en 12 de enero de 1786 otra fábrica de cerveza en el sitio llamado de Cañadío (1), logrando seguidamente una

(1) Comenzaron las obras para la construcción de esa fábrica en 12 de enero de 1786, quedando terminadas en enero de 1787, invirtiéndose en total 2.147.133 reales.

En el año 1791 elaboró dicha fábrica ochocientos cuarenta

producción anual de más de cien mil botellas elaboradas bajo la dirección del maestro Thomas Webb, que había estado anteriormente al servicio de Zuloaga.

Era la fábrica de don Antonio del Campo «magnífica, con dos grandes almacenes de fermentación y tina y horno, caldera, enfriadoras, graneros para la cebada, piezas dobles de oreo, cuarto de ladrillos horadados para tostarla, tahona y demás, trabajando al año doscientas mil botellas de cerveza doble y sencilla». En 1797 pensó dicho fabricante ampliar las instalaciones para la elaboración de la cerveza, utilizando además los edificios construídos en su posesión de Campogiro bajo los planos de don Wolfando de Mucha, proyectando también en la referida finca las construcciones necesarias para la elaboración de sidra y fábrica de botellas de vidrio, y habilitación para las operaciones de carga y descarga en un muelle sobre las aguas de la bahía santanderina que hasta allí penetraban.

Para exportar la cerveza utilizaba don Antonio del Campo diversos navíos suyos matriculados en Santander, entre ellos el «Cervezero de Cañadío», bergantín de 120 toneladas, que llevaba la citada mercancía hasta los más lejanos puertos de América (1).

y nueve mil ochocientos siete botellas, correspondiendo a las de primera calidad 670.365.

(1) También realizaba los envíos en otros veleros como el bergantín «San Pedro» a bordo del cual puso don Antonio del Campo en el puerto santanderino y en 26 de febrero de 1802, 196 barriles que contenían 8.248 botellas de cerveza consignadas al puerto de Veracruz y el 23 de julio del citado año utilizando

Don Antonio del Campo había solicitado en 1787, «un registro anual para Veracruz y otro para la Guayra de trescientas toneladas para asegurar por este medio el consumo de cerveza que produce la fábrica que ha establecido, y resarcir los crecidos gastos de más de un millón de reales que ha expendido con este motivo». (1).

Utilizaba don Antonio del Campo en su fábrica de cerveza de Cañadío cebadas procedentes de Francia, en algunas ocasiones, y en otras, de la zona de Monzón de Campos, de donde vinieron en virtud de una Real Cédula que obtuvo en 23 de julio de 1794, hasta la cifra de cuatro mil fanegas, siendo el encargado de efectuar las compras en Castilla don José Pérez Ordóñez.

El mucho lúpulo «que produce anualmente la Montaña» hacía posible la fabricación de la cerveza santanderina (2), como escribe un autor de fines del siglo XVIII, pero fue don Antonio del Campo quien estableció acertadamente el cultivo de dicha planta.

En la «Gaceta de Madrid» correspondiente al martes 28 de diciembre de 1790 y en la página 857 se dice «que por el mérito que ha contraído don Antonio

la fragata «Conde de Manfield» (alias Los dos Amigos), hizo otra importante remesa.

(1) Con la finalidad de favorecer el gran Monarca Fernando VI nuestro comercio nacional estableció los buques llamados Registros, que iban a América con independencia de las flotas y galeones.

(2) Según el «Almanak o guía de Comerciantes para 1801» había en dicho año cuatro fábricas de cerveza en Santander.

El envío de cerveza a la América española fue facilitado al declararse libre de derechos, por R. O. de 21 de Mayo de 1795, toda la de fabricación nacional que se exportase.

del Campo, vecino y del comercio de Santander, en el establecimiento de una fábrica de cerveza de la mejor calidad, y en atención al esmero y dispendios realizados, concédese a la fábrica el título de Real, permitiendo que sobre las puertas y almacenes de ella se pongan las armas reales».

Para la venta de la cerveza procedente de la fábrica de don Antonio del Campo y destinada el 26 de junio de 1791 a Madrid, se concedió a dicho señor la necesaria licencia «autorizándose a algunos botilleros, puestos de agua de cebada y alguna casa particular, que puedan servirla al público», quedando obligado a pagar el citado fabricante santanderino por dicho permiso «noventa reales, una sola vez, que tiene mandado el Rey para los pobres de la Cárcel».

El aumento constante de la producción de cerveza en la fábrica de Cañadío, determinó la realización de nuevas obras para ampliar los primitivos edificios, y el 31 de enero de 1805 don Francisco Antonio del Campo, Conde de Campogiro, adquiría por compra al comerciante santanderino don Francisco Sayús, francés nativo, un terreno «que comprende la posesión que fue Juego de Pelota sito en el barrio de Santa Lucía, de esta ciudad, lindante por el Norte con la calle Real que va a Miranda, al Sur la ribera del mar, al Oriente la Fábrica de Cerveza propiedad de dicho señor Conde, y al Poniente la del Refino y terreno de don Francisco Gibaja, cortando esta misma fábrica de Refino línea recta de Norte a Sur hasta el mar por la parte de Oriente. El terreno deslindado es el mismo que compró

el otorgante a dicho Gibaja, siendo la compra por 31.591 reales 19 maravedís, los 3.980 por la piedra de sillería y frente de la fachada del Norte de aquel terreno que servía de frontón y los 27.711 reales y 19 maravedís por los 16.380 pies de terreno superficiales que comprende el referido sitio de Juego de Pelota».

Otra de las fábricas de cervezas que trabajaron en nuestra ciudad pertenecía a doña Clara de Lienzo y a su esposo don Francisco Xavier Martínez, estando situada en el barrio de Miranda, y fue adquirida después, en 31 de diciembre de 1792, por don Juan González de Arce, «pagando ciento veinte mil reales vellón, y obligose el comprador a que siguiera en la dirección de la fábrica don Tomás Martínez Lienzo, teniendo en cuenta su mérito, juiciosidad y arreglo y el estar sumamente instruído, percibiendo la retribución diaria de veinte reales por sus servicios técnicos».

Desplazó en buena parte la cerveza de Santander a la que del extranjero iba a abastecer los importantes mercados de nuestras Colonias americanas, y contestando el Real Consulado de la ciudad a una Real Orden que le había dirigido en 24 de abril de 1788, don Antonio Valdés, para preguntar si la cerveza santanderina podía enviarse a la Luisiana, donde entraba en gran cantidad de Francia e Inglaterra, «aprovechándose los extranjeros de un ramo del comercio que pudiera ser nacional», respondió la ilustre Corporación «que las fábricas de cerveza, especialmente la de don Antonio del Campo y Compañía, podrían dar abasto superabundante no sólo al consumo de la Luisiana, sino también al

resto de nuestras Américas, siempre que tenga el pronto y progresivo expendio necesario a sus subsistencias».

La calidad de las cervezas santanderinas era de «primera suerte», equivalente a las más celebradas de Bristol, según decía el Real Consulado, y aunque no sabemos los tipos de cerveza que se elaboraban en las fábricas, es de suponer que destinándose la producción al mercado de ultramar fuese de las características inherentes a esta clase la que se hacía en nuestra ciudad, donde el consumo de cerveza era reducido por abundar el chacolí de la cosecha local que satisfacía ampliamente las necesidades ciudadanas e incluso dejaba buen margen para la exportación a América.

Todo lo referente «al renglón de botellas», que era uno de los problemas principales para las fábricas de cerveza, se resolvía trayendo de Bristol los envases, aprovechando el retorno de los navíos que llevaban las lanas al citado puerto inglés desde Santander, consiguiéndose así moderados fletes, pero tanto Zuloaga como don Antonio del Campo, queriendo independizar sus fábricas, proyectaron establecer en nuestra ciudad la fabricación de botellas de vidrio el año 1793, sin llegar a realizar tal proyecto.

En una carta de don Sebastián de Heras, primer conde de Casa Heras, escrita en Méjico el 31 de enero de 1792, y dirigida a su pariente y deudo nuestro, don Domingo de Heras, dícese con referencia a la importación de cerveza en Nueva España: «cada día tiene más consumo la cerveza, pero sobre todo la superior, y de manera alguna la mediana, y después de tanta como ha

venido ya está escasa. No deje vuesa merced de traer y que sea rica. En Veracruz se ha vendido por 15 pesos, pero pienso que es inglesa; la quieren clara, espumosa, blanca y fuerte». (Colección Barreda.)

La capacidad de las botellas de la cerveza santanderina era de cuartillo y medio, y el precio de cada una variaba de tres reales y medio a cinco.

4

LAS FERRERÍAS. LAS FUNDICIONES DE LIÉRGANES
Y DE LA CAVADA

La industria de las ferrerías tuvo en la Montaña gran florecimiento durante repetidas centurias, siendo posible tal apogeo por la extraordinaria abundancia de hierro que, como decía, en 1759, el propietario de uno de dichos establecimientos, «se tienen por inextinguibles», favoreciendo además la fundición del hierro la enorme abundancia de arbolado en el territorio de nuestra actual provincia, pues todavía, en la segunda mitad del siglo XVIII, leemos en un documento presentado al Rey por los dueños de las ferrerías «que es tan particular la producción de los montes en el país que muchas veces se ven los pueblos en la precisión de talar y quemar algunos pedazos de terreno para librarse de jabalíes, zorros, *tasugos* (tejones), lobos y otras bestias que destruyen las cosechas y ganados que absolutamente necesitan para

vivir». Las abundantes aguas de los ríos montañoses proporcionaban ampliamente la fuerza necesaria para los trabajos de fundición, tanto en las ferrerías mayores como en las menores o martinets. La industria de referencia ocupaba un buen número de obreros en el campo montaños, siendo preciso, en cada uno de dichos establecimientos, un censo laboral de 150 a 200 operarios, empleados en las distintas fases de la producción, en las labores preparatorias y en las complementarias, siguiéndose al fundir el tradicional procedimiento de la forja catalana.

Las ferrerías hacían considerable consumo de leñas para obtener los carbones precisos en las fundiciones del hierro, y un autor, después de visitar nuestra tierra, decía: «no hace muchos años los particulares que establecieron ferrerías cerca de los bosques reinosanos los han despoblado infaliblemente de robles bravos y hayas como ha sucedido en Vizcaya y Guipúzcoa... y si han de continuar las ferrerías en la Montaña, será necesario a lo menos dar orden de que no se corten robles bravos para carbón, haciéndole de haya, que también abunda mucho en la tierra; más bien sería mejor obligarlos a que como en Vizcaya hagan grandes viveros de roble y castaño y los trasplanten llenando las montañas que han talado y los terrenos eriales que sean a propósito para criar leña». (1).

(1) Véase *Introducción a la Historia Natural y a la Geografía Física de España*, por don Guillermo Bowles. Madrid, 1782. Segunda edición, págs. 384-389. (*De las Montañas de Reinosa y sus robledales*).

John Talbotts Dillon, escribe, en «Travels through Spain...» (London MDCCXXXII), págs. 140-142, tratando de estos montes, que producen los mejores robles del Reino y se utilizan en la construcción naval.

El 16 de abril de 1749 se había concedido por un plazo de seis años la libertad de derechos al hierro de las ferrerías de las Montañas de Santander cuando se exportase y en la misma forma que al de Vizcaya, confirmándose estas ventajas en 28 de abril de 1751.

El hierro obtenido por don Juan Fernández de Isla en sus ferrerías fue favorecido también al quedar libre de derechos todo el que enviase a los arsenales del Ferrol, Cádiz y Cartagena, y como consecuencia de los asientos hechos por tan insigne montañés para proveer a los citados establecimientos del Estado, ventaja ampliada por R. O. de 11 de julio de 1759 al declarar exentos de derechos de entrada y salida a la clavazón y herraje que se enviaban a La Habana con destino a la construcción de los buques de la Real Armada.

Se permitió igualmente embarcar en los puertos habilitados para el comercio de Indias las mazas y trapiches de hierro de las provincias de Cantabria, destinados a los ingenios de azúcar, sin cobrar ningún derecho a su salida para La Habana ni en su introducción en la Isla de Cuba «a fin de que no se utilicen para estos menesteres las maderas sabacú y chicharrón, excelentes para quillas de buques», y según dispuso la R. O. de 16 de diciembre de 1789. Por último, en 26 de julio de 1793, se ordena «que las ventas de hierro que se hagan al pie de las ferrerías de las provincias de Castilla y León,

siempre que sean del producido en las mismas, queden exentas de los derechos de alcabala y ciento».

En la ferrería de Santiurde, distante una legua de Reinosa, habría de instalarse en 1839 un nuevo martinete que labraba las clases de fierro siguientes: planta, cuadradillo, carretel, banderilla, varilla y petrinilla, siendo los aceros obtenidos en el citado establecimiento de estas calidades: refinado para sables, cuadrado ordinario, cuadrado entrefino, cuadrado fino de Milán, espadilla y corvado.

Se labraban igualmente en dicha ferrería «cuantas otras clases se pidan de ambos metales por plantillas», según leemos en un anuncio inserto en un periódico santanderino por don Juan Antonio Sancifrián y en 1.º de septiembre del año últimamente indicado.

A plena producción y rendimiento, trabajaban en el territorio santanderino 39 ferrerías durante el año 1780, pudiendo verse entonces las ruinas de otras varias que habían sido abandonadas por causas diversas. La ferrería de don Luis Ruiz, situada en Bádames, era la de mayor producción, labrándose en ella al año, 1.800 quintales de hierro macho, perteneciendo a don Joaquín de Entrambasaguas, la establecida desde tiempo inmemorial en Guriezo, ferrería esta última que tres años antes de la primera guerra carlista era propiedad del Marqués de Miravalles, llamándose la fundición de «La Merced» (1) y contaba «con un alto horno de grandes

(1) El ilustre investigador don Javier de Ybarra y Bergé publicó en la revista «Altamira» 1955 «Los Altos Hornos de Guriezo», historiando la citada ferrería.

dimensiones, otro de reverbero, calentador, dos afinerías y dos juegos de cilindros».

Posteriormente la fundición del Marqués de Miravalles fue adquirida por la Compañía francesa de Dubourg, Allem y Dupont, quienes la repararon de los destrozos causados por la citada guerra, llegando a producir hasta seis mil quintales de hierro al año. Los señores Ybarra, Villalonga y Dupont (1) mejoraron notablemente esta industria dándola gran impulso y montando instalaciones de moldes para producir ollas, cacerolas, etc.

El número de ferrerías situadas en la provincia de Santander en los comienzos del siglo XIX era de 25, habiendo además cuatro martinets o ferrerías menores cuya producción total era de 26.000 quintales de fierro macho, teniendo cada quintal de dicha clase 150 libras de Castilla y diferenciándose del simple en que éste sólo pesaba 100 libras de Bilbao. Pertenecían a la familia de don Juan Fernández de Isla cuatro de las citadas ferrerías mayores y cuatro martinets, donde se hacía clavazón, cuadrillo, platina, varillaje y clavillo, funcionando cien fraguas de mano utilizadas en los trabajos delicados que hacía Isla.

La clavazón procedente de los martinets o ferrerías menores, donde también se hacían herrajes para tamborettes y cámaras de navíos, era de distintas clases,

(1) Don Carlos Dupont y don Andrés Gutiérrez de Caviedes, directores de la ferrería de la Merced, en Guriezo, solicitaron el 4 de octubre de 1852, la concesión de las minas de hierro «Porvenir» y «Casualidad» situadas en el monte de Saltacaballo, para proveer a la indicada fundición.

según largo y grueso, conociéndose las de ala de mosca, de peso, de forro y de reata, habiendo de esta última tres variedades de distintos tamaños.

Muchos de los edificios destinados desde tiempo inmemorial a ferrerías en nuestra Montaña, lo mismo que las aguas y presas utilizadas en ellas, fueron empleados al promediar el siglo XIX para instalar fábricas harineras y otras industrias, y así, la ferrería de la Magdalena, que trabajó con las aguas del río Rubionzo, en Llerana, largos años, se transformó después, por don Manuel Ortiz, natural del citado pueblo y comerciante de Matanzas, en molino harinero con fábrica de chocolate.

