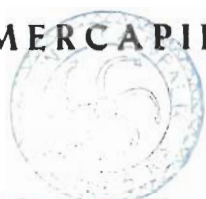
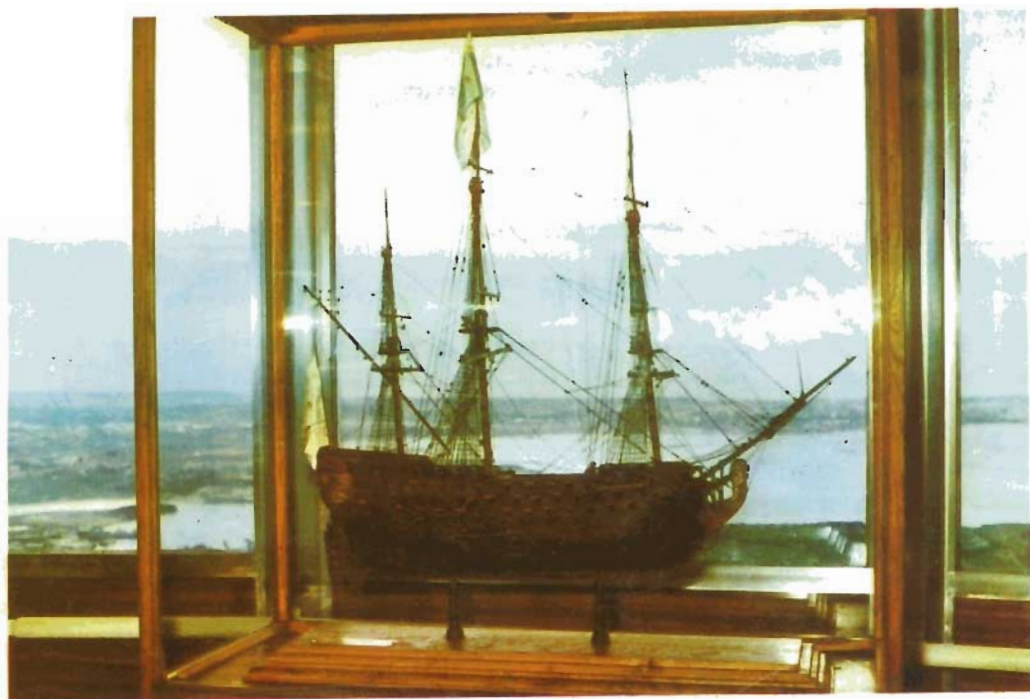


NEMESIO MERCAPIDE COMPAINS



CRONICA DE GUARNIZO Y SU REAL ASTILLERO

(Desde sus orígenes hasta el año 1800)



INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES

DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

1974

Fotografía de la portada:

Maqueta del Museo de Peña Cabarga.

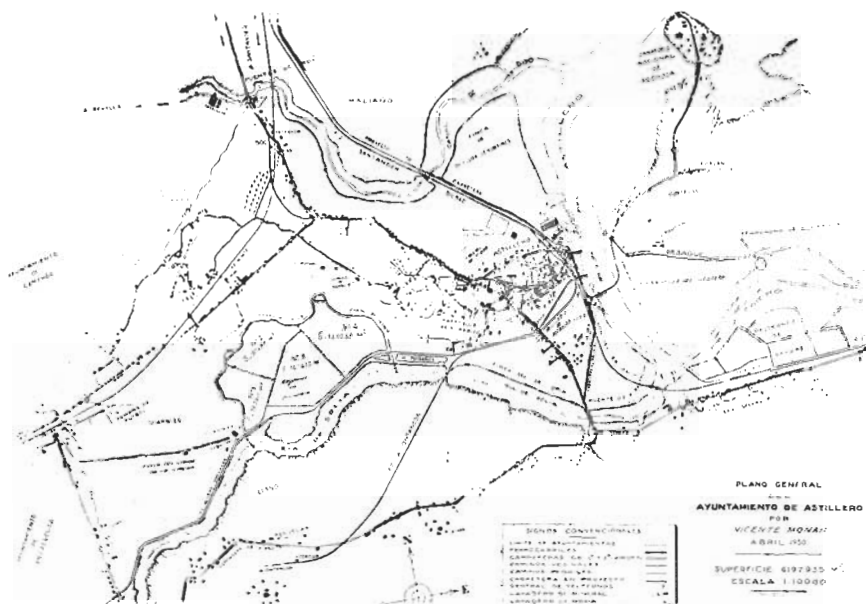
Navío «REAL PHELIPE», de 3 puentes y 114 cañones, el mayor y más poderoso de su época, construido íntegramente en el Astillero Viejo de Guarnizo por los Srs. Buye y Autran, terminado en el año 1.732. Fue diseñado y proyectado por el General de Marina D. Antonio Gaztañeta Iturrizalza e inspeccionada personalmente su construcción en todos sus detalles hasta que le sobrevino la muerte en 1.728.

