

R-792/

# África



M A D R I D

Número 90

JUNIO

AÑO 1949



# LAS NAVES SANTANDERINAS Y LA CONQUISTA DE SEVILLA

Por FERNANDO BARREDA  
Del Consejo Superior de Investigaciones Científicas  
C. de la Real Academia de la Historia.



DESDE la época romana Santander, Laredo, Castro-Urdiales y San Vicente de la Barquera tuvieron navegación en sus puertos y rías,

principalmente Santander, al estar favorecido con la proximidad de las aguas de su bahía a los yacimientos de minerales de hierro explotados entonces por los hijos de Roma en las estribaciones de Peña Cabarga, el *Mons prerupte altus* de Plinio, según prestigiosos autores, habiéndose encontrado en la zona montañesa de referencia, al reanudarse las explotaciones mineras en los últimos años del siglo XIX, diversas galerías con entibaciones de madera de roble, así como también monedas de la época imperial. Todos estos vestigios prueban los trabajos que realizaban los romanos al buscar el mineral de hierro llamado de vena dulce, cuya pureza y facilidad para la fundición era grande, por lo cual mereció ser muy apreciado por los conquistadores de Cantabria, completándose tan interesantes hallazgos con el casual descubrimiento, en 1919, de numerosas tumbas romanas situadas en las proximidades del Regato de La Romaniella, en el pueblo de Orejo.

Una prueba de la navegación durante los días en que nuestra costa santanderina estuvo sometida al poder de Roma la hallamos en la noticia dada por Tamayo de Salazar en su *Martirologio Hispano* del día 27 de enero (págs. 315-325), al hacer referencia dicho autor, a un ara de mármol encontrada entre Santander y Laredo, dedicada «por los maestros de naves que negociaban en Cantabria, en el puerto juliobrigense, para ensalzar la memoria de Caracalla».

Procedentes del naufragio de un navío se descubrieron en Santander, al hacerse trabajos de dragado en el puerto, diversas monedas del emperador Constantino y un ánfora de barro cocido, del tipo *dolium* (1), pudiendo apreciarse en ella numerosas concreciones sobre la parte que estuvo en contacto directo con el agua del mar durante siglos, y a di-

ferencia de la superficie lisa correspondiente a la mitad del ánfora que permaneció enterrada en el fondo de la bahía sobre un lecho de arena y fango. De tipo análogo a esta ánfora se encontró otra, el 15 de octubre de 1868, en Port Louis (Morbihan), dándose noticia del hallazgo último en *Le Monde Illustré* del citado año y págs. 175-176.

\* \* \*

En el Fuero dado por don Alfonso VIII a la villa de Santander, estando en Burgos, el 11 de julio del año 1118, hallanse consignadas ya algunas disposiciones referentes al comercio marítimo del puerto santanderino, representadas por las importaciones de paños, por la exención de portazgo para los vecinos y por la protección de naves averiadas que arribaban a nuestro puerto.

En la disposición X del mencionado documento se ordena que «quien no fuere vecino de la Villa, no venda al menudo de las mercaderías de paños que trajera por mar sino a los vecinos de la Villa, y si lo vendiere a forastero, peche diez sueldos», quedando exentos de pagar portazgo alguno en la villa y en su puerto los vecinos de Santander, «vengan de donde vinieren, por mar o por tierra», según dice la disposición XXIV del citado Fuero.

Por último, para evitar las reciprocidades de los habitantes ribereños de la bahía de Santander, se prohibió en la

disposición XXXI del repetido Fuero que «si la Villa de San Emeterio aportase nave rota y náufraga, nadie tome cosa de cuanto la nave encierra y tuviera dueño averiguado, ni sea osado de hacerle fuerza».

Confirma también la importancia del comercio marítimo en Santander y en las otras villas de la costa el privilegio dado por Alfonso VIII en 10 de julio de 1192, por el cual se reconoce al obispo de Burgos y a la catedral el derecho a percibir el diezmo de las cantidades que correspondía cobrar al rey en el portazgo del puerto de Santander y de los incluidos en la diócesis de Burgos, privilegio en cuya posesión estuvo el Obispado de Burgos hasta que el rey Felipe II rescató el derecho del diezmo por cuatrocientos cincuenta mil maravedís de juro perpetuo sobre los diezmos del mar.