Las fábricas de artillería de hierro colado establecidos en Liérganes el año 1622 por Juan Curtius, natural de Lieja, fueron de la mayor importancia, habiendo obtenido su fundador Real privilegio de 9 de julio del citado año para establecer dos hornos, —según se ha dicho en páginas anteriores— aumentados en el año 1640 con otros dos más por Jorge de Bande, que los instaló en Riotuerto, construyéndose posteriormente en el año 1754, otro en La Cavada, llegando a funcionar en total cinco hornos de fusión, dos de reverbero y una completa maquinaria para hacer cañones y balería.

Todos los hornos utilizaban los minerales de hierro procedentes de Pámanes, Cabárceno y Vizmaya, de los lugares de Bosque Antiguo y Santa Marina, empleándose también la vena procedente de Somorrostro, que se adicionaba en pequeña proporción. Sobre la calidad de los productos procedentes de dichas fábricas dijo un personaje tan ilustre como don José del Campillo, en

documento elevado al Rey en 26 de junio de 1748; «las fábricas de fierro de La Cavada y Liérganes en la Montaña, son celebradas en toda Europa».

En el año 1759 las fábricas de Liérganes y de La Cavada tenían en funcionamiento cinco hornos de fusión y dos de reverbero, utilizando los primeros carbón de madera y los últimos el de piedra que se traía de Inglaterra o de Asturias, pagándose el quintal macho de 155 libras a nueve reales si procedía de Gran Bretaña y a seis el de nuestro país.

El 25 de marzo de 1754 una Orden del Comisario de Marina de Santander, prohibió la corta de árboles en los montes de las cinco leguas concedidas para asiento de la artillería, ya fuera para particulares, ya para construcción u otro uso de Marina. Los montes más cercanos al mar en nuestra provincia eran los de Carceña, Valmayor, Anaz, Hermosa, Cabárceno, Las Cavadas y el Arenal.

Para la dotación de las fábricas de artillería de La Cavada y de Liérganes se reservaron en la provincia santanderina bosques que ocupaban siete leguas y media de radio y que contenían más de dos millones de árboles gruesos de roble, encina y haya, de los cuales se sacaban 140.000 quintales de carbón.

En 13 de septiembre y en 19 de diciembre de 1755 mandose por Reales Ordenes que no se permitiese cortar maderas ni hacer leñas ni carbones en los pueblos, valles y montes comprendidos en las citadas disposiciones.

Los dueños de las ferrerías afectadas por el acota-

miento de los montes propusieron para armonizar sus intereses con los de las fábricas de Liérganes y de La Cavada que en cada ferrería pudieran establecerse la fabricación de artillería y balería gruesa y menuda, fundiendo cantidades proporcionadas a los carbones procedentes de los montes vecinos o de los que fueran de su propiedad particular, toda vez «que la adición de obras necesarias para tales fundiciones es fácil y no de mucho costo, pudiendo lograrse al ser realidad la propuesta hacer fundiciones a un mismo tiempo en fábricas y ferrerías con gran producción de pertrechos y abaratamiento de los mismos, «pues es cierto que el inocente deseo de vender cada uno más géneros que su vecino excitaría sumamente para bajar de precio».

Ante el peligro de que las fábricas de artillería de La Cavada pudieran ser atacadas por el ejército carlista, se decidió trasladar los cañones existentes en ellas a Santander el 1837, celebrándose al efecto el 26 de marzo del año citado un contrato que firmaron en nuestra ciudad de una parte don Zoilo Quintanilla, y de la otra Juan de Rivas, Gregorio de Ajo y Juan Escobedo, pertenecientes los tres últimos a la matrícula del puerto, como patrones y dueños de pinazas del tráfico y de acuerdo todos con lo dispuesto por la Junta de Guerra de la provincia de Santander.

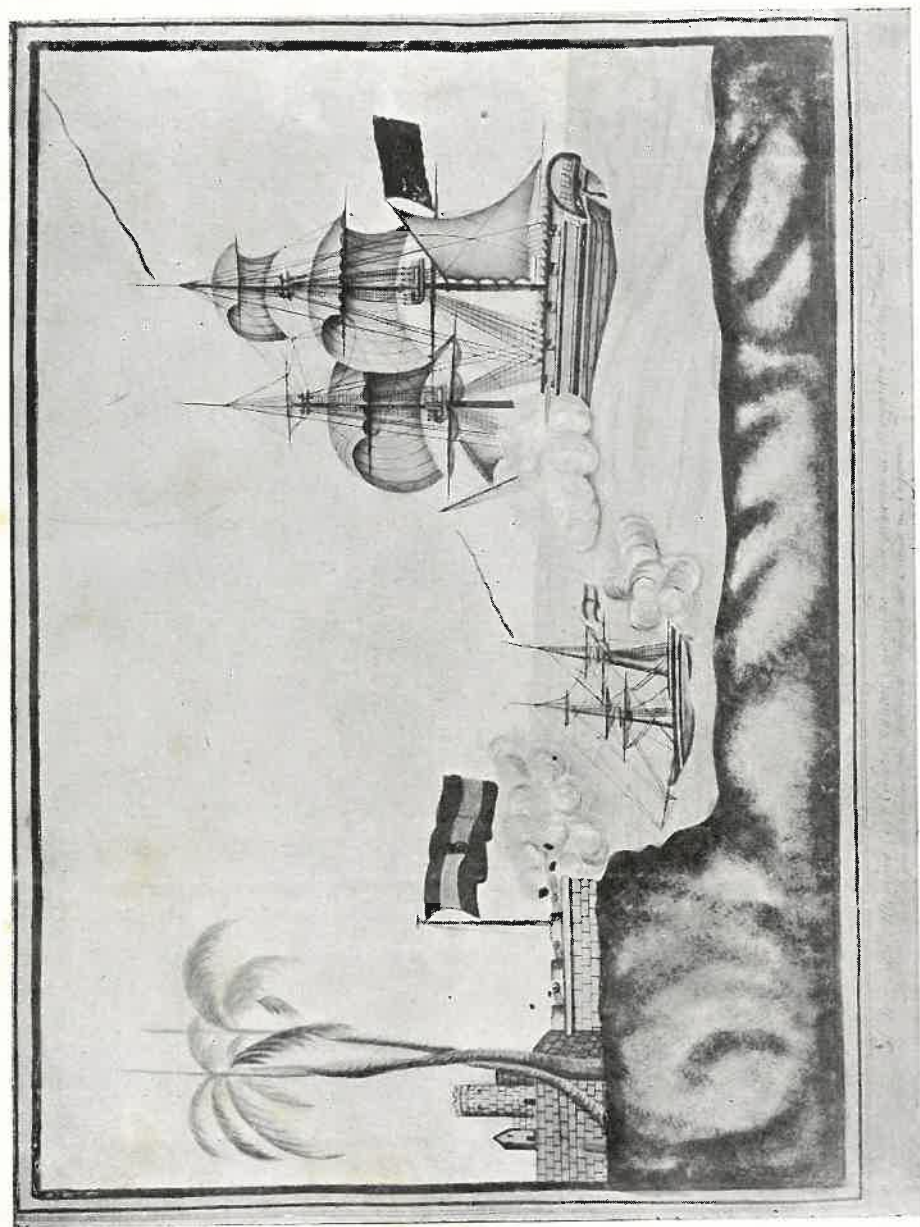
Muy considerable rendimiento tuvieron las fábricas de Liérganes y La Cavada, proporcionando además de materiales no bélicos para importantes obras civiles, millares de balas y granadas en distintos calibres desti-

nadas al ejército nacional, y más de diez mil cañones que fueron utilizados en plazas militares, y baterías costeras de España y de sus colonias, así como en buques de la Armada Real y de particulares, cuando estos últimos hacían el corso por todos los mares.

Las fábricas de cañones de hierro colado y proyectiles establecidas en Liérganes y La Cavada hicieron posible, además de la defensa de las costas españolas, y de nuestras colonias de América (1) y de Oceanía, artillar numerosos navíos de guerra y veleros mercantes en Santander, completando el excelente material fundido en ellas, la admirable construcción naval realizada, utilizando las gradas del Real Astillero de Guarnizo, principalmente en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando cayeron al agua de nuestra bahía bajeles que tuvieron después tan gloriosa historia como el «Real Felipe», armado con 114 cañones.

Técnicos extranjeros y españoles elogiaron merecidamente los cañones procedentes de las citadas fábricas, cuya capacidad de producción fue considerable ya en los primeros años de su establecimiento, pues desde 1.º de noviembre de 1628 hasta igual fecha de 1630, fundiéronse doscientos cañones y cuarenta mil balas de diversos calibres, y al mejorar las instalaciones con nue-

(1) En Nuevo Orleans, camino del Spanish Fort había colocado, a manera de pequeño monumento, un cañón fundido en La Cavada.



Un corsario enemigo ataca al bergantín goleta «Amalia», frente al castillo de Cogimar.

(Col. Fernando Barreda)

vos hornos y talleres, pudieron producir en el período de 1725 a 1750 más de diez mil cañones de grueso calibre en su mayoría, enviados muchos de ellos a los dominios españoles.

5

LA INDUSTRIA HARINERA. TRANSPORTES.

EL FERROCARRIL DE ISABEL II

Iniciase la gran industria harinera de Santander el 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 a la América española.

El montañés don José Vicente de Villegas Quedo, 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 la convenga extraerlas y en surtimiento de la barrilería precisa para ello».

La petición de Villegas fue favorablemente acogida por Carlos IV, y en 20 de setiembre 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, pidió igualmente permiso para establecer su fábrica de harinas en el lugar de Agüero, Junta de Cudeyo, diciendo en su solicitud que había «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 transportan 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».

En Reinosa y en el sitio llamado de las Fuentes, creó otra fábrica de harinas Macho Quevedo, quien obtuvo en 17 de diciembre de 1797 los privilegios reales que favorecieron su funcionamiento.

Pero no sólo se aprovechan entonces las aguas de los principales ríos de la Montaña para construir en sus riberas nuevas fábricas de harina, pues síguese además utilizando las aguas del mar que penetran hasta el interior de nuestros valles por las distintas rías provinciales, teniendo gran actividad los molinos de marea movidos con la fuerza del mar y que trabajando mediante una técnica tradicional conocida de muy antiguo por los montañeses, aumentaban en número para satisfacer las crecientes demandas del mercado harinero.

En la jurisdicción de Santander había durante la segunda mitad del siglo XVIII varios molinos de marea, situados sobre las riberas de nuestra bahía y en número mayor en la zona de Peñacastillo y en el sitio conocido hoy con el nombre de Las Presas, aunque no faltase alguno de estos molinos que empleara las aguas de la costa del mar de Cantabria cerca de nuestra ciudad, como el construido por don Sebastián de Aldama, comerciante santanderino, que en «la ría de San Pedro y en la ribera del mar bravo» disponía de siete ruedas o piedras, «fábrica favorecida por una Real Cédula de 15 de febrero de 1800 con distintas franquicias 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, pues la fábrica posee almacenes y demás oficinas necesarias y gran presa que la facilita abundante surtimiento de aguas dulces y saladas, proponiéndose abastecer de galleta de la mejor calidad y por precios módicos a las tripulaciones

de las fragatas y otros buques de la Real Armada que habrán de llegar a este puerto y al de Santoña». Esta Real Orden se dictó por haber elevado Aldama una representación al Rey en 31 de diciembre de 1788 alegando entre otros fundamentos el solicitante para defender su petición «que pagábanse jornales muy altos en Santander (6 reales diarios) y que el interés de la plaza variaba del 15 al 20 y al 30 por ciento».

La fábrica de Aldama, situada «en un rincón salvaje que se halla en el sitio del lugar del Monte, Santander», era un edificio perfectamente construido, con dependencias anexas destinadas a cuadras, graneros, etc., constando la instalación para molturar los trigos de siete ruedas, «preciosamente colocadas», y dando cada una de ellas un rendimiento de una fanega a la hora, lográndose producir al año en la fábrica de 18 a 19.000 fanegas de trigo; tenía también dos piedras destinadas a moler maíz.

Las aguas de los regatos, represadas en lugares montañosos, movían también molinos de una sola rueda llamados en nuestra provincia *Carabeos*, *Carabetos* o *Carabios*.

Poderoso estímulo para el incremento de la industria harinera santanderina fue la iniciativa del Intendente de la Habana, don Alejandro Ramírez, quien presintiendo las ventajas que a la agricultura de Castilla y al comercio produciría la introducción de harinas nacionales en la Isla de Cuba, consiguió que el Gobierno español secundase sus propuestas, dirigiéndose, en 1819, al Real Consulado santanderino solicitando una eficaz colaboración, que fue pronto espléndida realidad,

al tener nuestra provincia, en el año 1840, cuarenta fábricas «construídas en la mayor parte según los últimos inventos y por el sistema americano, con máquinas costosas, sin perdonar medios para lograrlas con todas las perfecciones posibles. En ellas, cómodamente pueden elaborarse al año, 1.752.000 fanegas de trigo de a dos arrobas, que hacen, de primera producción, 470.000 barriles con que poder surtir con mucho exceso no solamente la Isla de Cuba sino también otros mercados».

El negocio harinero desde Santander hasta la Isla de Cuba se vio afectado en diversas ocasiones por las medidas dictadas, según el criterio de los distintos Intendentes, que modificaban los derechos de entrada cobrados a las harinas castellanas en los puertos cubanos, causando así alteraciones e inseguridades en dicho negocio.

En agosto de 1854 comenzó a funcionar, movida a vapor, la gran fábrica de harinas situada en Campogiro, «a tres kilómetros de la ciudad, en Cajo, casi tocando con la carretera de Burgos y con el ferrocarril de Isabel II y las aguas del mar hasta la puerta principal en la pleamar».

Costó esta fábrica más de dos millones y medio de reales y podía moler diariamente 600 fanegas de trigo.

La fábrica de Campogiro producía, además de magníficas harinas enviadas en su mayor parte a surtir el mercado cubano, galleta para la Armada y para el Ejército, «de clase incomparablemente mejor y de mucha más duración que la hecha a brazo, conservándose hasta cuatro años con el mismo color y gusto que la acabada de hacer».

Cuando la guerra de Africa, el 14 de noviembre de 1859, fueron puestas a bordo de los vapores «Barcino» y «Catalina», anclados en nuestro puerto para llevar tropas expedicionarias, 16.000 raciones de galleta de dieciséis onzas cada una, así como grandes cantidades de harina procedentes de la citada fábrica.

En el negocio harinero desarrollado por los comerciantes santanderinos, influyeron desventajosamente y de modo ocasional el agio y la especulación, y refiriéndose a ellos refléjanse en una correspondencia mercantil santanderina del año 1856, las perturbaciones producidas en el giro de referencia, escribiendo el apoderado de una importante casa santanderina: «las operaciones en trigos y harinas llegaron a transformarse en una especie de jugadas de bolsa, en que, por lo regular, los más escasos de recursos suelen ser los más osados y emprendedores; desde que la contratación de estos artículos de primera necesidad se desvió de su curso natural, a impulsos de las compras y ventas en descubierto hechas por especuladores interesados en sostener precios ficticios, ya propendiendo al alza, ya a la baja, era fácil preveer que tan violento estado no podía ser durable, y había de terminar de un modo estrepitoso, ora en el descrédito de los atrevidos, ora con la ruina de los incautos. Pero quién había de imaginar el desenlace trágico de los sucesos de Valladolid, Palencia, etc.» (1).

(1) Véase en la *Correspondencia Mercantil del Marqués de Viluma*, la carta de su administrador, escrita en 1.º de julio de 1856. Biblioteca de Menéndez Pelayo.