La acción más destacada de este célebre navío fue, sin duda, la del Cabo Sicié, cerca de Tolón, el 22 de Febrero de 1.744, alineado, como buque insignia, en la escuadra hispano-francesa en lucha contra la inglesa que trataba de interceptar el apoyo de la metrópoli a nuestros ejércitos de Italia. El «REAL PHELIPE», héroe de la jornada, se defendió bravamente contra cinco navíos ingleses que lo atacaron simultáneamente, obligándolos a abandonar la zona de combate para reparar averías. El «REAL PHELIPE», desarbolado, fue remolcado, a su vez, a la base de Cartagena, por el «SANTA ISABEL», navío éste construido en el año 1.730 en las mismas gradas del Real Astillero de Guarnizo, y que, asimismo, tomó parte en el combate.

En el año 1.750 se desguazó en Cartagena.

Dos elementos aseguran la superioridad de lo que está escrito: la intimidad entre el autor y el lector, y el tiempo de la reflexión. Meditar el pasaje de un libro, una frase, un pensamiento, son fuentes de enriquecimiento personal.

Pierre-François Caille, miembro del Comité del Año Internacional del Libro.



Plano del municipio del Astillero.

INDICE GENERAL

	<u>Página</u>
Nota del Autor	13

CAPITULO I

EDAD ANTIGUA

Epoca celta	15
Epoca romana	17

CAPITULO II

EDAD MEDIA

Epoca visigoda	25
Los árabes. La reconquista	26
¿Piratas normandos («Vikingos») en Guarnizo? Auto-defensa de la gente del mar	27
Santa María de Muslera	29
Naos montañosas en la conquista de Sevilla	30
¿Fue construida la «PERLA» en el Astillero de Guarnizo?... ..	35
La Marina Cantábra	37
Guarnizo en el BECERRO, famoso libro de las Behetrías de Castilla	42
Ferrerías medievales del Cantábrico... ..	43
Comienza a utilizarse la pólvora en ingenios de guerra. Juan Ximón «Maestro de facer bombardas»	43
Heráldica	45
Régimen administrativo de Guarnizo en el siglo XV	46

CAPITULO III

EDAD MODERNA

	<u>Página</u>
Siglo XV.— El Astillero de Guarnizo en la época imperial	49
Decae la marina a la muerte de Felipe II	59
La puente de Solía	63
Parroquia de Guarnizo	66
Préstamo de Muslera	68
Derechos de procuración	71
Templo parroquial	71
Liaño pertenecía jurisdiccionalmente a Guarnizo	76
Siglo XVII.— Panorama Español de aquella época	76
Felipe IV (1.621-65)	80
Suceso de Laredo con una escuadra francesa en Agosto de 1.639 ...	83
General D. Francisco Díaz Pimienta	85
Segunda mitad del siglo XVII	91
Siglo XVIII.— Reacción española. D. José Patiño	95
D. Antonio Gaztañeta Iturrizabazaga	97
D. José Campillo Cossío	103
El Cuartel de Marina y el Hospital Militar	108
La trinchera de Guarnizo	109
Brigadier D. Roque Francisco de Herrera y Sota, Marqués de Con- quista Real	110
D. Jacinto de Navarrete	112
D. Zenón de Somodevilla y Bengoechea, Marqués de la Ensenada ...	115
D. Juan Fernández de Isla y Alvear	121
D. Juan Bautista Donesteve Mendaro	125
D. Manuel de Zubiría	131
D. Pedro González de Castejón, Marqués de Castejón	136
Relación comprensiva de los barcos construidos en el Real Astillero de Guarnizo desde el año 1.722 hasta el año 1.800	138
Real armada que dejó formada D. José Patiño a su fallecimiento ocurrido a finales de 1.736 y lugares donde se hallaba el 22 de abril de 1.737	142
Creación del arsenal y astillero del Ferrol	144
Superioridad de Guarnizo sobre El Ferrol para arsenal	147
Características y precios de los navíos construidos en Guarnizo ...	152

	<u>Página</u>
Artillería naval y unidades de medida con sus equivalencias	157
Insignias y Banderas de los buques de Guarnizo	161
Categorías superiores del Cuerpo General de la Armada Española durante los siglos XVIII y XIX. Sueldos	163
Puestas de quillas y botaduras, régimen interior a bordo	164
Devoción a Nuestra Señora la Virgen de Muslera y al Patriarca San José, patrono de la Real Capilla	167
Concordia entre las Autoridades Eclesiásticas y de Marina respecto a la Real Capilla del Astillero	172
Ultimos Comisarios de Marina del Real Astillero de Guarnizo	173
Juicio sobre el Real Astillero de Guarnizo	173
Sucinto resumen de la historia de algunos buques construidos en el Real Astillero de Guarnizo	179
Guarnizo y su Real Astillero en el Catastro de Ensenada	185
«El Cañón» de La Planchada... ..	204
Desplazamiento de la construcción naval mercante del Astillero a Vizcaya	207
La Ría del Astillero y el Río Cubas	208
Ambiente general y particular en la segunda mitad del siglo XVIII...	209
Problema jurisdiccional del Astillero	212
Creación del Ayuntamiento del Astillero	214