El comercio marítimo realizado por Santander, Laredo, Castro y San Vicente de la Barquera, tuvo ya gran importancia en el año 1202, enviándose entonces, según documentos y referencias que hemos visto publicados por autores extranjeros, lanas, cueros, vinos, agrios, hierros y otros artículos comerciales, que iban a Francia y a Flandes, de donde volvían las naves cargadas con tejidos y otras mercaderías necesarias en Castilla.

Durante el reinado de don Alfonso el Sabio continuó el auge del comercio marítimo realizado por las naos castellanas, conservándose como prueba de dicho trá-



(1) Guárdase actualmente en el Museo de la Diputación Provincial de Santander.

De los vestigios romanos encontrados en la península santanderina de la Magdalena, como fragmentos de cerámica del tipo de *terra sigillata*, un Hermes de bronce, sextercios de Trajano, trozos de mosaico y vasijas de barro nos hemos ocupado en otra ocasión.



fico el Ordenamiento de Posturas, hecho en las Cortes de Jerez el año 1268 y el «primer Arancel de Castilla», que lleva el siguiente título: «Esta es remembranza de todas las cosas que non deben dar peaje en Santander ni en Castro de ordiales ni en Lareda ni en Sant Vicent de la Barquera.»

La gran prosperidad de las cuatro villas de la costa en el siglo XIII, nacida de los beneficios obtenidos en ellas por armadores, mareantes e intermediarios, hizo posible también que don Alfonso X, después de conquistar a Cádiz repoblase esta ciudad andaluza llevando a ella trescientos vecinos de dichas villas y a los cuales concedió determinados privilegios para cambiar de residencia.

En el siglo XIV, además de seguir yendo las naves de Castilla hasta los puertos del norte de Europa, participan también brillantemente, como en pasadas centurias, en memorables combates navales contra los enemigos de nuestra patria, triunfando rotundamente en La Rochela mandados por Juan de Camporredondo. Los armadores santanderinos del citado siglo, como Gutierre de Ajo y Fernán González Guerra, fondean con sus naves en Sevilla, recibiendo el último de ellos para poner a bordo «cerca de la Torre del Oro, ocho fardos de cera del mallorquín Bartolomé Zagarra», destinados a Flandes.

El interesantísimo *Becerro de las behetrías de Castilla*, hecho en 1352, reinando don Pedro I, y publicado por vez primera en Santander, el año 1866, por don Fabián Hernández, consigna las obligaciones de Santander, Castro Urdiales y Laredo y en relación del servicio marítimo debido a la Corona de Castilla, disponiéndose con referencia a Santander en el citado libro (folio 148) que «cuando el rey cerca algún lugar de moros en la costa de la mar e la flota se ponía a la mar, et los de los otros logares yuan al rey, los de dicho lugar de Santander siruen al rey con una galca una nao armada».

\* \* \*

Las enormes masas forestales, ampliamente distribuidas durante repetidos siglos por gran parte del territorio santanderino, hicieron posible una intensa construcción naval en Santander, Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera, las cuatro villas de la costa, y puede afirmarse que no hubo hecho de importancia decisiva para la historia naval de nuestra patria en el que dejaran de participar eficazmente los buques salidos de los astilleros de Cantabria, donde hubo siempre hábiles maestros de ribera que construyeron inmejorables bajeles, decayendo únicamente nuestros astilleros cuando la revolución de la arquitectura naval determinó botar al agua buques con cascos de hierro y movidos a vapor, cesando entonces la Montaña de proporcionar barcos para las jornadas de la guerra o para los negocios de la paz.

Por lo que hace referencia a Santander, no podemos indicar cuándo fueron



De Santander salió la famosa nao fabricada en su astillero que rompió la cadena y el puente de barcas que sobre el Guadalquivir era la principal defensa de los árabes de Sevilla.

construirlas sus atarazanas, sabiendo únicamente, según referencias documentales, que estaban ya edificadas en los primeros años del siglo XIII, pues leyendo un pleito del año 1805 (2), hemos visto que, al folio 20, se hace mención en la prueba practicada, «de un libro exhibido por el Guardián del Convento de San Francisco y conteniendo el inventario de las escrituras pertenecientes al citado Convento de Santander hasta el año 1722, diciéndose en la primera hoja del inventario indicado que el Convento fué fundado por San Francisco de Asís hacia el año 1212, al venir el Santo a la villa santanderina y afirmándose que el rey don Alfonso IX, contemporáneo de nuestro Santo Padre, despachó en la ciudad de Burgos una real cédula en que mandaba a los interventores de las fábricas de las galeras de S. M. en nuestra Villa que diesen a San Francisco teja de sus atarazanas para la fábrica del Convento que intentaba fundar.