Hasta el año 1753, en que concluyó el camino de Santander a Reinosa, este país —leemos en un documento de la época— no tenía comunicación con provincia alguna de la Península más que por mar. «No hay camino alguno para carruajes en que pueda transitarse ni aún con dos arrobas de peso; y lo que va a lomo de mulo no es sin gran riesgo y rebaja de la tercera parte de carga, después de pagar por la conducción el precio inmoderado que el arriero quiera».

En un documento, que forma parte de la representación elevada al Rey en 1767, la Villa de Laredo solicitaba «la apertura de un camino cómodo, desde la costa, para hacer comunicable a la Montaña y Castilla para surtirse recíprocamente con los frutos que produce la agricultura y la industria en sus suelos, edificios y puertos, ya por sus abundantes y delicados pescados, que produce y se malogran muchas veces por este defecto, ya por la carencia de otros frutos de primera necesidad, aunque abunda de naranja, limón, castaña y alubia, sin poder beneficiar estos géneros para socorrerse vendiéndolos o comprándolos con lo que produce Castilla y lo mismo sucede con el mucho hierro que se fabrica en sus edificios, hallándose precisados sus dueños a embarcarlos por falta de caminos hacia el interior del Reino o por tan penosos que las acémilas sólo pueden con peligro llevar media carga y la mejor pareja de bueyes con carro ni aún un quintal. De lo que resulta el carecer Castilla no sólo de las producciones de este país, sino de las ultramarinas, malogrando la proporción de este puerto».

Considerables sumas había de invertir el Real Consulado en la conservación y reforma de los caminos que partían desde Santander hacia el interior, frecuentemente averiados con las grandes crecidas de los ríos montañoses, y en el camino real que partía de nuestra ciudad para llegar a la Villa de Reinosa, muy estropeado por las riadas del año 1755, tuvo necesidad de hacer un gran proyecto de reparación, encargando de tales trabajos al maestro arquitecto montañés don Hilario Alonso de Jorganes, quien en 20 de noviembre de 1787 presentaba un proyecto de arreglo cuyo presupuesto ascendía a «la cantidad de un millón de reales poco más o menos».

El 3 de abril de 1788 el citado arquitecto comunicaba al Prior y Cónsules del Real Consulado de Santander, el estado de los trabajos que iba realizando, llevados a cabo por seis cuadrillas de obreros de cien hombres cada una de ellas a las órdenes inmediatas de don Manuel de Solano, arquitecto, y de un sobrestante, trabajos que hubieron de ser suspendidos en 14 de noviembre de 1788 por la abundancia de aguas de este mismo mes» y reanudados posteriormente con gran actividad, designándose además nueve peones camineros a quienes encargaba la conservación de lo ya terminado en cada una de las nueve secciones establecidas, la primera de las cuales comenzaba «desde la puerta de San Francisco de esta ciudad hasta la altura de San Justo (Peña Castillo), comprendiendo la segunda el tramo del camino entre la Venta de Bezana hasta Puente Arce».

Como dato de interés y que revela lo dificultoso

de los trabajos que iban realizándose en el camino de Santander a Reinosa, principalmente en los trayectos de Las Hoces, diremos que el 18 de julio de 1789 hubo de oficiar el Real Consulado a Jorganes para comunicarle «que nos tiene admirado el grande consumo de pólvora desde que se dio principio a los trabajos del presente año, y que se gaste con todo cuidado», motivando esta decisión de nuestro Consulado el haber pedido don Hilario Alonso de Jorganes ochenta arrobas más de pólvora que necesitaba emplear en las voladuras de las rocas situadas sobre el repetido camino.

En el año 1791, el Real Consulado de Santander hizo una transformación completa del camino de Reinosa hasta Quintanilla de Cabria o de Las Torres, utilizando para dichos trabajos doce cuadrillas de obreros, que tenían a su disposición doscientos azadones, ciento cincuenta palas de hierro y trescientas parigüelas, empleando además cuatrocientas balas de los calibres de dieciocho, doce y diez, fundidas expresamente en la fábrica de La Cavada, y que servían de porras para el machaqueo de la piedra.

Se empezó a trabajar en el camino últimamente citado, el 30 de abril de 1791, terminándose las obras el 12 de octubre del mismo año, habiéndose desmontado 53.524 varas cúbicas de tierra y 154.093 de piedra y cascajo; se hicieron quitamiedos de tierras y fortificaciones extensas con una extensión de 4.940 varas cúbicas de tierra y piedra. En las márgenes del camino, se asentaron 14.216 varas lineales de losa, colocándose también 648 guardarruedas de cuatro pies y medio de alto

por uno y cuarto de grueso, e hicieron de nueva planta 97 alcantarillas enlosadas con sus pilares de mamposte-
ría en seco. Tendiéronse puentes sobre los ríos Ebro e
Híjar, el primero de ellos con 24 pies de ancho y 217
de largo y tres arcos de 26 pies cada uno, teniendo el
de Híjar 10 arcos, ocho de ellos de 32 pies por dieci-
ocho de ancho, y los dos restantes de dieciocho por
dieciocho.

Los gastos del transporte de trigos y harinas a San-
tander influían notablemente en el negocio harinero
realizado desde el puerto para surtir a los mercados
consumidores de Cuba y Puerto Rico, así como también
a otros países extranjeros y al litoral español donde
arribaban, llevados por nuestra flota comercial, repetidos
cargamentos. La terminación del canal de Castilla hasta
Valladolid permitió aumentar considerablemente el tráfi-
co antes indicado, favoreciendo de igual modo la inter-
nación de los frutos coloniales que se recibían por el
puerto santanderino, pero los transportes desde Alar del
Rey hasta nuestra ciudad seguían haciéndose con dificul-
tad y a crecidos precios, sufriendo además el comercio
harinero gran retraso en el envío de la mercancía por la
falta de carros, lo que ocasionaba positivas pérdidas a
negociantes e intermediarios, dándose el caso de que por
las circunstancias antes indicadas, se producía un gran
almacenamiento de trigos y de harinas en la citada Villa
castellana. Para evitar tales perjuicios se propusieron
acertadas reformas en los transportes, mejorando los
carros que se utilizaban mediante el empleo de cubiertas
protectoras y de ruedas con adecuadas llantas, haciendo

diversos cálculos algunas empresas, cuya constitución se proyectaba, diciendo que «hay veintidós leguas de distancia entre Alar y Santander, y concediendo que el buey tarda tres horas en andar cada legua se necesitan sesenta y seis horas para ejecutar la travesía o bien tres días incompletos. Éste movimiento del ganado y carros proporciona que aquél descansa por lo menos doce horas consecutivas por cuatro leguas de camino, en las que se supone tarde otras doce, aumentándose el descanso si invirtiese menos; pues saliendo un carro a las cuatro de la tarde de Santander, por ejemplo, como hasta las diez de la noche no es necesaria su presencia en Puente Arce, podrá el ganado que le conduzca tomar algún respiro o corto descanso en el camino; del mismo modo los que se encuentran para mudar el ganado a las cuatro de la mañana y de la tarde; de consiguiente, en último resultado, podrá descansar cada pareja dieciséis horas en cada ocho que tenga de trabajo, si invierte dos en andar cada legua, y doce, si invierte las tres que hemos dicho». El coste de la manutención de cada buey se calculaba en cinco reales por cabeza, tasándose cada pareja de aquéllos a mil quinientos reales, y cada carro a dos mil, proponiéndose en el citado informe ocho reales como sueldo diario para los mozos; catorce, el de los capataces, y dieciséis, el de los encargados, estimándose la reparación diaria de cada carro en un real, y el herraje por buey en medio real, gastos a los cuales había de añadirse el importe de los cuatro portazgos del camino, a cinco reales y medio por carro, el impuesto de pie de mulo al entrar en Santander, que se estimaba en igual canti-

dad, así como el de salida, reposición del ganado y otros gastos.

Un carro podía conducir cien arrobas y el porte de cada una se calculaba en dos reales y cuarto.

Los fletes para realizar las expediciones de harinas desde el puerto de Santander estaban sujetos a diversas oscilaciones y en armonía con el apogeo o decadencia del tráfico marítimo y de la importancia de nuestra flota comercial, así como dependían también de las distintas medidas adoptadas por el Gobierno español para favorecer los buques que navegasen con bandera nacional. En 1828, valiendo siete pesos el barril de harina en Santander, costaban los fletes y seguros correspondientes dos pesos, cobrándose cinco a la entrada de la mercancía en la Isla de Cuba y alcanzando un valor de catorce pesos en el mercado, aunque el precio de venta fuera solamente de diez con evidente perjuicio y quebranto para los comerciantes que traficaban en esta mercancía, lo que determinó justificadas protestas del comercio santanderino que obtuvo después trato más favorable.

Como dato interesante del intercambio comercial realizado entre el puerto santanderino y los principales de la Isla de Cuba diremos que de 1839 a 1843 siete casas de comercio establecidas en nuestra ciudad remitieron 178.628 barriles de harina, cuyo coste puestos a bordo fue de 1.396.199 pesos fuertes y valieron en la Isla de Cuba 1.359.661. El importe, como tornaviaje, vino a Santander convertido en azúcar por una suma de 814.900 pesos fuertes, con evidente quebranto para

las casas exportadoras, que en diversas ocasiones liquidaban sus operaciones con saldos adversos.

Acerca de las pésimas comunicaciones por tierra entre Bilbao y Santander, entrado ya el siglo XIX, nos informa un viajero francés que realizó el recorrido desde Vizcaya a nuestra ciudad «por el camino más directo, siendo preciso recorrer quince leguas largas y arriesgarse pasando varios peligros durante el camino que puede decirse es impracticable, y por el cual ninguna clase de carruajes pueden pasar, pues tal viaje no se puede emprender más que a pie o a caballo».

El camino a Bilbao, cuya construcción constituía uno de los problemas más interesantes para Santander al poner a nuestra ciudad en comunicación directa con la citada Villa, fue realidad por el esfuerzo del benemérito indiano montañés, don Antonino Gutiérrez Solana, que había construido ya, «por su cuenta y comodidad», y empleando más de ciento cuarenta mil duros, buena parte del trayecto, a partir desde el fondeadero de San Salvador, en la ría de Solía, hasta cuyo punto hubo de hacerse la carretera que partía de nuestra ciudad y bordeaba la bahía en la parte de Las Presas, siguiendo por Muriedas, terminándose las obras en el mes de junio de 1861 para quedar seguidamente abierto al servicio público el citado camino. Entre las grandes ventajas que reportó a nuestra ciudad dicha obra no fueron de la menor importancia las relacionadas con la correspondencia postal, llegando el correo con más rapidez, pues antes las cartas venidas de Inglaterra para los comerciantes de nuestra plaza tenían que pasar por Burgos,

haciéndolo después por el nuevo camino directamente y ganando treinta horas en la duración del recorrido, además de permitir tan útil vía de comunicación el establecimiento de un servicio directo de diligencias a Francia que reducía la duración del viaje en día y medio.

La intensa circulación de las carreteras que terminaban en Santander, al venir por ellas los cargamentos de trigos y harinas hasta nuestra ciudad, aparece reflejada en una estadística que se publicó en el «Boletín de Comercio» del 12 de enero de 1855, comprensiva de los derechos del portazgo de Peñacastillo, abonados en 1854 por los siguientes carruajes:

Carros palermos cargados	92.395
» pareados	2.636
» de reata	5.810
Galeras	233
Carros con trigo y maíz exentos de contribuir.	5.118
» también exentos con efectos para el ferrocarril de Isabel II	897
	107.089
Diligencias	1.641
Coches	170
Caballerías con carga	36.608

La recaudación obtenida en dicho portazgo ascendió a 479.067 reales de vellón, advirtiéndose que no todos los vehículos que partían desde las fábricas y almacenes de harinas castellanas llegaban a Santander, pues realizábanse también por el puerto de Requejada embarques en gran cantidad.

Constantemente procuraban los comerciantes san-

tanderinos mejorar los transportes de trigos desde Castilla a Santander y después de utilizar el canal de Castilla con sus barcazas hasta Alar del Rey, no siempre en la proporción deseada, por escasez de material, hacían esfuerzos considerables para abaratar los transportes por carretera desde la citada Villa castellana hasta el puerto de Santander. La navegación por el citado canal permitía, en 1840, realizar un tráfico de 15.000 arrobas diarias, aunque, prácticamente, tan considerable esfuerzo quedaba malogrado, pues faltaban a veces carros para conducir los citados granos y no podían salir de Alar, en ocasiones, más de 5.000 arrobas diarias, originando tales deficiencias en los transportes terrestres, durante el citado año, positivos perjuicios a armadores y a cuantos especulaban en el negocio harinero, por el retraso de los envíos de harinas a las colonias españolas.

Parece alejado ya todo peligro para el tráfico harinero que sigue enriqueciendo a la ciudad con las exportaciones a Ultramar y reina la más intensa euforia entre negociantes e intermediarios, repartidores de importantes ganancias al liquidar diversas operaciones; pero súbitamente publícase en la prensa local el 25 de febrero de 1841 (1) la noticia de las negociaciones llevadas a

(1) Véase *El Vigilante Cántabro*, número del 25 de febrero de 1841 y siguientes. Prosiguió la campaña para construir el ferrocarril a Alar, *El Despertador Montañés*, semanario que se comenzó a publicar el año 1848 y que a partir del 12 de marzo de 1850 aparece como órgano oficial de la Comisión del F. C. de Isabel II.

cabo entre los gobiernos español y portugués acerca de la libertad de navegación por el Duero, «hecho grandísimo que parece no tardará en realizarse provocando una revolución mercantil en la que los intereses y las relaciones van a sufrir un cambio radical», añadiendo el periodista que daba la noticia: «Parece ser que la extracción de cereales que se ha hecho por el Norte de España va a trasladarse al Mediodía y si tal sucediera nuestra ciudad desaparecería del número de las plazas mercantiles; si tal cosa ocurre, este pueblo naciente morirá en su infancia», diciéndose finalmente, sin duda para no terminar con tan pesimistas afirmaciones, que «nuestra ciudad tiene fuerzas para acometer colosales empresas. Sólo necesita querer y que el gobierno la ayude».

Al ser divulgada la noticia de que el comercio marítimo para realizar las exportaciones harineras pudiera desplazarse del puerto de Santander, conmuévase hondamente la opinión pública santanderina y pocos días después en el mismo periódico que dio la voz de alarma, recógese el ambiente general del vecindario y se pide por primera vez en la prensa local «camino de hierro y canales (1) que nos unan a Castilla». Así quedó entablada la batalla que Santander había de librar secundado por otras provincias castellanas para conseguir la construcción de un ferrocarril que partiendo de

(1) En R. O. de 3 de octubre de 1841 mandaba el Regente a la Dirección General de Caminos, que se hicieran los planos y el correspondiente presupuesto para construir un canal desde Ramales hasta las inmediaciones de Limpias, «si la obra es realizable, como parece».



Llegada a Reinos del ferrocarril de Isabel II en su viaje inaugural.

(Litografía de Martínez).

(Col. Fernando Barreda).

nuestro puerto llegase al interior de Castilla, utilizando como lema para sostener el impulso en favor de tan gran empresa el de «carrilizar o morir», disponiéndose, en un gigantesco esfuerzo, «al allanamiento de los obstáculos que opone la naturaleza a la felicidad, vencidos mediante el ferrocarril, pues el sistema de máquinas aplicado a la conducción es vehículo de abundancia».

Obra decisiva para la importancia del tráfico harinero santanderino y para el formidable progreso local derivado del mismo, fue la construcción del ferrocarril de Isabel II, que saliendo de nuestra ciudad debía terminar en Alar del Rey y recoger las considerables cantidades de trigos castellanos llegadas hasta la indicada localidad última utilizando las barcazas que navegaban por el canal de Castilla.