A N E X O S

1.— Nombres de embarcaciones en uso a partir del siglo XV y breve descripción de las mismas	235
2.— Matrícula de Marina del Departamento del Ferrol en el año 1.786 y dotación de los buques en el año 1.787	242
3.— Ordenanzas del Valle de Camargo del siglo XVII	243
4.— Colecciones de documentos de especial interés para el Real Astillero de Guarnizo	244
5.— Naufragio de la fragata «SAN JORGE», frente a la canal de Guarnizo	245
6.— Jovellanos y la repoblación forestal en La Montaña	246
7.— Fábricas de cañones de Liérganes y La Cavada	247
8.— El hombre-pep de Liérganes	249
9.— La trinchera de Guarnizo construida en el verano de 1.726 estropeó diversos prados	252
10.— Datos biográficos de D. Miguel de la Sierra Donesteve	253

	<u>Página</u>
11.— Coste «Per cápita» de la Marina de Guerra en diversas naciones, por el año 1.880 y potencia comparativa con la de Felipe V	257
12.— Romances recogidos en Guarnizo	258
13.— Información gráfica de las diversas etapas constructivas de la Iglesia de San José	263
14.— Peña Cabarga	266
15.— Personal de Marina en la Nueva Población del Astillero en diciembre de 1.820	268
16.— Fallecimiento del Brigadier D. José Goicoechea, Comandante del navío «SAN FRANCISCO DE ASIS»	269
17.— Academia de Arquitectura naval en Santander	270
18.— Memoria de la Junta de Comercio de Santander relativa a las fincas del Astillero de Guarnizo	270
Bibliografía	273
Indice onomástico	277
Indice geográfico	285

Publicación anterior:

CRONICA DE ASTILLERO Y GUARNIZO
DESDE EL AÑO 1.800 HASTA 1.970

Indice onomástico	291
Indice geográfico	301

NOTA DEL AUTOR

Guarnizo, enclavado en una zona plácida, fértil y de población sedentaria, ha estado siempre influenciado en todos sus aspectos por otros núcleos urbanos colindantes, por su proximidad a Santander y sumergido en la corriente niveladora de cada época.

Su propio relieve en la vida comarcal y aun nacional, ha sido determinado por el factor geográfico en cuanto a su aspecto marítimo se refiere, así como por la riqueza mineral de esta zona.

La finalidad de la presente obra no ha sido otra que investigar, recopilar y ordenar datos e informaciones muy dispersos y, por consiguiente, muchos de ellos poco conocidos, relacionados más o menos directamente con Guarnizo y su Real Astillero. Labor, pues, de divulgación histórica a escala local.

En la obtención de datos e informaciones, se ha tenido especial cuidado en manejar una bibliografía selecta y autorizada, como podrá apreciar el lector.

Ha supuesto, indudablemente, una gran contrariedad para la realización de esta labor, la desaparición, durante nuestra guerra civil, de los archivos, tanto del Valle de Camargo como de nuestro Ayuntamiento (aunque de éste se salvaran afortunada y únicamente, casi todos sus Libros de Actas), no pudiendo, por consiguiente, contar con la que debiera ser la mejor y más natural fuente de información histórica.

Es de advertir, también, que no debe extrañarse el lector de que no siempre exista total coincidencia en su eventual confrontación de datos y fechas, con obras de otros autores, pues, a veces,

pueden variar ligeramente según las fuentes que se utilicen para su obtención. Así, por ejemplo, con referencia al bergantín-goleta «Eustoquia», construido en Guarnizo, consta en algunos textos que salió de sus gradas en el año 1845, otros en 1849 y otros en 1852.

Más extrañeza producen informaciones discrepantes sobre hechos de mayor importancia entre tratadistas, por otra parte, competentes y autorizados, que no hace al caso concretar.

Por último, quede claro que la presente monografía no es, ni mucho menos, exhaustiva, sobre todo en la parte que se refiere a los importantes acontecimientos y actividades desarrollados en el Astillero de Guarnizo durante el siglo XVIII, pero podrá servir, al menos, de guión a quien tenga valor y arrestos para internarse en el espeso bosque y trate de descubrir, desbrozando, los intrincados senderos que lo cruzan.

«Crezca en nosotros el amor a las glorias de nuestra provincia, de nuestro pueblo y hasta de nuestro barrio, único medio de hacer fecundo y provechoso el amor a las glorias comunes de la Patria». Esta frase lapidaria de Menéndez Pelayo («La Ciencia Española», pág. 50 de la edic. 1879), también va con el Autor de la presente obra, aunque no haya nacido ni crecido en estas históricas riberas, tema central de la misma, sino en Ochagavía, bellísimo pueblo del Pirineo Navarro.

EL AUTOR

CAPITULO I

EDAD ANTIGUA

GUARNIZO, palabra celta que significa «Tierra de hierro», se encuentra al fondo de la bahía de Santander, a los 43° 24' de latitud Norte y 0° 09' de longitud Oeste.

Muy próximo a cuevas e importantes yacimientos prehistóricos, bañada gran parte de su suelo por las suaves aguas de mar —antes mucho más que ahora—, Guarnizo ha estado habitado o, al menos, ha sido muy frecuentado por el hombre, desde la más remota antigüedad.*

Epoca celta.