\* \* \*

Situadas las atarazanas santanderinas sobre el canal de la Ribera, que todavía en 1750 llegaba hasta Becedo, y próximas a la Torre del Almirante, estaban ya en ruina al finalizar el siglo XVI, como podemos ver en el grabado de Jorge Braun, incluido en su conocida obra *Civitalis orbis terrarum*, apareciendo representadas sin tejado dichas atarazanas y con los muros derruidos, delatores de un manifiesto abandono y así hubo de verlas también, en el año 1627, el portugués Pedro Texeira, que nos

dice en una interesantísima relación, que se muestran en Santander «las ruinas de unas antiguas atarazanas donde debían de fabricarse bajeles, y cerrada la entrada con dos torreones que parece ser que cerraban con alguna puerta, reja o cadena; hoy no sirven de más que para abrigo de las barcas de pesca y otras menores».

No hay que creer, sin embargo, que la ruina de las atarazanas de Santander obligó a interrumpir las construcciones navales en nuestro puerto, pues el mismo Pedro Texeira (pág. 45 de su descripción) nos dice «que en los demás brazos de mar que hace este puerto fabrican muchos navíos», y Juan de Castañeda, en su interesante *Memorial de antigüedades de la villa de Santander*, firmado en 1592, nos habla de los doce galeones que entonces se construyeron para la Real Armada en la ribera de la bahía santanderina.

Las características de las atarazanas santanderinas nos son conocidas por un documento del año 1573 que guardábase en el Archivo de Simancas, y unido a un croquis con medidas que facilitan la descripción de los edificios «hechos de piedra y cal con arcos, teniendo cada uno de éstos de alto a bajo por dentro veinticuatro pies y hay de hueco o vado de arco a arco o de pilar a pilar por lo largo diecinueve pies y medio y de pilar a pilar por lo ancho treinta y tres pies».

En la segunda mitad del siglo XVIII, las antiguas atarazanas santanderinas estaban totalmente abandonadas, y sabemos por un documento presentado por el insigne don Juan Fernández de Isla, en septiembre de 1752, «que todo aquel paraje era ruinas de las atarazanas que hubo en lo antiguo en este puerto, como

(2) «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 Velasco sobre la propiedad y pertenencia de varios terrenos sitos en el casco de la ciudad y su término.»





Santander, por la proximidad de las aguas de su bahía a los yacimientos de minerales de hierro, estuvo desde la época romana abierta a la navegación



San Vicente de la Barquera, una de las cuatro villas de la costa cántabra de cuyos astilleros salieron, hasta la introducción del vapor, las mejores naves para las jornadas de la guerra o para los negocios de la paz

es visible por los arcos y vestigios que permanecen sirviendo entre ello un tramo de juego de pelota».

Días de intensa actividad conocieron las atarazanas santanderinas al hacerse en ellas la parte principal de la flota mandada aprestar por San Fernando al burgalés Ramón de Bonifaz para la conquista de Sevilla, gloriosa empresa en la cual participaron decisivamente, en unión de las otras naves de la costa, las cinco grandes galeras construídas en el astillero santanderino, y como dice el insigne deán de Jaén, don José Martínez Mazas, «no se puede referir la conquista de Sevilla sin decir al mismo tiempo que de Santander salió la famosa nao fabricada en su astillero con las maderas del monte Cardaña y la que rompió la cadena y el puente de barcas que principalmente defendían aquella ciudad».

Prueba la decisiva participación de las naves construídas en las atarazanas santanderinas para hacer posible el triunfo de Bonifaz, los diversos privilegios reales que fueron concedidos no solamente a Santander, sino también a Castro Urdiales, Laredo y a San Vicente de la Barquera, cuyos marinos y armadores intervinieron de modo eficaz en tan memorable empresa.