No fue empresa fácil la construcción del citado ferrocarril que tan incalculables beneficios había de producir a nuestra ciudad, iniciándose las gestiones preliminares para obtener la concesión en 1845, año en el que se dictó una R. O. autorizando la construcción de la vía férrea de Alar a Bolmir, y desde estas dos localidades a Valladolid y Santander. Comenzados los trabajos, se llevaron a cabo distintos estudios durante los años 1846 y 47, y después de ser vencidas grandes y diversas dificultades que oponíanse a la ejecución de las obras, se estipuló el 12 de agosto de 1851 un contrato celebrado en Santander entre la comisión concesionaria y el constructor inglés Mr. George Mould, obligándose la Compañía por éste representada a construir el ferro-

carril en un plazo de cuatro años y con un presupuesto de 120.000.000 de reales.

El 3 de mayo de 1852 tuvo lugar la solemne inauguración, de los trabajos del nuevo ferrocarril, hallándose en Santander para presidir el memorable acto S. M. el Rey, el Ministro de Fomento y distintos representantes de Corporaciones y Entidades. Surgieron nuevos obstáculos que paralizaron por algún tiempo las obras emprendidas, pero, venciendo todo, logróse que en noviembre del año 1857 estuvieran ya en explotación 51 kilómetros del recorrido y correspondientes al trozo de Alar a Santander, entrando en nuestra ciudad el 23 de octubre de 1858 el primer tren de mercancías, que llegó desde Los Corrales de Buelna con 6.000 arrobas de harina.

Las obras de toda la línea quedaron totalmente terminadas y pudo ser abierto el ferrocarril de Alar a Santander al servicio público el día 8 de julio de 1866, (1) con un recorrido de 139 kilómetros.

Generosamente contribuyeron los santanderinos a la construcción de su ferrocarril, que si económicamente

(1) Los trabajos en la construcción fueron dirigidos por el insigne ingeniero montañés don Cayetano Fernández de la Vega, autor de una obra sobre ferrocarriles y profesor de la Escuela de Caminos, Puertos y Canales donde dio interesantísimas lecciones que también se publicaron.

Las locomotoras que utilizaba el ferrocarril de Santander a Alar tenían los siguientes nombres: «Isabel II», «Santander», «Francisco de Asís», «Castilla», «Perseverancia», «Habana», «Bonifaz», «Blasco de Garay», «Velasco», «Cantábrica», «Alfonso» y «Princesa».

y con relación a los intereses provinciales había de crear una enorme riqueza, produjo en el terreno particular graves quebrantos a sus desinteresados accionistas, los cuales vieron, por circunstancias que no son del caso indicar, perdidos sus caudales en tal obra, realizada también con el esfuerzo de beneméritos castellanos de otras provincias.

El ferrocarril de Isabel II transportó hasta Santander en el primer año de su funcionamiento total, las siguientes mercancías: 90.451 toneladas de harina y 37.501 de trigo, no incluyéndose en estas cifras otras mercaderías que alcanzaron un volumen menor, aunque importante.

Derivada de la fabricación de harinas, surgió una importante industria de barrilería, indispensable para resolver el problema de los envases precisos al ser aquellas exportadas, industria favorecida por la facilidad de obtener abundantes duelas procedentes de los hayales de Cantabria, utilizando también con el indicado fin maderas análogas procedentes de Asturias y Guipúzcoa.

Muy diestramente trabajaban los operarios de las barrilerías establecidas en Santander y en la provincia, dándose el caso de obtener una producción menor, el año 1845, los talleres en los cuales se empleaba maquinaria movida a vapor, sobrepasando el rendimiento de ésta la habilidad extraordinaria de los obreros que realizaban todo el proceso de la fabricación a mano.

La capacidad de los barriles harineros era de 186 a 200 libras, y su peso variaba entre 20 y 25, forrándose interiormente con papel fuerte y azul para separar la

harina de la madera, importando el costo de cada barril de 7 a 20 reales, precio que pudiera haberse reducido, según proponían los mercaderes santanderinos, abriendo buenos caminos que llegasen a los montes de nuestra provincia e instalando en las proximidades de ellos serrerías movidas por la fuerza hidráulica y donde se preparasen las duelas, argallasen e hicieran las ruedas o tapas de los barriles.

6

OTRAS INDUSTRIAS FUNDADAS EN SANTANDER

Don Juan Fernández de Isla fue el iniciador en Santander de la fabricación de jarcias y cordelerías (1) destinadas a los navíos que en el Real Astillero de Guarnizo hizo, con destino a la Real Armada, tan benemérito montañés, construyendo para obtener tales manufacturas un gran local que llegaba con su edifica-

(1) La Real Orden de 22 de febrero de 1775 concedió libertad de derechos para la introducción de linos y cáñamos en los puertos de Galicia, Asturias y Cuatro Villas y por las Aduanas de Cantabria.

A las fábricas de jarcia y cordelería les fueron concedidas diversas exenciones que favorecieron su funcionamiento y en virtud de Real Orden de 24 de diciembre de 1779.

Permitíase traer de Rusia el cáñamo, en rama, que era después trabajado en Santander, La Coruña y otros puertos, haciéndose así magnífica cordelería hasta que la Real Orden de 24 de julio de 1828 gravó la importación de la fibra cobrando

ción desde Becedo hasta la Alameda Segunda, parte de cuyo edificio subsistió hasta nuestros días y conocido con el nombre de los tinglados de la calle de Burgos.

Al decaer las empresas fundadas por Fernández de Isla, fue ocupado el referido local de la calle de Burgos por los señores Vial, Dóriga y Plantet, que en 1791 le dedicaron a trabajos del cáñamo, en una parte, siendo destinado el resto para su utilización por los almacenistas y exportadores de las lanas de Castilla que enviábanse por entonces a Inglaterra y Holanda.

En los últimos años del siglo XVIII abrióse una fábrica en Santander para la producción de sombreros, integrada en casi su totalidad por los de clase ordinaria. (1).

Las industrias de tejidos estaban representadas durante la época de referencia en nuestra provincia por la fábrica de hilados que estableció en Duález el Duque del Infantado y por distintos telares de lienzo ordinario,

40 reales por quintal llegado bajo bandera nacional y 64 en extranjera. Tales derechos originaron el cierre de las fábricas establecidas y a consecuencia de ello nuestra Marina hubo de proveerse en lo sucesivo de jarcias extranjeras.

(1) El Ayuntamiento de Santander, en 8 de abril de 1818, ordenó a don Lucas Cuadros, dueño de la fábrica de sombreros situada en la calle «sin salida entre las de San Francisco y Rupalcio» que trasladase a extramuros o fuera de la ciudad en el término fijo de un mes sus hornillos y calderas, debiendo entretanto observar la mayor limpieza y ventilación y derramar las aguas de los tintes en una de las alcantarillas inmediatas y de ningún modo en la calle, bajo la multa de diez ducados. Contra esta resolución municipal entabló Cuadros recurso ante el Supremo Consejo de Castilla.

cuyo número aproximado de setenta hallábanse distribuidos en la Montaña y dirigidos, la mayoría, por mujeres, durando el trabajo que efectuaban unos cuatro meses al año, pues cuantos ocupábanse de los telares solían simultaneear dichos trabajos y la labranza de las tierras.

Al puerto de Santander llegaban por aquellos años de finales del siglo XVIII grandes cantidades de tejidos extranjeros que se reexpedían después a nuestras posesiones americanas, toda vez que en nuestra ciudad se desconocía la manufactura de linos, cáñamos y lana hasta que un ilustre montañés, don Francisco de Gibaja fundó en 1782 una Escuela gratuita de hilazas de lino al torno, aprendiendo en ella buen número de niñas pobres, dirigidas por una maestra de torno. Contaba además dicha Escuela con un experto fabricante de lien-zos y tres oficiales ayudantes, de nacionalidad francesa, que tenían a su cargo los telares correspondientes, viéndose favorecida esta fábrica por una Real Cédula que, aunque la concedió determinadas ventajas no fueron suficientes para el funcionamiento normal de la industria.

En Ruente, Sopena, Ruesga, Arredondo, Igüña y Vega de Pas trabajaban varios batanes (denominados *pisones* en la Montaña), utilizando todos las aguas respectivas para batanar mantas ordinarias que se fabricaban con lana burda e hilada a la rueca, siendo desconocidos los tornos.

Además de los telares que funcionaban en diversos pueblos de nuestra provincia había otros instalados en algunos Beaterios como el de Nuestra Señora de los Remedios, en Meruelo, sometido a la jurisdicción de la

la Iglesia de San Mamés, donde tejían las beatas, obteniendo una utilidad que, en el año de 1783, se evaluó en doscientos cincuenta reales de vellón.

Para refinar el azúcar procedente de la América española, estableció don Domingo Andrade una fábrica en Santander el año 1791, creando posteriormente otra de mayor importancia los señores don Nicolás de Vial e Hijo.

El azúcar que se refinaba en Santander era destinado, en su mayor parte, a surtir el mercado de Madrid y por R. O. de 24 de julio de 1790, debía pagar a su entrada en la capital de España tres reales de alcabala.

Don Juan Laut y C.^a, del comercio santanderino, instalaron una fábrica de licores en nuestra ciudad y en el año 1786 abrieron otra de la misma clase para ampliar considerablemente la producción.

Los señores de Vial habían solicitado que se les autorizase de Real Orden, en 31 de julio de 1781, presentando la correspondiente memoria, «establecer de su cuenta en el puerto de Santander un depósito-almacén general en donde se beneficien los vinos sobrantes de las Castillas y demás provincias de España para extraerlos a los países del Norte y a nuestras colonias de América».

En los lugares de Novales y Carranceja se hacían desde tiempo inmemorial numerosos curtidos de suela y de baqueta, mediante una fabricación muy rudimentaria. Con mayor perfeccionamiento trabajaban los curtidos de Santander, sobre todo el perteneciente a don Manuel Díaz de Cosío, situado en Pronillo. En la zona de

Castro Urdiales estableció durante los años últimos del siglo XVIII una tenería don Nicolás de Ampuero, y de ella salían al mercado toda clase de cordobanes, badanas, cabritillas, baquetas y becerros, calculándose que se utilizaban para la producción anual más de cuatro mil pieles de ganado vacuno, empleando en las manufacturas personal del país de reconocida capacidad.

El comerciante santanderino don José de Zuloaga fundó también por entonces un importante curtido en el lugar de Campuzano, y el insigne montañés don Juan Fernández de Isla puso en actividad esta clase de industria en alguno de sus establecimientos de Marrón, fabricando badanas, becerrillos, suela, cordobanes, baquetas y correjeles.

Respecto de la elaboración de jabones en nuestra provincia tenemos noticia de que don José Manso de Zúñiga «instaló las calderas correspondientes en el lugar de Cianca y de Parbayón», pero dichos trabajos sufrieron grandes dificultades por el deficiente arribo de las primeras materias necesarias.

El 16 de marzo de 1798 se dictó, a consulta de la Junta general de Comercio y Moneda, una Real Orden en la cual «se concede a don Francisco Ortiz y Otañes, Marqués de Chiloeches, vecino de Santoña, en las Montañas de Santander, para que conduzca en barcos españoles el aceite que necesite de los puertos del Reino para surtir a la fábrica de jabón que se propone establecer en dicha Villa de Santoña, sin pagar más derechos que los que adeudaría llevándole por tierra y con la obligación de acreditar con tornaguías su intro-

ducción y consumo en ella», eximiendo además del pago de todos los derechos reales y municipales que tenga el jabón en su extracción a otros reinos o para las provincias exentas.

En Marrón funcionaban en 1797 las dos fábricas de anclas fundadas por don Juan Fernández de Isla, haciéndose en una de ellas también palanquetas de 6, 8, 12, 18 y 36 y herrajes para obuses, así como clavazones y otros efectos, pagándose el hierro a 134 reales el quintal macho y utilizándose en los trabajos carbón de piedra procedente de Asturias, saliendo de la repetida fábrica piezas de hasta 83 quintales.

Otra de las fábricas establecidas por Fernández de Isla en nuestra provincia fue la de motonería, situada en Suances, y destinada a los navíos que se construían sobre las gradas del Real Astillero de Guarnizo.

En el año 1804 abre don José de Chaves «un taller de ebanistería y almacén proporcionado de sillerías de todas clases, surto y bien provisto para el consumo común y comercio de Europa e Indias», realizándose los trabajos en el pueblo de Liérganes.

La fabricación de velas de sebo en nuestra ciudad, vióse incrementada al habilitar en 24 de julio de 1814 su nuevo establecimiento los señores Redonet, Landa y Cavada.

Don Pedro Salabert «maestro de fabricación de sombreros» creó, asociado al señor Cuadros en 1817, una manufactura de sombreros finos en Santander, y con un capital de 120 mil reales de vellón.

Para obtener «tintes finos de todas clases y también

de estampados en diferentes telas y dibujos», el comerciante santanderino don Lucas de Cuadros, fundó una fábrica el 17 de agosto de 1826.

Destinadas a la producción de loza había, finalizando el siglo XVIII, dos fábricas instaladas en la Montaña, una de ellas de don Juan Fernández de Isla, que trabajaba en el sitio del Povedal, cerca de Marrón, y la otra en la Villa de Noja, fábrica ésta última que continuó en actividad entrado ya el siglo XIX. En 1801, don Juan González de Arce «fundó otra fábrica de loza fina en el sitio de Las Llamas».

Se comenzó también, por los últimos años del siglo XVIII, en distintas zonas de nuestra provincia, la explotación de los yacimientos carboníferos, y así sabemos que en 1790, mediante la oportuna Cédula concedida por la Junta de Comercio, dieron principio los trabajos correspondientes en la zona de Reinosa, realizados por don Luis Collantes, que pagaba al Concejo 200 reales de canon. La calidad de este carbón de piedra, según análisis del gran químico Tumbort, resultó superior al de Asturias, siendo el dictamen corroborado por otro técnico inglés que trabajaba en la fábrica «para cardar e hilar algodón de admirable combinación», fundada, según se dice anteriormente, en Duález por el Duque del Infantado (1), prócer que también hizo des-

(1) Por Real Orden de 12 de enero de 1793 se concedió «a la Fábrica de Hilar y Tejer establecida en Duález por el Duque del Infantado las gracias y exenciones que disfrutaban las fábricas de lana del Reino y otros privilegios favorables».

cubrimientos de carbón de piedra en Las Presillas, en el Monte Dobra y en las inmediaciones de este último.

Valía el quintal macho de carbón reinosano, con un peso de 155 libras, a real de vellón en bocamina y a siete y medio reales puesto para ser embarcado en la Requejada.

La explotación de los yacimientos carboníferos provinciales fue facilitada al dictarse en 31 de marzo de 1794 una Real Orden por la «que se declaran libres de derechos de introducción todos los instrumentos, herramientas y máquinas para el beneficio y laboreo de las minas de carbón de piedra y turba», habiéndose dictado esta disposición a consecuencia de una solicitud presentada por don Juan González de Arce, comerciante santanderino, el cual manifestaba «haber descubierto una mina de turba en el sitio baldío y común denominado Las Llamas, en el término de Santander».

La mina descubierta por don Luis Collantes siguió siendo explotada por su hijo don Antonio hasta el año 1838, no pudiendo después continuar el laboreo por la competencia que hacían a dichos yacimientos los carbones procedentes de Asturias (1), de superior calidad y de más bajo precio. En el año 1844 don Luis Collantes constituyó, en unión del señor Murga, una sociedad para fundar la fábrica de vidrio que, con el título «La Luisiana», comenzó a trabajar en Las Rozas utilizando el carbón de la repetida mina, que fue tasada al constituirse

(1) Para el laboreo de las minas asturianas aportaron los comerciantes santanderinos importantes caudales.

dicha sociedad en 35.000 duros, y cuya producción, hasta el año 1852, llegó a 1.800.000 quintales.