Sabido es que lo que determina el paso de un pueblo, de la prehistoria a la historia, es la utilización de un lenguaje escrito, por el que quede constancia para la posteridad, de sus hechos, sentimientos, costumbres, creencias, etc. Este paso se efectuó en la Península Ibérica muy paulatinamente y no fue simultáneo en toda ella.

En contra de lo que a primera vista pudiera parecer, la brillante cultura de los faraones —ni ninguna otra de su época— apenas trascendió a sus vecinos países mediterráneos.

* Guarnizo y El Astillero se encuentran en «La Montaña» de Santander, en su sentido más riguroso, ya que según Fresno de la Calzada en su fascículo «¿Qué es 'La Montaña'?», se tiene de ella generalmente una idea errónea. Después de diversas consideraciones que abonan su tesis, dice: «De la terraza del Hotel Real, desde el Alto de Miranda, pueden los santanderinos darse cuenta de la extensión de lo que es propiamente 'La Montaña'. Por encima de Altos Hornos, un poco a la izquierda, destaca el Pico Dobra caracterizado por su cima redondeada. Al pie de él y del lado de acá, pasa la 'Cuesta de La Montaña'. Pues bien, prolongando la visual por la izquierda del Monte Dobra, terdremos aproximadamente la línea occidental de 'La Montaña'. Y girando la vista hacia la izquierda, los montes más altos dan el límite meridional y la costa el oriental hasta Galizano por encima de cuyos montes asoma su mojón Santoña y continuando la línea de costa por el Sur de nuestra bahía hasta pasar por encima del Astillero, trazaremos una casi recta hasta el punto de partida desde el extremo de Peña Cabarga. Eso y no otra cosa es a lo sumo 'La Montaña'».

Fue un pueblo de época muy posterior, Fenicia, el que logró inventar su propio alfabeto del que derivaron las lenguas clásicas y el que con su peculiar sentido comercial, fundó Cádiz unos 1500 años a. de C.

El poeta Homero cuya cuna se disputan actualmente nada menos que siete ciudades griegas, autor de los monumentales poemas *La Ilíada* y *La Odissea*, los escribió hacia el año 750 a. de C. Pues bien, muy pocos años antes de que naciera Homero, los griegos aprendieron a escribir tomando el alfabeto de los fenicios y adaptándolo a su propia lengua (1).

A las frecuentes visitas de los fenicios a España, se unieron luego las de los griegos, repartiéndose entre sí el litoral levantino. Estos dos pueblos colonizadores iniciaron el período histórico en España, pero tan levemente que su cultura no tuvo fuerza de penetración hacia el interior de la Península.

Quienes abrieron la puerta a la historia antigua en la Península Ibérica, fueron muy principalmente los celtas que procedentes de Centroeuropa, se introdujeron en oleadas sucesivas por distintos puntos de la cordillera Pirenaica, al principio por la región catalana y después por el Oeste.

Aunque no están todos los autores de acuerdo en la determinación de las fechas en que los celtas penetraron en España, concreta Rafael Altamira (2) que hacia el año 1000 a. de C. llegó parte de ellos por el Este de la cordillera y que una segunda invasión más importante se produjo en el siglo VI a. de C. entrando por el Pirineo occidental (por Roncesvalles, dice Menéndez Pidal).

«Guerreros y de escasa civilización pero ya conocedores del hierro, metal que usaban para fabricar sus lanzas y espadas, lucharon los celtas con los iberos del Este y luego con las tribus de la meseta castellana y del Noroeste, disputándoles aquellos territorios».

Los celtas, pues, habían ya superado la edad de bronce y aportaron a Iberia una cultura superior.

Los celtas, añade el mismo autor, quemaban sus cadáveres; los griegos e iberos las más de las veces, pero en cambio los fenicios y otros pueblos de España los sepultaban.

Dice Menéndez Pidal (3) siguiendo a P. Bosch, que concretamente la región de Santander estaba habitada por un grupo tribal denominado «Coniscos». Este conjunto, añade el historiador, podría ser el resultado de los cruzamientos de antiguos cazadores paleolíticos franco-cantábricos con infiltraciones de los autores de la cultura de las cuevas de tradición capiense y almeriense.

El territorio cantábrico fue, finalmente, fuertemente celtizado como nos demuestra la filología. Sin embargo —seguimos al mismo autor— uno de los argumentos muy esgrimido para asegurar el carácter ibérico de los cántabros, es su armamento y su forma de pelear en guerrilla, al parecer, típica del pueblo ibero. Y una sencilla prueba de la cultura superior del litoral levantino consiste en que entre las tribus célticas de España era desconocida toda

moneda antes de la intervención romana, pues solamente en el litoral mediterráneo y por influencia griega se acuñó moneda indígena. En el valle del Ebro se utilizó durante los dos primeros siglos romanos, la moneda llamada ibérica (aunque de patrón romano) con epígrafes en alfabeto ibérico pero en lengua celtibérica. En el resto del área peninsular no se llegó a emitir ninguna moneda por los indígenas (4).