Refiriéndonos ahora solamente a los privilegios otorgados a Santander, pues

no queremos dilatar estas líneas, podemos decir que estando en Burgos don Alfonso el Sabio, en 8 de enero de 1255, concedió al Concejo de Santander un privilegio por el cual ordena que los vecinos de la villa no paguen portazgo en todo el Reino, salvo en Sevilla y en Murcia, diciendo el rey en este documento, copiado por el montañés Egarras en 1865 del Cuaderno de privilegios de la ciudad, «que esta merced la fago por mucho servicio que hicieron al Rey don Fernando mío padre e amoy e mayormiente en la presión de Sevilla» (3). Del citado privilegio de don Alfonso el Sabio guardábase en el Archivo de la catedral de Santander (legajo 3.º de pergaminos del siglo XIV) un traslado de la confirmación hecha por don Sancho IV en 2 de septiembre de 1284, traslado que fué destruído, como todo el archivo, por los marxistas, en 1936 (4).

El rey don Alfonso XI dió un privilegio al Concejo santanderino en 12 de noviembre de 1317, disponiendo en él que los vecinos de Santander no paga-

(3) D. Alfonso X dió además al Concejo santanderino otro privilegio cuya concesión firmó "a diez e siete días de diciembre, era de mil e trescientos e diez e nueve años mandando que los vecinos de Santander no paguen el diezmo del vino de su cosecha que cargaren ni de las mercaderías que en cambio de ello trajeren".

(4) El comercio de vinos durante el siglo XIII estaba orientado, en Santander principalmente, a la exportación por mar hasta los países del Norte de Europa. Véase El Chacolí santanderino en los siglos XIII al XIX publicado por nosotros.

sen en Sevilla más que la veintena de los paños y mercaderías que llevasen, «por muchos buenos servicios que ellos hicieron a los reyes onde Nos venimos e fazen agora a Nos e señaladamente por mucho servicio fecieron cuando se tomó Sevilla».

Concedió también don Alfonso XI al Concejo de Santander, y en 26 de mayo de 1326, varias exenciones y franquicias, confirmadas en febrero de 1494 por los Reyes Católicos, justificando el documento otorgador de dichos beneficios, «por la gran voluntad que habemos de hacer mucho bien e mucha merced al Concejo de la Villa de Santander, y por muchos buenos servicios que ellos hicieron a los reyes onde Nos venimos, e hacen agora a Nos e señaladamente en muchos buenos servicios que hicieron al rey don Fernando nuestro bisabuelo cuando ganó Sevilla, e al rey don Sancho nuestro abuelo que Dios perdone cuando ganó Tarifa, tenemos por bien que todos los vecinos moradores en la villa de Santander, así como los que agora hy son como los que serán en adelante que paguen en la nuestra Aduana de Sevilla de cualesquier mercadería que a ella llevasen la treintena parte y no más, vendiendo las dichas mercaderías; e si las dichas mercaderías hy no vendieren e las quisieran sacar dende para otro lugar a otra parte, que no paguen por ellas ninguna cosa e ningún derecho en Sevilla nin en la nuestra Aduana donde ni en su término nin en las mercaderías que hy compraren e quisieren sacar dende y llevar a otras partes...» (5).

La villa de Santander, después del triunfo de Bonifaz, siguió construyendo naves para la Armada real, y así vemos que el rey don Alfonso XI dispuso, en una cédula de 9 de noviembre de 1336, que al Concejo de Santander no se le encabezara más que con doscientos pecheros, «pues había fecho muy grande costa con una galera que fecieron, e nos han de dar cuando los mandásemos que nos sirvieran con ella».

Sobre las riberas santanderinas continuaron construyéndose numerosos navíos en los siglos XV al XVIII, haciendo posible, al caer al agua, que las naves de Castilla siguieran estando presentes en altas empresas guerreras y en navegaciones beneficiosas para la economía nacional, y cuando en nuestra patria resurge el poderío naval, reinando el gran monarca Fernando VI, vuelven las gradas del Real Astillero de Guarnizo a conocer intensa actividad en el trabajo, haciéndose entonces por el gran montañés don Juan Fernández de Isla, desde diciembre de 1753 a mayo de 1754, los navíos *Serio*, *Soberbio*, *Arrogante* y *Poderoso*, que fueron armados con 280 cañones fundidos en La Cavada y Liérganes, diciendo el insigne don Jorge Juan, en un informe dado al rey, «que los citados navíos eran los mejores que S. M. tenía».

(5) Véase en documentos referentes a las provincias Vascongadas, tomo V, págs. 323-24. Privilegios de varios pueblos de la Corona de Castilla. Madrid, 1890.