El Ayuntamiento y el Consulado de Santander, reunidos conjuntamente y basándose en lo acordado por las Cortes en 29 de junio de 1821 acerca del establecimiento de una fábrica de tabacos «en el puerto de Santander u otro de las provincias vascongadas», dirigieron una exposición al Rey, solicitando la creación en nuestra ciudad de la mencionada factoría, indicando además, que en el caso de no ser adecuados para instalar dicha industria los edificios ocupados en otro tiempo por el Convento de San Francisco y por el de la Compañía de Jesús, «harían construir las dos corporaciones locales uno de nueva planta con las oficinas correspondientes y en sitio proporcionado».

La fábrica de cigarros de Santander, se suprimió en 1823, restableciéndose en 1834 al traer la maquinaria de la de Málaga y parte del personal que allí trabajaba.

Produjo la fábrica santanderina en 1835 una utilidad para el tesoro de 51.138 reales vellón, y dos años después, en el mes de marzo, se supo que la Reina Gobernadora, a petición del Ayuntamiento de Santander y de la Junta de Comercio, autorizaba la realización de las obras convenientes para instalar la mencionada fábrica en el antiguo Convento de Santa Cruz.

Los beneficios líquidos de la fábrica de cigarros de Santander ascendían ya en el año de 1841 a la cantidad de 4.439.495 reales, para la renta de tabacos, y

en 1857 su producción fue de 850.000 libras de cigarros y picadura, trabajando 1.300 operarios.

La explotación de los minerales de hierro procedentes, en su mayor parte, de las zonas de Maliaño y de Guarnizo, en el año 1859, proporcionó, 12.547 toneladas que fueron exportadas al extranjero casi en su totalidad, trabajándose también en el mencionado año en los criaderos de minerales de cinc correspondientes al distrito de Comillas y en la zona de los Picos de Europa, siendo la exportación de calamina de 24.550 toneladas. Para esta modalidad de la industria de la minería montañesa, se había constituido, en 1856, la Real Compañía Asturiana de Minas. Desde el mes de julio hasta el de noviembre, en el año 1857 despachó la Real Compañía Asturiana de Minas ciento dos buques cargados de calamina y que partieron del puerto de Suances.

Los yacimientos de cobre situados en la zona de Reinosa y término de Soto produjeron, en 1858, para la exportación 268 quintales, cifra que en 1859 llegó a 6.300.

Los puertos extranjeros hasta los cuales llegaban diversos minerales cargados en el puerto de Santander eran Amberes, New Port, Rotterdam, Swansea, Bayona y Mariport.

En el año 1860 se trabajaba en cuarenta y ocho minas situadas en nuestra provincia, las cuales empleaban aproximadamente dos mil obreros.

Las refinerías de azúcar, cuya implantación en Santander tuvo lugar, como ya dijimos, en los últimos

años del siglo XVIII, siguieron trabajando promediado el siglo XIX, y la de los señores Godefroy y Cía., una de las mejores de España en su época, llegó a refinar, en 1856, más de veinte mil arrobas de azúcar al año. En 1865 quedó fundada la Refinería Montañesa, que disponía de un utillaje importantísimo con arreglo a la técnica de entonces, contando con tres generadores de 430 caballos de fuerza, diversas máquinas, calderas de fundición, clarificación y depuración, lográndose gran perfeccionamiento en los trabajos que realizábanse.

Don Juan de la Pedraja fundó, en La Cavada, hacia 1850, una magnífica fábrica de tejidos movida a vapor y utilizando también, para su funcionamiento, la fuerza hidráulica. Incendiada en dos distintas ocasiones esta fábrica, fue mejorando constantemente sus instalaciones, produciendo una calidad excelente de lienzo que eran muy apreciados en toda España, llegando a ocupar hasta trescientos obreros, muchos de ellos verdaderos especialistas.

En Renedo de Piélagos, por esta época, construyeron también de nueva planta otra magnífica fábrica de tejidos los señores don Vicente Trueba y Cossío y el señor Del Campo, lográndose una producción de calidad excelente.

Por último, cercano al cementerio de San Fernando y en la calle de Santa Cruz, de Santander, había una fábrica de tejidos, especializada en la confección de lienzo —de los que producía más de 120 varas diarias— y para cuya fabricación contaba con diez telares, haciéndose además sábanas y mantelerías.

Para la fabricación de vidrio en nuestra provincia habían hecho ensayos el Conde de Campogiro y el señor Zuloaga, que deseaban evitar la importación de botellas inglesas necesarias a sus fábricas de cervezas, y se implanta definitivamente por los señores Collantes, Murga y Cía., el año 1845 y en Las Rozas, al poner en marcha una fábrica de vidrio plano, en la cual trabajaron desde el primer momento cien operarios.

El combustible necesario utilizado en los hornos procedía de las turbas que obteníanse con abundancia en dicha región. Esta fábrica fue el núcleo principal de otras que se instalaron en la misma localidad y en años sucesivos.

El opulento emprendedor, indiano montañés, don Antonino Gutiérrez Solana (El Pasiego), presentó un interesantísimo proyecto, con su presupuesto correspondiente, al Ministerio de Marina, en el año 1838, para construir un camino que permitiera extraer las maderas magníficas de los montes de Liébana y destinarlas a la construcción naval en los astilleros españoles, pero aunque fue aprobado, en 1840, por el Ministerio de Marina dicho proyecto, no tuvo realidad tan importante obra.

EL REAL CONSULADO DE SANTANDER. LA ESCUELA
DE NÁUTICA Y LA ACADEMIA DE DIBUJO. AUGE
DEL COMERCIO MARÍTIMO. COMPAÑÍA DE SEGUROS
MARÍTIMOS. MOVIMIENTO DEL PUERTO EN 1803

La honda transformación de nuestra ciudad al iniciarse actividades muy diversas, originó que los comerciantes santanderinos, en diciembre de 1778, pidieran el establecimiento de un Real Consulado, alegando para fundamentar la creación del mismo «que entraban cada año en Santander más de doscientos navíos de todas las naciones»; logró Santander ver convertida en realidad la petición solicitada, al promulgarse una R. O. de Carlos III, en 25 de noviembre de 1785. Comenzó su vida esta gran institución el 1.º de enero del siguiente año, después de haber sido vencidas múltiples dificultades ocasionadas por los intereses creados a favor de otras ciudades españolas.

La Real Cédula de erección del Consulado disponía en su artículo 1.º «que se ha de componer de hacendados que posean ocho mil pesos sencillos o más, en fincas y heredades fructíferas, de comerciantes por mayor y de mercaderes que tengan igual suma empleada en su giro; de dueños de fábricas del todo o de parte de fábricas considerables y de propietarios de embarcacio-



Armas del Consulado de Santander.



Sello del Consulado, en un título de Piloto.



Sello del Real Consulado.

nes de navegar en los mares de Europa y América, cuyo caudal en ambas clases sea a lo menos de seis mil pesos, además de ser todos mayores de edad o habilitados para administrar sus bienes, naturalizados para las Indias con las convenientes cédulas, de buena fama, costumbre y crédito, y avecindados en dicha ciudad o en cualquiera de los puertos de la extensión de su Obispado».

Ejercía el Consulado de Santander funciones judiciales y administrativas, conociendo de todo lo relacionado con el procedimiento y fallo de pleitos promovidos sobre asuntos mercantiles, conforme a lo especificado en los artículos 23 al 33 de la Real Cédula de erección.

Entre los recursos económicos que tenía el Real Consulado para el desarrollo de su labor figuraban los concedidos en R. O. de 12 de diciembre de 1785, la cual le facultaba para cobrar desde 1.º de enero de 1786 además del medio por ciento de plata que venía de Indias y que se aplicaba al nuevo Consulado, otro medio por ciento para el propio fin sobre todos los efectos que se introdujeran y extrajeran por el puerto de Santander y por los de su distrito.

Para favorecer las comunicaciones de nuestra ciudad con el interior de España, planeó el Real Consulado de Santander, después de haberse ocupado del camino de Santander a Reinosa, la continuación de la carretera hasta Palencia y hacer un nuevo ramal desde Quintanilla a Burgos, pero las contiendas internacionales, que afectaron grandemente a nuestra Patria, retrasaron la realización de tan interesantes proyectos, lo mismo que los ultimados para comunicar a nuestra ciudad con la Rioja,

obra en la que se invirtieron importantes cantidades y que pudo realizarse hasta Soncillo, en 1805, año en el que el Real Consulado de Santander fue relevado de intervenir en esta clase de construcciones, que pasaron a depender de la Dirección General de Correos.

De los interesantes proyectos planeados por el Real Consulado de Santander para mejorar nuestro puerto, merece recordarse el referente a la desviación del río Cubas evitando que desembocasen sus arrastres en la bahía con perjuicio de los fondeaderos de la misma, a cuyo efecto mandó iniciar los estudios preparatorios a don Wolfango de Mucha, que trabajaba como director técnico en las fundiciones de Liérganes y de La Cavada. Dicho señor creía posible la desviación del citado río dando salida a sus aguas por el término de Galizano, pero tan interesante proyecto hubo de ser abandonado por las guerras que arruinaron a nuestra Patria, no pareciendo, por otra parte, que Mucha hiciera un estudio completo de tan importante obra, pues repetidamente el Real Consulado reclamó de dicho técnico, sin conseguirlo, que presentase un avance de la labor que iba efectuando.

Con el fin de favorecer en lo posible durante los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX las comunicaciones marítimas, y para conseguir cierta normalidad en las navegaciones frente a nuestra costa, estableció el Real Consulado un completo servicio de vigías y señales al efecto de aminorar los daños causados por los corsarios enemigos. Los sitios para el indicado servicio estaban escogidos sobre puntos estratégicos desde el alto de

Liencres hasta el Cabo de Quejo «usándose banderas de señales que manifiesten con tiempo los buques que se avisten en el mar, amigos, neutrales o enemigos, de guerra o mercantes».

En épocas de escasez originadas por las pésimas y cortas cosechas recogidas en la Montaña, y para evitar el hambre entre nuestros paisanos, resolvió el Consulado hacer posible la importación de trigo y maíz procedentes de los Estados Unidos, principalmente, y para ello obtuvo en 1789 autorización de S. M., adelantando las cantidades necesarias, y a título de reintegro, que fue preciso movilizar en la realización de tales importaciones, llegando al puerto de Santander buen número de fanegas de cereales juntas con las proporcionadas, también desinteresadamente, por beneméritos montañeses, entre los que se destacan Bustamante y Guerra.

Pero no sólo interesaban al Real Consulado de Santander y a los insignes patricios y comerciantes que dirigían tan prestigioso organismo la ejecución de obras y trabajos orientados a resolver la dificultad de comunicaciones y carencia de servicios auxiliares en nuestro puerto, sino que instaló también a sus expensas interesantes centros de enseñanza, como fueron la Escuela de Dibujo y la de Náutica, en los cuales los jóvenes alumnos, además de prepararse para las actividades del comercio, podían hacer su iniciación en el cultivo de las bellas artes, logrando que uno de ellos, nuestro paisano don José de Madrazo, fuese destacado artista y pintor de merecido renombre, después de ir pensionado por la citada institución al estudio de David, en París, y que

consiguió posteriormente dar días de gloria a nuestra provincia y a la Patria española.

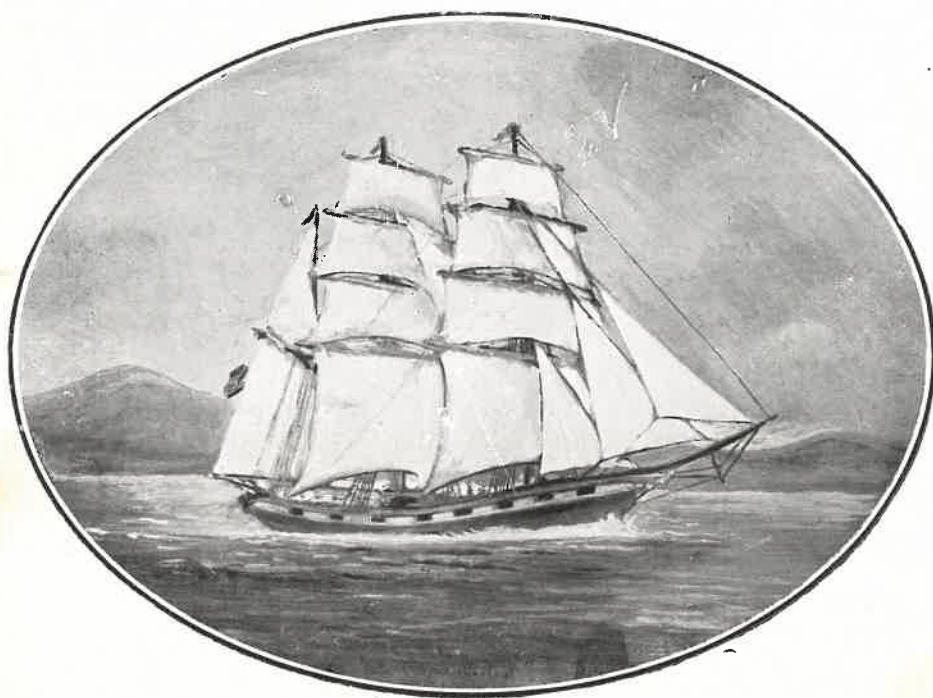
Fueron asimismo pensionados por el Consulado el pintor Menezo, que obtuvo medalla de oro en la Real Academia de San Fernando, y don Romualdo de Vierna, premiado en la Escuela de Arquitectura de Madrid.

Débase también al Real Consulado la introducción de la imprenta en nuestra ciudad. El 21 de marzo de 1791 dicha Corporación al dirigirse en oficio al ilustre Ayuntamiento notíciala «tener ideado establecer en esta Ciudad una Imprenta y solicita que coadyuve en parte al efecto haciendo algún señalamiento para que se verifique».

El Consulado santanderino cuidó también de asegurar el porvenir de la infancia desvalida y para ello destinaba parte de sus ingresos a favorecer los viajes de niños expósitos que iban recomendados a importantes casas comerciales de la América española, pertenecientes a destacados montañeses, logrando alguno de dichos emigrantes adquirir en el mundo de los negocios, con el transcurso de los años, caudales de importancia.

Publicado el Código de Comercio de 1829, se dispuso por Real Orden de 16 de noviembre del citado año que continuasen los Consulados con el nombre de Juntas de Comercio, formando corporación y presididas por los Intendentes.

La preocupación del Consulado de que nuestra ciudad lograra una brillante pléyade de buenos marinos como los tuvo en todo tiempo, le hizo crear, autorizado por Real Orden de 25 de agosto de 1790, la indicada



La corbeta santanderina «Casualidad». Año 1860.

(Col. Fernando Barreda).

Escuela de Náutica en Santander, dándose en dicho establecimiento un plan completo de enseñanzas que permitía a los alumnos conocer todas las materias precisas para poder ser considerados como expertos pilotos, disponiendo otra Real Orden de 28 de octubre de 1792, que los buques del comercio habilitados en el puerto de Santander para viajes de travesías, u otros fuera de la costa, no siendo de cabotaje, tenían que llevar a bordo un discípulo aprobado por esta Escuela «para cada ciento cincuenta toneladas de porte». El año 1793 contaba ya la Escuela de Náutica del Real Consulado de Santander con 56 discípulos.

En 1.º de agosto de 1829 acordó el Real Consulado de Santander «dar nueva planta a la Escuela de Náutica y que bajo el título de Escuela de Comercio y Náutica se divida en tres clases de las cuales la primera enseñe la Aritmética aplicada al comercio, un tratado elemental de giro y la teneduría de libros; la segunda, el Algebra elemental y la Geometría teórica y práctica, y la tercera, el Pilotaje.

En diversas localidades situadas en la costa y en algunas del interior de la provincia, hallábanse establecidas desde lejanos días escuelas particulares para la enseñanza del arte de la navegación, habiendo visto nosotros en una casona trasmerana del siglo xvii, una amplia sala cuyas paredes estaban decoradas con interesantísimos gráficos de astronomía y derroteros referentes a diversos países pintados al temple.