Se desconoce el idioma o probablemente idiomas que en aquella época hablaban los cántabros, además del importado por los celtas, aunque suponen los filólogos que se hablaría el vascuence o algún otro parecido.

Son muchas las palabras que utilizamos de origen celta, vinculadas a nuestra geografía, además de la de Guarnizo; Cabarga, Camargo, etc., son también palabras pre-románicas, de lo que se deduce que esta zona estaba ya entonces densamente poblada y que, los celtas explotaban, o por lo menos conocían, sus ricos yacimientos minerales.

Según opinión del historiador Menéndez Pidal, los celtas, en sus penetraciones por España, debieron establecerse tanto en el Norte y Noroeste como en la meseta, pero acaso con una diferencia; debieron de formar en la meseta una aristocracia rectora que apenas significaba nada racialmente frente al pueblo aborigen, pero al que le impuso sus costumbres y sus ritos, mientras que en el Norte, donde la población aborigen era más numerosa (unos 160.000 de los cuales 40.000 serían guerreros) y de costumbres más arraigadas, los celtas tuvieron necesidad de establecerse en gran número para poder dominar a la población indígena. Llegaron a imponer su lengua y su cultura material como en la meseta, pero con la diferencia de que, con el tiempo, y por curiosa paradoja, el elemento aborigen fue absorbiendo al céltico, estableciéndose una mezcla cultural en la que llegó a predominar lo aborigen a pesar de la mayoría céltica de la población, o sea, lo contrario de lo ocurrido en la meseta, donde, como queda indicado, el patrimonio cultural de los indígenas desapareció ante el poder cultural superior de los celtas.

Informa Schulten (4 bis) que la mayor parte de los nombres cántabros de personas son de origen céltico, lo que resulta también para los nombres de clanes, tribus y ciudades y que físicamente, tanto los astures como los cántabros, eran más iberos que celtas.

Según Plinio, una de las industrias principales de la cantabria primitiva, fue la cría de abejas, pues dice que los celtas, nuestros progenitores, usaban el vino de miel como bebida predilecta.

Época romana.

Aunque los cartagineses —que nunca llegaron a Cantabria— simultanearon con los romanos el dominio de extensas zonas españolas, son los historiadores griegos y romanos los que nos proporcionan noticias de aquella épo-

ca, relacionadas concretamente con nuestra región, que es la que principalmente nos interesa.

Joaquín G. Echegaray en su documentadísimo libro titulado «*Los Cántabros*» (5) relata con toda minuciosidad la historia de esta raza a lo largo de casi un milenio que duró su vida activa, pues, como se sabe, esta palabra no tiene hoy otro significado que el geográfico, concordante más o menos con la provincia de Santander.

La referencia más antigua que se conoce —seguimos a Joaquín G. Echegaray— de las palabras «Cantabria» y «Cántabro», es del historiador romano Marco Poncio Catón en su libro «*Orígenes*», de la primera mitad del siglo II a. de C. y posiblemente la conquista de Amaya por Tarik en el año 712, puede considerarse simbólicamente el final de Cantabria como raza peculiar que sucumbe bajo el peso de ineludibles circunstancias históricas.

Creemos que nada podría decirse de Cantabria durante dicho milenio que no esté minuciosamente comentado en la referida obra de G. Echegaray. Solamente se cita en ella una vez el pueblo del Astillero y esto como yacimiento de material arqueológico de época romana, así como también Cabárceno para decir que allí fue hallada una marmita de cobre conservada en el Museo Arqueológico de Santander y que provenía de las costas británicas de donde era originaria esta industria. Las tribus que, entre otras, poblaban Cantabria a la llegada de los romanos, eran las denominadas Orgenomesci, Avarigini, Salaeni, Concani, Plentuisii, Pleutauri y Conisci. La zona de Santander estaba ocupada por la tribu de los Conisci, pero la más famosa y temida era la de los Concani que debía situarse rayando Asturias, por suponerse que sus guerreros bebían sangre de caballo.

El historiador latino Plinio en su «*Naturalis Historia*» dice exactamente: «De todas las venas metalíferas, la más abundante en Cantabria es la de hierro. En la zona marítima que baña el Océanus hay un altísimo monte que, parece increíble, todo él es de metal».

Parece ser —seguimos a G. Echegaray— que este monte tan rico en mineral, situado en la costa, ha de ser Peña Cabarga, pese al calificativo, algo exagerado, de «Altísimo monte». En efecto, allí han aparecido restos de las galerías romanas con muchos objetos de la época. El mineral, sin olvidar su calidad y cantidad, debió de exportarse en época romana por el actual puerto de Santander, entonces Portus Victoriae Juliobrigensium.

Otros han creído situar la cita de Plinio en algunos de los montes de Somorrostro, teniendo en cuenta que también allí aparecieron huellas de trabajos mineros de época romana. No obstante, parece ser que aquella región estaba ya fuera de los límites de Cantabria, perteneciendo al país de los autrigones. Además, los montes mineros de Vizcaya no se encuentran precisamente en la «zona marítima que baña el Océano».

Como es natural, aquellos antiguos historiadores no podían referirse generalmente a puntos geográficos determinados, sino que abarcaban en sus descripciones, amplias regiones y extensos pueblos, a veces de difícil localización e identificación.

Dice Fernando Barreda (6) que llegados los días en los cuales el poderío de Roma sometió a los Cántabros, debió de ser el puerto santanderino de positiva importancia, originada por los abundantes yacimientos de mineral de hierro situados en los montes al pie de los cuales mueren las aguas de nuestra bahía, al subir por las rías de Heras, Solía y Camargo, siendo de fácil explotación el arranque del mineral descubierto. Refiriéndose a la zona del «Monte Cabarga» sabemos que se han encontrado allí restos de entibaciones construidas para el laboreo de las minas durante la época romana (noticia facilitada a don Fernando por su amigo el Ingeniero don Juan Mac Lennan, a cuya familia pertenecía una explotación minera en la indicada zona). descubriéndose al mismo tiempo diversas monedas imperiales de bronce y ceranos al arroyo de La Romanilla, se descubrieron, hace años, como consecuencia de trabajos efectuados al desviar la vía férrea Santander-Bilbao, numerosas tumbas agrupadas en el terreno excavado, delatando estos hallazgos la existencia en aquella época de una gran densidad de población romana radicada sobre aquellos lugares situados en las estribaciones del indicado monte, cuyas vertientes de Pámanes y Cabárceno, proporcionaron también, con otros trabajos mineros, hallazgos casuales consistentes en diversas monedas de la época imperial, un hacha de bronce y otros objetos de marcado interés.

Schulten, en su libro *Los Cántabros y Astures y su guerra con Roma*, describe, tomándolo de Plinio, las costumbres de las tres tribus del Norte, Calliscos, Astures y Cántabros, a las que denominó dicho historiador romano «Los Montañeses».

Y Silio Itálico, al describir las costumbres de los cántabros alistados en el ejército de Aníbal, dice: «El cántabro, invencible ante el frío, el calor y el hambre, se lleva antes que nadie la palma en toda clase de trabajos. ¡Admirable amor a su pueblo!: cuando la inútil edad senil comienza a encanecerle, pone fin a sus años, ya ineptos para la guerra, envenenándose con el tejo. Para él es imposible vivir sin la guerra, pues toda la razón de su vida la pone en las armas, considerando un castigo vivir para la paz. Bárbara costumbre que indica el salvajismo de aquellas gentes y justifica los ásperos calificativos con que los autores romanos designaron aquel género de vida .

El final de la guerra debió ser aterrador, a juzgar por los detalles que han llegado hasta nosotros. El ejército romano, desmoralizado ante la fiera desesperada del enemigo y las dificultades del terreno, fue objeto de duros castigos, y a una legión entera, probablemente la I, que llevaba el nombre de Augusta, se le prohibió llevar más el nombre del Emperador. En reacción, Agripa, el mejor general romano, exterminó a todos los enemigos en edad militar y a los restantes les quitó las armas y los obligó a bajar de los montes a las llanuras. Y cuenta Estrabón: «Las madres mataron a sus hijos antes

que permitir cayesen en manos de los enemigos. Un muchacho cuyos padres y hermanos habían sido hechos prisioneros y estaban atados, mató a todos por orden de su padre con un hierro del que se había apoderado. Una mujer mató a sus compañeras de prisión. Un prisionero que estaba entre guardianes embriagados, precipitóse a la hoguera. Habiendo crucificado ciertos prisioneros, murieron entonando himnos de victoria...».

Agrippa, malhumorado y hasta cierto punto considerándose humillado por lo cara que le había costado la victoria, no dio cuenta de ella al Senado ni aceptó el triunfo que Augusto solicitó para él.

En estas condiciones, es natural que Cantabria no fuese romanizada sino muy superficialmente, como lo prueba —seguimos a G. Echegaray— el hecho de que en Cantabria ni se habló latín, ni se introdujo el cristianismo ni se abandonaron las costumbres y cultura celtas hasta que los árabes invadieron la península en el siglo VIII.

Para las operaciones militares, utilizaron los romanos sus propias y célebres calzadas, principalmente la Vía Legio VII que partiendo de Julióbriga, terminaba en Portus Blendium (Suances), con bifurcación al Portus Victoriae (Santander), pasando esta última por La Concha, vocablo equivalente a «Calzada»; así, subiendo por ella hacia Reinosa, tenemos, además, los nombres del mismo origen y significado, de Pie de Concha, Media Concha y Somaconcha.

Culturalmente, se hallaban mezcladas en Cantabria la matriarcal, al parecer, más antigua y muy enraizada en la mentalidad y costumbres de las tribus, y la patriarcal, de tipo céltico, que acabó imponiéndose definitivamente en los aspectos económico y material.

Tal era el panorama en Cantabria cuando los romanos dominaban la Península, excepto nuestra región.

Roma, resuelta a terminar con esta situación que constituía para ella un baldón y alegando, como siempre, las continuas incursiones depredadoras de los cántabros a la meseta para regresar a las montañas cargados de su acostumbrado botín, decidió que el mismo Emperador Augusto se presentara en Tarragona a finales del año 27 a. de C. permaneciendo en España los años 26 y 25.