De las citadas escuelas, fue sin duda la más importante, la que hubo en Laredo en los comienzos del

siglo XVIII, fundada en 1702 por el Capitán don José de Hoyos y Escalante, ilustre marino e hijodalgo que navegó durante más de veinte años en el servicio de la Real Armada antes de dedicarse a la enseñanza náutica, dada gratuitamente y con resultado magnífico.

Debido a la generosidad del insigne benefactor laredano Fuente Fresnedo, contaba Laredo en el año 1769 con una escuela de pilotaje de la que eran patronos el Ayuntamiento y el noble Cabildo de Mareantes de San Martín, dirigida por el Teniente de Fragata don Felipe de Rentería. De esta escuela, y en los primeros 19 años de su funcionamiento salieron 372 pilotos destinados a servir en la Real Armada y en la navegación mercantil.

Antes de 1790 ya el Ayuntamiento santanderino había intentado establecer dichas enseñanzas «teniendo en cuenta la grande y ventajosa utilidad que resultaría a este pueblo y sus naturales de que en lugar de la Cátedra de Gramática de Menores que actualmente está vacante se pusiese una Escuela de Náutica y Matemáticas, dada la mucha inclinación que tienen los de esta ciudad a aprender dicho arte de Náutica, viéndose precisados a acudir a otros pueblos donde hay esta enseñanza con gran perjuicio de sus intereses»... (Véase Libro de acuerdos del Ayuntamiento de Santander, año 1780, folio 45).

El auge del puerto santanderino y la prosperidad de la industria montañesa, incrementaron rápidamente nuestra flota comercial que en el año 1788 contaba con una matrícula de ocho fragatas de doscientas a trescientas

toneladas, cuatro paquebotes cuyo porte variaba entre sesenta y cinco y ciento ochenta, y seis embarcaciones de menor tonelaje. En el año 1800 la lista de navíos santanderinos ascendía a más de treinta fragatas, bergantines y goletas, teniendo también Santoña, Comillas, Suances y San Vicente de la Barquera buques matriculados de menor tonelaje.

Desde el puerto de Santander al de Falmouth se había creado, en 17 de septiembre de 1776 y a petición del embajador inglés acreditado en Madrid, un servicio directo para llevar la correspondencia entre España e Inglaterra utilizando a ese fin dos paquebotes ingleses, cobrándose a las mercancías que pudieran transportar dichos navíos solamente los derechos generales aplicados al comercio.

A los efectos de la mejor organización y funcionamiento del servicio antes indicado, se designaron a un súbdito inglés residente en Santander y a otro español en Falmouth como inspectores.

Los armadores locales ante el aumento de la navegación desde el puerto de Santander decidieron crear una compañía de seguros marítimos, que denominaron «La Buena Fe», constituida en nuestra ciudad el 19 de junio de 1793 «bajo la protección de los Santos Mártires Emeterio y Celedonio, Patronos del Obispado».

El primer Director de dicha Compañía fue don José Antonio de Arrangoiz, comerciante establecido en Santander, quedando constituido el capital social por «trescientos treinta y cinco mil pesos de a ciento veintiocho cuartos en sesenta y siete acciones de cinco mil pesos

cada una», y viéndose entre la relación de accionistas fundadores no sólo los nombres de mercaderes locales, sino también los de otros radicados en Palencia, Monzón, San Sebastián, Pamplona, Madrid, Ferrol y Coruña.

Los navieros montañeses estaban interesados además en otras compañías de seguros marítimos como la establecida en Cádiz con el nombre de «Nuestra Señora de Las Caldas», el 31 de marzo de 1788, cuyo capital, distribuido en 56 acciones de 10.000 pesos cada una, cubría «todo riesgo de mar, viento, tierra, fuego de amigos y de enemigos o de otro cualquier caso pensado o no pensado que suceda, excepto baratería del capitán...»

El comercio entre las plazas marítimas mercantiles de la América Española y Santander en el año 1803 había logrado ya una gran importancia por el volumen de las mercaderías arribadas y por las puestas a bordo al exportarse en navíos de nuestra matrícula, viniendo en el citado año procedentes de la Habana veinte veleros cuyos principales cargamentos estaban representados por trescientos mil duros en efectivo; 78.153 arrobas de azúcar y 11.500 cajas del mismo género, recibiendo también los consignatarios locales 1.000 arrobas de cochinilla, 466 quintales de café, 340 de algodón, 3.100 planchas de madera de Campeche y 3.000 libras de tabaco, parte de ellas en cigarros elaborados.

Desde el puerto de Veracruz y en demanda del de Santander partieron entonces tres fragatas, un bric y una goleta y entre los cargamentos vinieron a nuestra ciudad 1.600.000 duros; 2.000 cueros; 7.000 libras de pimienta; 3.000 de zarzaparrilla y drogas; 194.000 li-

bras de vainilla y una buena cantidad de plata en lingotes, más 400 libras de cacao y 451 quintales de palo de Campeche.

De La Guayra entraron cinco navíos con 4.000 libras de índigo, 2.500 de café, 600 quintales de algodón, 6.500 fanegas de cacao, 1.306 cueros y 130 quintales de cobre.

En Montevideo se fletaron para Santander una fragata, dos bric, una goleta y una polacra, que transportaron en total 4.000 duros; 1.700 quintales de café; 3.500 cueros; 133 quintales de cobre; 300 de sebo; 25.000 cuernos para la fabricación de peines; y 16 fardos con peletería.

Envió Cartagena de Indias, utilizando solamente dos navíos, y para los comerciantes santanderinos, 2.000 duros amonedados; 480 arrobas de azúcar; 2.700 quintales de algodón; 1.905 de palo de Brasil; 12 de cacao y 400 cueros.

Fueron cargados en Santander, en el repetido año de 1803 y con destino a la Habana, 55.470 quintales de hierro macho; 9.800 botellas de cerveza; 3.000 volúmenes de libros impresos; 547.000 libras de acero, y 3.840 botellas de diferentes licores y bebidas, llevados todos los artículos que se citan anteriormente en dos fragatas y en un bric.

Para Veracruz soltaron la vela en nuestra bahía cuatro fragatas y catorce brics, que llevaron 3.236 quintales de acero; 35.000 botellas de cerveza; 2.532 resmas de papel y otras importantes partidas de aceite,

aguardiente, jabón, sidra, canela, drogas medicinales, quincalla y bisutería.

Se despacharon, con destino a Montevideo, doce fragatas y cinco brics, fletados con 8.500 quintales de hierro macho; 171 de acero; 12.700 botellas de cerveza; 3.400 resmas de papel; 2.000 volúmenes de libros impresos; 7.092 libras de azúcar refinada, así como diversas partidas de sombreros y tejidos.

Por último, pusieron la proa hacia el puerto de La Guayra dos fragatas, cuatro brics y una goleta, siendo las mercancías enviadas 1.800 quintales de hierro; 136 de acero; 3.136 botellas de cerveza; 3 cajones de libros impresos; 16 cajas de canela y de medicamentos; blondas de Nanking, barriles de harina, sombreros, bisutería y quincalla.

Además de estos envíos que directamente se hacían desde nuestro puerto a los de las colonias españolas de América, realizábanse otros al de Cádiz, donde llegaban, procedentes de las ferrerías montañosas, «hierro en barras y labrado en toda clase de útiles y servicio de cocina», según don Nicolás de la Cruz, en sus *Viajes de España, Francia e Italia*. (Cádiz, 1813. Tomo XIII, página 520).

De diversas nacionalidades entraron para fondear en nuestra bahía, durante el repetido año de 1803, ciento dieciséis buques, de los cuales sesenta y dos enarbolaban el pabellón francés, y doce, bandera inglesa, perteneciendo solamente dos a navieros españoles. En demanda de los puertos del Norte de Europa, partieron de la bahía santanderina setenta y ocho navíos con

35.902 quintales de carga, correspondientes a productos españoles y a los de sus colonias, llevados en buena parte por veintiún buques nacionales consignados al Havre de Gracia.

Los ingresos obtenidos por la cobranza de derechos en la Aduana santanderina ascendieron, en 1803, a 3.000.000 de reales.

8

LA REAL SOCIEDAD CANTÁBRICA

Paralelamente a las fecundas actividades que iba realizando el Real Consulado, trabajaban también en pro de los intereses santanderinos ilustres montañeses radicados en Madrid, que constituyeron la Real Sociedad Cantábrica, cuya primera Junta tuvo lugar el 6 de agosto de 1791, «a las seis de la tarde, en la librería del Convento de San Felipe el Real, con asistencia de destacadas personalidades, haciéndose constar en dicha reunión por don José Fernández Vallejo, que a virtud de la solicitud que en 7 de diciembre de 1775 hicieron cuatrocientos veintidós individuos naturales y originarios de Cantabria para eregir y formar un Cuerpo de Sociedad, había llegado el caso de obtener esta gracia en bien de la Patria, por Real Orden a consulta del Consejo, firmada por S. M. el 12 de abril de 1791».

Informes, dictámenes, memorias y peticiones del



mayor interés fueron formulados por la Real Sociedad Cantábrica, que fomentó igualmente la riqueza de nuestra región publicando muy estimables trabajos para estimular la enseñanza en general y mejorar los tradicionales cultivos en el campo montañés, propugnando además la introducción de otros nuevos adecuados a las condiciones climatológicas de nuestro terruño.

Y así, el Conde de Villafuertes, en la Junta celebrada en Santander el 5 de octubre de 1796, ofreció un premio de veinticinco doblones (1) o una medalla de oro de su valor, a la Memoria acerca del «estado actual de la agricultura, comprensiva de todas sus partes en el territorio que encierra el Gobierno de las Cuatro Villas de Cantabria, estorbos que se oponen a su progreso y los métodos más seguros para renovarlos, comentando los plantíos de todas clases, los prados artificiales y la industria campestre para acortar aquella emigración excesiva de sus naturales que causa notable perjuicio a la agricultura con otros males que son notorios».

El socio don Antonio M.^a de Quevedo creó igualmente otro premio de veinticinco doblones en efectivo o una medalla equivalente al autor de una *Cartilla rústica* que fuera acreedora al premio, debiendo el autor de ella «con método, claridad y concisión explicar los principios de la vegetación y demás nociones necesarias al cultivo de tierras y prados artificiales, plantación y

(1) «El doblón, en la Montaña, es una moneda imaginaria, equivalente a 60 reales». Vid. José María de Pereda: *La Robla*, en *Escenas Montañesas*.



Escudo de la Real Sociedad Cantábrica,
año 1797.

(Col. Fernando Barreda).

demás operaciones rurales adaptables a la constitución física de nuestro suelo».

Para mejorar el cultivo del lino, preocupación igualmente sentida por el Real Consulado de Santander que procuró mejorar las semillas de dicha planta, estableció don José Gutiérrez Palacio, tesorero de la Sociedad Cantábrica, tres premios: «el primero, de ocho doblones al que acredite con certificado de su cura párroco que ha cogido y beneficiado mayor porción de lino del país, cuyo peso, después de rastrillado, no baje de cuatro arrobas. El segundo premio, también de ocho doblones, al que justifique con igual formalidad que ha plantado o producido de semillero mayor número de árboles útiles o fructíferos; dando injertos los que los requieren y los que no (cuales se consideran las encinas, robles y nogales), presos y arraigados en forma regular. El tercer premio, de cuatro doblones, al que en el propio tiempo haga constar haya cogido mayor cantidad de batatas o castañas de las Indias, propias para suplir la falta de pan en tiempo de escasez y de carestía».

En la última de las citadas Juntas propuso además don Ramón Javier de Vial «que, con deseo de fomentar el cultivo de cáñamo para lo que es tan proporcionado este suelo, se ofrecía a hacer venir de dominios extranjeros la simiente de esta primera materia sin cobrar cosa alguna por la simiente que anticipase a los labradores»; y para dar realidad a la oferta del señor Vial, el Conde de Isla Fernández instituyó un premio de trescientos reales al labrador que acreditase coger mayor porción de cáñamo, no bajando su peso de treinta

arrobas, dando también otro al que justificase plantar el mayor número de moreras de estaca o de semilla. Por último, para fomentar «la industria casera y popular, ramo esencial que da socorro al labrador y sustento a su familia», se acordó en la Junta de referencia, «el establecimiento de escuelas de hilados y tejidos, costuras y bordados apenas haya fondos suficientes para costearlas».

Deseando la revalorización del territorio sobre el cual actuaba la Real Sociedad Cantábrica, planeó ésta, entre sus trabajos primordiales, la formación de un mapa físico de toda la Cantabria, a los efectos «de auxiliar y promover la agricultura, artes, comercio y ciencias útiles en toda su extensión desde Burgos al mar y desde Asturias a Vizcaya», dirigiendo la Junta de Madrid a las subalternas 1.500 ejemplares impresos de una interesante circular que contenía un cuestionario completo y detallado con preguntas referentes a la descripción topográfica y población de la Cantabria, a la agricultura, al comercio e industria y a los establecimientos útiles y de educación existentes en el referido territorio. Débese también a dicha benemérita Sociedad la introducción del cultivo de la patata en nuestra provincia, utilizando la semilla proporcionada de dos especies selectas de la Mancha por el socio don Francisco Antonio Mendoza y Prellezo que regaló cuatro arrobas en el año de 1799. En relación con el cultivo de la patata el párroco de Hijas don José Fernández Vallejo, que hizo repetidos experimentos para aclimatar diversos cultivos en la Montaña, tradujo al castellano el tratado de Parmentier

y un artículo de Rocier formando con ambos trabajos una *Cartilla rústica*, publicada en 1800.

Con la finalidad de mejorar la ganadería montañesa, obteniendo antes buenos prados artificiales, repartió dicha Sociedad semillas de alfalfa, de trébol encarnado y blanco y de esparceta, ascendiendo a quinientas libras la de primera procedente de Zaragoza, y proporcionada por don Luis de Setién y Salinas; y ciento cincuenta libras de igual clase que remitió de Valencia don Ramón de la Puebla y Torre; de simiente de trébol encarnado y blanco se distribuyeron cuatrocientas libras enviadas desde Amsterdam por el socio don José Soñanes, lográndose con los ensayos practicados buenas cosechas. De esparceta se distribuyeron en el año 1800 cuatro fanegas de semilla por la provincia de Santander.

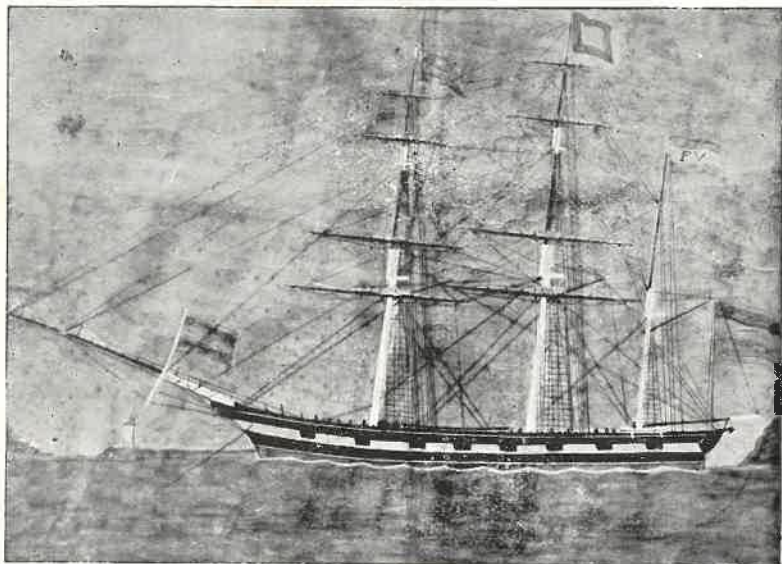
Preocupó también a la Real Sociedad Cantábrica la posibilidad de aumentar el área de los cultivos en nuestra provincia, y, al efecto de que los campesinos montañeses dispusieran de adecuados terrenos, propuso por facultad real que se concediera a cada vecino de Cantabria permiso para poder cerrar cuatro carros de tierra en los baldíos de su pueblo y mediante determinadas condiciones.