Hay que tener en cuenta que el robar en tales circunstancias no lo tenían los iberos por afrenta sino, al contrario, como hazaña de la que podían ufanarse *. Los ataques de Roma, lejos de acabar con el bandolerismo, lo habían exacerbado. La guerra relaja los vínculos sociales y la depredación se convierte en medio ordinario de vivir (7).

* No hay que remontarse a época tan lejana para considerar legítima esta doctrina del «Robo y el pillaje». En la época del Zar Miguel Romanof y su hijo Alejo (siglo XVII), una figura legendaria, Sienka Razin, lanzó a sus hordas de cosacos y desheredados, contra los potentados boyardos a quienes destronó en buena parte. Las banderas de Razin llevaban como lema, «Robar y matar para vivir y vivir para matar y robar». Al final se hizo burgués (8).

No vamos a detenernos, como es natural, en las vicisitudes de esta cruentísima lucha en la que los residentes de Guarnizo no iban a ser excepción, aunque sí haremos alusión a algunos detalles que estimamos de general interés.

El historiador Dión dice: «Irritóse tanto (el Emperador Augusto) al principio contra un tal Corocotta, bandolero español muy poderoso, que hizo pregonar una recompensa de doscientos mil sextercios a quien lo apresase; pero más tarde, como se le presentase espontáneamente, no sólo no le hizo ningún daño, sino que encima le regaló aquella suma».

Corocotta debió reunir en torno suyo muchas tribus y tener la categoría de un Viriato o de un Vercingetorix, pues su fama se había extendido por toda España.

Los cántabros vestían además de la túnica atada con un cinturón, un capote negro de lana que les servía de manta para dormir. Llevaban una especie de gorra o montera y calzaban algo así como abarcas de cuero, de las que todavía se usan, sobre todo en el país vasco. Las mujeres llevaban vestidos con adornos de flores.

Estrabón habla de la «bestialidad» y «locura» de los cántabros y demás tribus del Norte, pero lo que él llama locura no es sino un gran amor a la independencia y libertad, tan característica y gloriosa para los celtíberos, frente al imperialismo avasallador, generalmente injusto y siempre poco noble de Roma.

En el Código Justiniano existía una constitución firmada por Teodosio v Honorio, que castigaba con pena de muerte a los que enseñaran a los bárbaros el arte de construir buques (9), pero los generales romanos que tuvieron el total mando en el territorio de Cantabria, no dejaron de utilizar los puertos naturales de esta costa para reparar sus embarcaciones y construir otras nuevas, lo que sin duda llevaron a cabo muy principalmente en este puerto de Santander, que se extendía hasta el pie de Peña Cabarga, monte donde existían importantes yacimientos de mineral de hierro, por ellos explotados, y abundantísimo arbolado de robles, en tanto que las amplias riberas del pueblo de Guarnizo, y de todo el valle de Camargo, abrigadas y defendidas de los vientos y de los embates del mar, les ofrecían lugar apropiado para las construcciones marítimas.

Los topónimos correspondientes a varios lugares que circundan la bahía santanderina, han de considerarse como testimonio de las actividades de Roma en esta zona del viejo puerto de San Enieterio donde resonarían los golpes del hacha del leñador sobre los robles de los montes cántabros y el rítmico son de las herramientas de herreros y carpinteros de ribera.

George Goldsmith-Carter (10) nos dice que hacia el siglo II d. C. el diseño de barcos había progresado notablemente. Luciano, el famoso escritor satírico griego, describió el «Isis», un navío romano para el transporte de cereales, que vio en el Pireo hacia el año 150 d. C. La embarcación era impresionante: poseía cubierta corrida con cuatro grandes bodegas; en la popa

llevaba la cabeza de un ganso sagrado romano, y en la proa la de la diosa Isis. Resulta curioso comparar —continúa Goldsmith-Carter— las dimensiones de este barco con las del famoso clipper norteamericano «Great Republic», que navegaba por la ruta del Cabo de Hornos:

	Eslora	Manga	Bodegas (altura)
«ISIS»	60 m.	15 a 17 m.	15 m.
«Creat Republic»	108 m.	18 m.	13 m.

Sin duda, barcos como este se vieron y quizá se construyeron en la bahía de Santander, cuando se denominaba *Portus Victoriae Juliobrigense*, importante base comercial del imperio romano, puerto cuyo centro neurálgico se localizaría probablemente al fondo de la bahía, en Guarnizo, en razón de su proximidad a la zona minera, y por consiguiente, a la de más densa población.

Sojo y Lomba aventura su opinión de que los Cántabros se rindieron a los romanos precisamente en el monte Cabarga, rodeados por los invasores que desembarcaron sorprendentemente en el que luego denominaron «*Portus Victoriae*», nombre que no prevaleció porque la victoria de los romanos supuso para los cántabros humillante derrota que trataban de borrar de su memoria.