Para emplear semilla más conveniente en el cultivo de la patata adquirió la Sociedad Cantábrica, además de las especies aclimatadas ya en España, otras traídas directamente del extranjero, importaciones que no siempre tuvieron éxito, pues en la Junta del 28 de agosto de 1800 se dio cuenta de una desgracia que ocasionó la ignorancia en los dependientes de Rentas en Lisboa,

quienes, registrando el cajón que venía de Inglaterra con semilla de patata de Irlanda, las desparramaron y perdieron, malográndose así la esperanza de hacer el oportuno ensayo.

La mejora del cultivo de la vid y la acertada elaboración del chacolí en nuestra provincia fue otro de los problemas estudiados por la repetida Sociedad, y en las Juntas de 27 de noviembre y 24 de diciembre de 1799 el socio don Roque Miguel del Rivero, vecino de Limpias, leyó una interesantísima Memoria sobre el medio de lograr buen chacolí en Cantabria.

La fundación del Seminario Cántabro fue otra de las realizaciones de la indicada Sociedad, y en Junta de 18 de diciembre de 1800 se dio comisión al señor Fernández Vallejo para que organizase todo lo relacionado con el referido Centro cultural, acordándose además dirigirse al gran Arzobispo don Domingo González de la Reguera para que contribuyese a implantar dicho centro de enseñanza. El 11 de enero de 1804 presentó un interesantísimo informe Fernández Vallejo sobre el Seminario, que empezó a funcionar poco después en Comillas, donde estaba instalado todavía el 18 de septiembre de 1805, fecha en la que el Director del repetido establecimiento, don Luis de Arguedas, Capitán de navío e Intendente de Provincia, dirigióse al Ayuntamiento de Santander en un largo escrito en el cual decía «que la idea de un Seminario real en la Montaña en donde se hayan de enseñar las ciencias naturales y exactas y en el cual aprenda la juventud, con solidez, la verdadera Religión y los principios de las artes más



Barca santanderina «F. V.». Año 1854.



*Este portar de popa de la Camara en San Sebastian
el Príncipe Príncipe de Asturias*

Boceto para decorar la popa de un bergantín. Año 1854.

(Col. Fernando Barreda).

útiles a los hombres, ha sido uno de los mayores desvelos de la Real Sociedad Cantábrica».

La guerra de la Independencia determinó la desaparición del Seminario «y fue tal el desorden a que vinieron sus rentas y tal el misterio de su administración que hoy se ignora en qué consisten y quién las recauda» (1).

9

MOVIMIENTO DEL PUERTO, CONSTRUCCIÓN NAVAL
Y ENSANCHE EN LA ZONA MARÍTIMA EN LA
SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

En el año 1856 fondearon 1.485 buques, saliendo del puerto 1.482, exportándose 1.143.918 quintales de harina y 19.534 fanegas de trigo, además de otras cantidades de maíz, ascendiendo la renta obtenida por la Aduana a la cantidad de 19.372.000 reales vellón, cifra superada en el año 1857 con aumento de más de un millón.

Entre los barcos arribados a Santander en 1857 figuraban 444 movidos a vapor, saliendo entonces desde nuestra bahía y durante todo el año citado últimamente, 1.360.343 quintales de harina, 1.410 fanegas de trigo

(1) Véase *Memoria sobre el estado del comercio* que publica la Real Junta de Santander, por don Luis M.^a de la Sierra. Santander, diciembre de 1833, pág. 112.

y 157.497 de maíz, completándose la exportación santanderina con el envío de importantes cantidades de minerales de hierro, cobre y cinc destinadas a distintos países extranjeros, debiendo indicarse además que en otros puertos de nuestra provincia, como Requejada, Santoña y Limpias, embarcábanse importantes cantidades de cereales que aumentan considerablemente las cifras anteriormente expuestas.

El notable incremento de la flota comercial de nuestro puerto y el patriótico deseo de los comerciantes y armadores locales para evitar que saliesen importantes cantidades al extranjero con motivo de los seguros marítimos que allí hacían, decidió a tan beneméritos santanderinos a constituir en 1858 una Compañía que cubriese los posibles riesgos en las navegaciones de los buques santanderinos, denominándola *Lloyd Cántabro*, bajo la garantía individual de personas de gran crédito dedicadas al comercio en Santander. Las operaciones realizábanse tomando en cada buque, como riesgo máximo, seiscientos mil reales en los vapores de primera clase; quinientos mil en los buques de vela, de primera y segunda clase hasta B. número 1 inclusive; y doscientos mil en las de B. número 2. Los premios por los seguros concertados en el *Lloyd Cántabro* ascendían ya en el mes de junio de 1860 a la cantidad de 435.979 rs. con 15, y las mercaderías aseguradas hasta dicho mes y año importaron 39.887.916 rs. vellón, pagándose por premio de la harina enviada desde Santander hasta la Habana 1,5 por ciento, correspondiendo al carbón traído desde Londres a nuestro puerto

1 $\frac{1}{4}$ por ciento, al bacalao desde Alesund 1 $\frac{3}{4}$ por ciento y al aguardiente de caña desde la Habana a Santander, 13,8 por ciento.

Los astilleros establecidos en nuestra ciudad continuaron trabajando durante el siglo XIX, ocupando uno la parte de Cañadío, donde hoy se encuentra edificada la Iglesia de Santa Lucía, otro el sitio sobre el que hay un establecimiento de crédito, en la calle Lope de Vega, funcionando además las gradas establecidas en la ensenada nordeste del Castillo de San Martín, y allí el maestro constructor don Miguel de Aberasturi hizo la fragata «Angelita», botada al agua el 19 de octubre de 1855, recibiendo por ella la suma de 53.000 duros entregados por el armador montañés don Pedro de La Puente, primer Conde de Casa-Puente. Dicha fragata, que tenía 120 pies de eslora, 31 y $\frac{3}{4}$ de manga de construcción, 29 y $\frac{1}{2}$ de manga y 19 de puntal, con 445 toneladas de arqueo y grandes amuras que aumentaban el 8 por ciento dando como total 481 toneladas con 30 céntimos de otra, hizo numerosos viajes partiendo de Santander para ir a Manila y a los puertos del imperio chino. En una de sus travesías llegó a Santander, desde Manila, después de 130 días de navegación. El 21 de enero de 1861 naufragó la «Angelita» a la entrada de Cuxhaven.

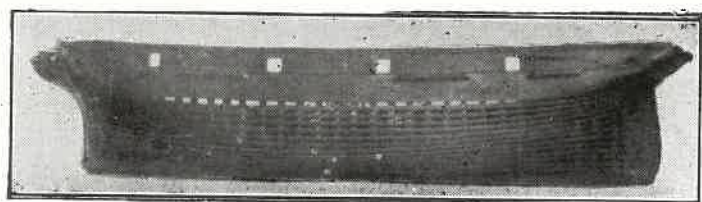
En el astillero de la calle de Lope de Vega fue construida, el año 1851, por los hermanos Gasís, otra fragata para los señores Abascal y Hermanos, comerciantes santanderinos que pagaron por ella 1.400.000 reales, matriculándola el 23 de octubre del año antes

citado en la Comandancia de Marina de nuestro puerto. La fragata de los armadores Abascal recibió el nombre de «Primera de Santander» al ser botada al agua, y sus características eran las siguientes: 140 pies de quilla; 150 de eslora; 25 de puntal y 35 de manga; resultando 650 toneladas. Inició su primer viaje saliendo de Santander para el Callao al mando del Capitán don Mariano de Gorordo, el 23 de diciembre de 1851, realizando posteriormente numerosas travesías para llegar a Manila. Después de haber corrido furioso temporal en los mares de China, durante la noche del 13 de diciembre de 1860, dio sobre la costa.

Durante el apogeo de la flota comercial santanderina no sólo contaba Santander con un grupo numeroso de expertos capitanes y pilotos que llevaban la flota de los mercaderes locales por todos los mares del mundo con insuperada pericia, sino que también había en la ciudad establecimientos como el fundado por don Pedro Torres, en la Plaza de la Pescadería, «para construir los delicados y complicados instrumentos de que hace uso la marina y que hasta ahora se han traído del extranjero», pues dicho fabricante pensionado ya en el extranjero por R. O. de 26 de diciembre de 1859 para perfeccionar la construcción de instrumentos de geodesia y de astronomía, tuvo la satisfacción de ver cómo en 1862 disponía el ministro de Marina «que los sextantes que en lo sucesivo han de facilitarse a los Guardias Marinas que por primera vez embarcan, sean contruídos por don Pedro Torres con ejecución al modelo que ha presentado, con adición de un anteojó



A bordo de la corbeta santanderina
«I. F. V.». Oleo de Ibaseta.



Modelo de medio casco de la anterior corbeta.

(Co'. Fernando Barreda).

inverso, y que se permita con dicho objeto al expresado fabricante depositar en el observatorio el número de sextantes que se consideren necesarios para cubrir los pedidos que haga el Director del Colegio Naval con destino a los Aspirantes que asciendan a Guardias Marinas».

En el año 1840 se construyó en el Real Astillero de Guarnizo la corbeta «Nueva Luisa», proyectada por el maestro constructor don Miguel Aberasturi y para el armador santanderino don Francisco Díaz, lanzándose al agua y a partir del año últimamente citado diecisiete buques de vela, el último de los cuales fue la fragata «Don Juan», de 200 toneladas de arqueó, botada en 1871 y propiedad de don Juan Pombo.

El ensanche de la ciudad de Santander por la zona de Maliaño y hacia la parte Nordeste de la bahía se inició con las obras comenzadas a realizar por don Guillermo Calderón, quien hubo de percatarse del porvenir que para el engrandecimiento y prosperidad de nuestra urbe tenía el realizar la expansión de la misma en la dirección indicada.

En el mes de junio de 1850 don Isidoro Díaz Iglesias obtuvo concesión gubernativa por la que se le permitía construir un muelle en la parte comprendida entre el de las Naos y la Isla del Oleo, pero obra de tal importancia, quedó en proyecto, y en 1851 varios santanderinos consiguieron autorización para realizar el mencionado proyecto, aunque fracasaron igualmente, interesándose después por éste el Ingeniero don Pablo Emilio Wisocq, que logró que le fueran transferidos los

derechos de los concesionarios, en virtud de la R. O. de 14 de agosto de 1851, obligándose a ceder gratuitamente al Estado y a la ciudad de Santander los terrenos necesarios que resultasen de las obras y rellenos realizados, correspondientes a los solares destinados a construir una Aduana, almacenes, zonas de acceso a los edificios, estación para el ferrocarril de Alar a Santander y los que fueran también utilizados para levantar una Casa Municipal, Iglesia, Mercado y otros edificios de carácter público.

Por R. O. de 14 de mayo de 1853 se reconoció el derecho del señor Wisocq a poder disponer libremente de los terrenos comprendidos en cada una de las tres secciones en que se dividía la concesión obtenida, a medida que pudieran ser utilizables, quedando como garantía de la totalidad de las mismas una superficie de un millón de pies cuadrados en una de las que estuvieran enteramente concluídas, procediéndose a la fijación de dicha garantía en la reunión celebrada en 8 de junio de 1858, interviniendo don Juan Orense, ingeniero Jefe de Obras públicas de la Provincia, don José Peña Redonda, encargado del Servicio Marítimo e Hidráulico de la misma y don Emilio Wisocq, designándose y amojonándose a tal efecto un rectángulo de 2.000 pies lineales por 500.

Por R. O. de 30 de septiembre de 1861 la Dirección general de Obras Públicas del Ministerio de Fomento, dio por terminadas las obras que había proyectado don Emilio Wisocq y realizadas para ganar al mar la sección de los rellenos de Maliaño más próximos

a Santander, en cuyo disfrute debía entrar con arreglo a la concesión la empresa constructora, resolviéndose también por dicha R. O. que la estación del ferrocarril de Alar-Santander se estableciera de modo que su cabeza diste 607 metros de la prolongación del Muelle de las Naos, adoptándose la forma rectangular para dicha estación, que debía ocupar una superficie de 16,28 hectáreas, fijándose igualmente un espacio rectangular de 1.498 ms. lineales por 132, cedidos para una dársena cuya entrada sería por Campogiro, imponiéndose también la obligación al concesionario de reservar los terrenos precisos en la distribución de calles y plazas así como los que debían ocupar las manzanas al construir la Iglesia, Casa de Ayuntamiento, Aduana, Escuela y Almacén del Puerto.

Se suscitó fuerte protesta por los elementos representativos de Santander contra la R. O. de 16 de enero de 1860, que señalaba un nuevo emplazamiento para la estación del ferrocarril de Isabel II «retirándola al Oeste del Hospital de San Rafael, sin que se fundamentara tan importante variación, tomada sin audiencia de los interesados», acordando las Corporaciones de nuestra ciudad y el Consejo de Administración del ferrocarril, en nombre de los intereses que respectivamente representaban reclamar contra el nuevo emplazamiento pidiendo la suspensión de los efectos de dicha R. O., a lo cual accedió el excelentísimo señor Ministro de Fomento, después de haber oído a la Junta de Caminos, Canales y Puertos, que emitió un largo y concienzudo dictamen adverso a lo preceptuado en la referida R. O. Posterior-

mente, en 30 de septiembre de 1860, otra Real Orden hubo de confirmar la disposición últimamente combatida, volviendo a actuar la comisión santanderina que habíase opuesto al emplazamiento de la nueva estación, imprimiendo unos interesantes «Apuntes sobre el ensanche de Santander por la parte de Maliaño, emplazamiento de estación de su ferrocarril y obras del puerto» (1), firmados por don Juan Pombo y don Santiago Sautuola, en Madrid, el 14 de noviembre de 1861, representando a los demás comisionados.

Como consecuencia de la protesta a que antes nos referimos y por muy pertinentes razones alegadas, quedó sin hacerse la construcción de la Aduana, así como los almacenes de efectos, la Casa Ayuntamiento y de otros edificios públicos, señalados en la concesión, por creer que «colocar la Aduana a una distancia de más de un kilómetro de la que actualmente existe y en sitio en donde no estando aún creados los terrenos para la edificación de ella y sus accesos, haría que su construcción se retrasase».

Las obras del ferrocarril de Isabel II, al ser construída una larga escollera para colocar sobre ella la vía desde las proximidades de Boo hasta la estación terminal del Muelle de las Naos, favorecieron también el ensanche de Maliaño, y con los trabajos realizados quedaron divididas las aguas de la bahía santanderina, viéndose privados de comunicación directa con el mar abierto los pescadores del Cabildo de Arriba, que ocupaban las

(1) Madrid, 1861. Imprenta de M. Tello, Preciados, 86.

viviendas edificadas sobre el antiguo Promontorio de San Pedro, al pie del cual había pequeñas playas y abundante pesca de bajura, desaparecida al hacerse la obra indicada.

Situada la estación del ferrocarril entre los Muelles de las Naos y de Maliaño, tenía una planta de 150 pies de largo por 32 de ancho, formando un martillo sus dos pabellones de sesenta pies por treinta y dos y cubriendo el andén una amplia marquesina, habiéndose edificado muy próximo a la estación un almacén de base rectangular, con 300 pies de largo por 60 de ancho, destinado a mercancías diversas. Para el mejor servicio del ferrocarril utilizábase un muelle *warb* que arrancando del de Maliaño avanzaba sobre el canal de la bahía en una longitud de doscientos pies, pudiendo atracar en dicho muelle tres buques a la vez sin estorbarse en sus maniobras de carga o descarga.

En 1861 estaban ya concluidos otros dos muelles del mismo sistema, que en realidad eran dos empalizadas de madera que partía una de ellas de la escollera de Maliaño y la otra desde el merlón del Este del Muelle nuevo o de Calderón e internábanse en la bahía hasta encontrar una profundidad en bajamares equinocciales con calado bastante para que pudiesen los mayores buques mantenerse a flote, mientras atracados verificaban sus operaciones de carga y descarga, haciéndolo por el frente uno de gran porte y a la vez dos de menor tonelaje por los costados.

Sobre la cabeza de estos muelles había instaladas tres grúas, siendo el coste total de tan útil obra, que

mejoró los servicios del puerto notablemente, 436.000 reales.

Al referirse a lo que suponía para el progreso de nuestra ciudad el ensanche por la zona de Maliaño, pudo escribir un autor, en 1860, que «el porvenir que está reservado a Santander con la atrevida obra, una de las más gigantescas de Europa, no puede encarecerse bastante y sólo los afortunados dueños de los codiciados terrenos que como por encanto se han robado y tienen que robarse aún al mar, tocarán pronto la consecuencia de sus desvelos».

10

ALGUNOS OTROS ASPECTOS DE LA ECONOMÍA PROVINCIAL HASTA EL 1870.

Las antiguas ordenanzas, que regulaban de acertado y completo modo la vida de los pueblos, nos indican aspectos de la producción del campo montaños durante el siglo XVIII y buena parte del XIX, pudiendo ver en ellas la preocupación constante por conservar la enorme riqueza forestal que era quizá el patrimonio más importante de aldeas y villas, disponiendo los Concejos la creación de viveros para reponer las cortas que hacíanse de los árboles con destino a las necesidades de la construcción, leñas, etc., y señalando sanciones a los que causaran daños en el arbolado. Asimismo se ordenaba, a los respectivos vecindarios que destinaran determinadas

superficies de terrenos para el cultivo de hortalizas y plantación de frutales.

Los extensos castañares proporcionaban abundante fruto utilizado para subvenir a las necesidades de los vecinos de los pueblos de la Montaña, durante varios meses, comenzándose a consumir las castañas en fresco desde el de noviembre y destinando gran parte de ellas, una vez desecadas, a la elaboración de harina, más suave y de mejor sabor que la obtenida con las bellotas procedentes de robles y de encinas, lográndose con este alimento ahorrar buena porción en el consumo doméstico del maíz cosechado con las reducidas labranzas.

Justo es indicar que los labradores montañeses corregían sus terrenos destinados a la siembra añadiendo a ellos anualmente determinadas porciones de cal, obtenidas en los *caleros* particulares o comunales, logrando así buenas cosechas de alubias en sus distintas variedades; pero practicaban también abusivas y perniciosas costumbres en el campo que, como las *derrotas*, causaban graves daños, imposibilitando el hacer ciertos cultivos que hubieran sido destruidos por los ganados al invadir éstos libremente todas las fincas de las mejores vegas en determinadas épocas del año.

Acerca de los precios corrientes relativos a artículos de primera necesidad en nuestra provincia desde el año 1766 a 1794, hallamos curiosas indicaciones en un libro registro de los gastos efectuados en ese período por la Comunidad de «Regina Coeli», de Santillana del Mar, libro que actualmente se guarda en el Archivo Histórico Nacional (Clero, número 11.611).

Veamos algunas referencias de precios de mercaderías en tales años:

37 reales y medio de tres quesos de Flandes, a doce reales y medio queso; 1.910 reales de 35 arrobas de aceite con sus portes; 10 reales de 35 libras de cerezas, las quince a tres cuartos y las otras a dos; 48 reales de ocho celemines de nueces; 18 reales de seis libras de almendras; 5 reales de un celemín de castañas; 114 reales y 4 maravedís de dos libras de azafrán y dos onzas; 115 reales de una fanega de garbanzos; 453 reales y 56 maravedís de tres cargas de trigo a 38 reales fanega; 867 reales de sesenta y un arrobas y media de harina a 14 reales y las seis a 15 reales; 28 reales y 17 maravedís de tres celemines de avellanas; 122 reales y 14 maravedís de ciento quince libras y media de vaca; 11 reales por una gallina para un enfermo; 26 reales y 26 maravedís de diez pollos y medio; 81 reales y 20 maravedís de 57 docenas y media de huevos; 62 reales de dos arrobas de bacalao; 24 reales de ocho libras de pimentón; 17 reales de una libra de pimienta y un cuarterón de clavo; 80 reales de cuarenta libras de sebo; 10 reales de cinco azumbres de vinagre; 25 reales de una fanega de cebada; 4 reales y 16 maravedís de dos libras de azúcar a 19 cuartos; 27 reales y 18 maravedís de tres salmones a real la libra; 50 reales de cincuenta besugos; 13 reales y 16 maravedís de trescientos arenques a 4 reales y medio el ciento; 11 reales y 10 maravedís de ocho libras de congrio a 11 cuartos la libra; 19 reales y 22 maravedís de diez libras de salmón; 14 reales de siete libras de truchas; 61 reales y 12 ma-



La Catedral, el castillo de San Felipe y la dársena vieja.
Oleo de 1850.

ravedís de 66 libras de ostras, las ocho a siete cuartos y medio y las demás a ocho cuartos; 7 reales y 12 maravedís de especies para aderezar las ostras; 37 reales y 22 maravedís de veinticinco libras y tres cuarterones de queso de *Pax* (así aparece escrito repetidamente), y cuatro de Cabrales; 9 reales de un par de zapatos; 9 reales de 17 libras de bonito; 8 reales de un cuarterón de semilla de repollo; 27 reales y 11 maravedís de 9 cántaras y 24 libras de vino blanco; 530 reales de dos arrobas de cera; 8 reales y 3 maravedís de tres docenas de velas; 20 reales de una cántara de vino; 12 reales de dos libras de chocolate; 10 reales y medio de once docenas de sardinas, las seis docenas a tres cuartos y las cinco a siete; 14 reales y 17 maravedís de catorce libras y media de merluza; 116 reales y 4 maravedís de cincuenta y seis besugos, once libras de merluza y 20 libras de matrana; 3 reales y medio de una polla; 60 reales de 7 varas y media de estameña a ocho reales; 5 reales y 14 maravedís de vara y media de lienzo; 19 reales y 6 maravedís de 7 libras de jabón a 23 cuartos y medio libra.

Proporcionaron los bosques de nuestra provincia, durante muchos años, abundante alimento para la crianza del ganado de cerda, pudiendo subsistir en ellos numerosas piaras de ganado porcino no sólo con el fruto de los castaños, robles y encinas, sino también con el de las hayas, «pues hay en toda esta Montaña muchas y grandes, que producen unos frutos llamados en unas partes *sabuco* y en otras *ove*, de forma triangular y algo mayor que un garbanzo, cubierto de una piel delgada y lisa como la de la castaña y de su mismo color y que

los habitantes de dicha Montaña se anticipan a cogerle para engordar los cerdos, subiendo a los árboles y sacudiéndolos con varas al modo que en Extremadura se hace con la bellota; pero no saben sacar de estas almen- dras el aceite bueno y abundante que contiene, según lo ejecutan en todos los países del Norte, donde hay hayas grandes y bien cargadas de fruto como en éstas..., obteniéndose el aceite por compresión en cualquier prensa. La pasta que después de extraído queda se amasa en tortas y se deja secar y cuando llega el invierno en que las vacas no pueden pacer por la mucha nieve, se deslíe con un poco de agua, se les da de comer y les sirve de excelente alimento» (1).

En toda la Montaña —dice el mismo autor— «se crían muchas vacas de cuya leche se hace excelente man- teca, la cual se podría traer a Madrid y a otras partes si supieran los montañeses salarla y embarrilarla como en Holanda y otros países... y si los montañeses, gallegos y asturianos se dedicasen a esta industria, abri- rían un nuevo ramo del comercio que les produciría mucha riqueza y podrían surtir la Marina y el Reino de un género que en el día todo se trae de países extranjeros» (2).

El cultivo de la vid y la elaboración del chacolí en nuestra provincia constituyeron desde tiempo inmemorial valiosísima riqueza, duradera hasta promediar la segunda

(1) Véase Bowles, obra citada, págs. 396-397.

(2) En 30 de julio de 1781 don Nicolás de Vial e Hijo solicitaron autorización para establecer «una fábrica de manteca salada del país».

mitad del siglo XIX, cuando la evolución del aprovechamiento de la tierra y las plagas y enfermedades aparecidas en los viñedos impusieron un aumento superficial en siembras de maíz, hortalizas y praderías, conforme a las nuevas necesidades exigidas por el aumento de población y por un mayor desarrollo de la tracción animal en los transportes realizados, utilizando recientes y mejores vías de comunicación.

Por el puerto santanderino, y de la cosecha del chacolí obtenida en la jurisdicción de la Villa, se exportaban importantes cantidades del vino patrimonial, favoreciéndose este tráfico, de positivo beneficio económico para el vecindario, con distintos privilegios de los Reyes de Castilla.

Modalidad interesante relacionada con la prohibición impuesta a la entrada en Santander del vino foráneo era la de poder confiscar el Concejo los barcos que arribasen a la Villa trayendo dicha mercadería, sanción que vemos acordada todavía en 11 de noviembre de 1812, y aplicada también, dándose iguales circunstancias, por el Ayuntamiento de Laredo.

La exportación del chacolí santanderino realizábase durante el siglo XIX, con expediciones enviadas a la América española, y así el 4 de mayo de 1827 llevó el bergantín angloamericano «Henry», Capitán Osborne Garenne, «27 barriles de chacolí a 96 reales» y destinados a la Habana.

En el año 1757 se habían recogido en la jurisdicción de Santander 5.954 cántaras de chacolí, envasándose todo el vino elaborado en barrilería construída con



duelas obtenidas de los abundantes robles de Cantabria y aros de hierro procedentes de las ferrerías montañesas.

Interesantísimas disposiciones relacionadas con el vino de la provincia de Santander vemos establecidas en numerosas ordenanzas de aplicación en nuestro Concejo y en los de las Villas y pueblos de la Montaña, que hacían cumplir rigurosamente lo más útil a las plantaciones de vides, época de la vendimia, protección al vino de la cosecha local, etc.

Como prueba de la importancia del cultivo de la vid en nuestra provincia diremos que todavía en el año 1857 ocupaban los viñedos una extensión de fanegas equivalente a 2.225 hectáreas.

De las plantas textiles, hacíaase como se ha dicho un importante cultivo del lino, que ocupaba adecuados terrenos (llamados *liniegos*) en muchos valles montañeses, siendo muy numerosos los hogares en los cuales realizábase, con gran pericia, todas las operaciones necesarias hasta conseguir hilaturas de excelente calidad y de las que todavía pueden verse ejemplares interesantes de colchas y de *sábanos* en las viejas casas montañesas.

Continuó durante todo el siglo XVIII la exportación de los agrios cosechados en las zonas de Santoña, Limpas, Colindres y Laredo, tráfico de gran importancia ya en el siglo XVI cuando salían por el puerto de Laredo las remesas para surtir los tradicionales mercados de Flandes, de Inglaterra y de Francia donde recibíanse además frutos secos, castañas y nueces principalmente, producidos en la Montaña, haciéndose también los embarques para los citados países de numerosos quintales

de fierro macho obtenidos en las ferrerías de nuestra provincia, y puede decirse que esta intensidad en el tráfico marítimo desarrollado en los puertos de las Cuatro Villas de la Costa era la compensación de la carencia total de buenas comunicaciones desde la Montaña al interior de España, sobre todo antes de abrirse el camino de Reinosa, pues en realidad no podían considerarse como carreteras las peligrosas trochas, sendas y caminos de herradura difícilmente practicables hasta para las recuas de los arrieros. Tal deficiencia de medios de comunicación, prohibitiva de realizar un intenso comercio desde los puertos de Cantabria a las ciudades castellanas, hízose resaltar, repetidamente, en distintas representaciones elevadas a los Reyes de España.

Las prometedoras esperanzas de crear una riqueza fabril en la Montaña nacidas durante el siglo XVIII se malograron en los comienzos de la siguiente centuria, no sólo por la guerra de Inglaterra con nuestra Patria, cuya repercusión en el comercio santanderino fue enorme, al perder los armadores y mercaderes locales buen número de navíos apresados por los ingleses, que consiguieron paralizar así casi por completo las exportaciones desde nuestro puerto a las ciudades marítimas de la América española y el arribo de los valiosos cargamentos adquiridos para tornaviaje, sino que también con la invasión francesa de 1808 causante de general estrago y ruina viéronse destruídas distintas fábricas como la establecida en Torrelavega por el Duque del Infantado para la industria de hilados.

Después del año 1840 reaparece mediante eficaz

impulso la fase industrial de nuestra provincia, repuesta ya en parte de la honda crisis económica que causó entre los montañeses la pérdida de los territorios más importantes del Imperio español en América, y es preciso llegar al actual siglo para conseguir un fuerte núcleo de fábricas y talleres diseminados por el territorio santanderino.

Don Marcelino S. de Sautuola, que inmortalizó su nombre con el descubrimiento de la incomparable caverna de Altamira, fue quien introdujo en nuestra provincia el cultivo del eucalipto, poco después de haber sido descubierta tan interesantísima especie arbórea, que constituye hoy, dentro de la actual economía montañesa, un renglón importantísimo para valorizar la riqueza de nuestro suelo, como se deduce de la existencia actualmente de alguna empresa industrial cuya renta de bosques de eucaliptos estimase en más de diez millones de pesetas anuales.

En la exposición organizada por el Ateneo de Santander en el año de 1866 presentó don Marcelino S. de Sautuola «el notabilísimo árbol llamado eucaliptus globulus, aclimatado por dicho señor con brillante éxito en nuestra provincia», acompañando al ejemplar del citado árbol una interesante Memoria, firmada el 6 de noviembre del indicado año.

Otro ilustre montañés, don Gregorio de Lassaga y Larreta, secundó decididamente los trabajos y experiencias realizadas por Sautuola para aclimatar las plantaciones de eucaliptos en nuestra provincia, divulgando en artículos de prensa las ventajas del citado árbol. De

los ejemplares plantados por Lassaga y Larreta puede verse actualmente en la finca perteneciente al Reformatorio de Menores, de Viérnoles, un árbol que tiene la medida máxima de su base muy aproximada a los 8 metros. En la huerta de la familia de los señores Gómez Ortiz hubo, hasta el huracán de 1941, uno de los mejores árboles procedentes de la plantación de Lassaga.

* * *

Toda la prosperidad santanderina ampliamente proyectada, con retraso evidente, sobre el territorio provincial, fue debida al mar, que no sólo dio a los montañeses el sustento durante muchos siglos, pues también sirvió para establecer un tráfico mercantil en el cual el espíritu emprendedor de nuestros paisanos buscó la ruta de América, contribuyendo con su esfuerzo a la imperecedera obra que España hubo de realizar en el Nuevo Mundo.

La bahía de Santander y las naves de las Cuatro Villas de la Costa del mar de Cantabria han dejado muchas veces en los anales patrios gloriosas huellas de tráfico mercantil, de actividades marítimas de pesquería y combate, de descubrimientos y conquistas, logrando en ese constante laborar laureles de la victoria, unas veces, o la amargura de tener que izar a media asta la bandera de nuestra provincia y tocarse con honrosos crespones de luto cuando el infortunio o la temida galerna del Cantábrico traía la muerte a los hogares de nuestros mareantes.

Altos elogios han tenido para el mar de Castilla y

para sus navegantes los más ilustres hijos de Cantabria, y ha sido el portentoso ingenio de don Marcelino Menéndez Pelayo, gloria de nuestras letras regionales y de toda la Hispanidad, quien, en dolorosas circunstancias para Santander, con motivo de la galerna del Sábado de Gloria ocurrida el año 1876, puso como final de la poesía que dedicó a esa luctuosa efemérides, estos expresivos versos:

Oye, noble ciudad, luz de Cantabria;
basta a cubrir las llagas de tu pueblo
un trozo de tu regia vestidura;
rásgala, pues, y en tu esplendor no olvides
que esos del nauta sórdidos harapos,
de su viejo tugurio suspendidos,
y por el vendaval y por los soles,
y por el golpe de las olas rotos,
te hicieron grande, poderosa y rica.