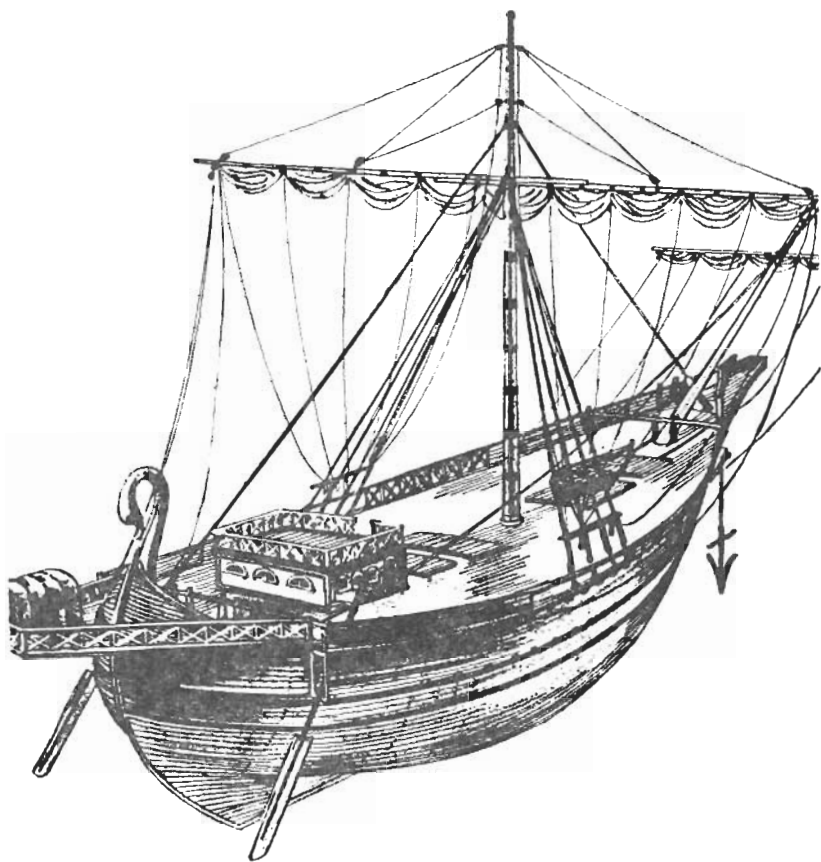
El actual término municipal del Astillero, constituía precisamente el límite entre las tribus cántabras de los «Coniscos» y «Juliobrigenses» si nos atenemos a lo que dejó escrito Fernández-Guerra (10 bis) que sitúa geográficamente de la siguiente manera a la primera de ellas:

Al Norte cercábalos el mar; desde El Astillero y ría de Santander, hasta Oriñón en la desembocadura del río Agüera. Al Oeste confinaban con los cántabros «Juliobrigenses»; desde El Astillero, Puente Solía, La Concha de Villaescusa, Penagos, Abionzo, San Román de Rumiera y nacimiento de los ríos Miera, Pisueña, Pas y Luena, el puerto del Escudo, Arijá, Santa María del Hiteo, hasta Arantiones. Al Sur con los cántabros «Velegienses»; desde Arantiones por Valderredible a Villaescusa de Ebro; y con los cántabros «Morecanos» desde Villaescusa de Ebro, por San Miguel de Cernejuela hasta Puentearenas. Al Este con los «Autrigones», desde Puentearenas hasta el Sur de Oriñón y el mar.

Opina el mencionado Fernández-Guerra, que la capital debía tener por nombre «Conisco» y habría que buscarla hacia el pueblo de Sobarzo de Penagos, a dos leguas y media de Entrambasaguas si la voz de «Sobarzo» significa «Por bajo del alcázar o capitolio». Añade que al distrito de «Conisco» llamábasele en la Edad Media, Asturias de Cutellio y Sancta María de Portu (hoy Cudeyo y Santoña).

Y al situar a la tribu de los «Juliobrigenses», establece su límite Este con los cántabros «Coniscos» desde Arantiones hasta El Astillero en la ría de Santander.

Se aprecia claramente, añadimos nosotros, que a medida que los invasores se afianzaban en Cantabria y con ellos su cultura, se infiltraba también nomenclatura romana.



El «ISIS». Naves como esta se vieron probablemente
en nuestra ría en la época romana.

CAPITULO II

EDAD MEDIA

Epoca visigoda.

En el reinado del Emperador Honorio (años 395-423) sobrevino la gran invasión de bárbaros y con ella el principio de la disolución del imperio romano. En medio de estos desórdenes, se manifestó otra vez el espíritu de independencia de algunos antiguos pueblos peninsulares, entre ellos ¡cómo no! el Cántabro.

Estos pueblos invasores procedían de Alemania y convivían ordinariamente mediante acuerdos, con los romanos y con los mismos celtíberos, tanto que en el siglo VII todavía pertenecía Cantabria a la provincia Tarraconense.

Menéndez Pidal (11) dice: «Conocemos, en efecto, hechos militares del reinado de Sisebuto de verdadera importancia. Dominó unas sublevaciones en las regiones norteañas montañosas. En esta expedición fue jefe de los visigodos el general Requila». En realidad, la única fuente de estas noticias es San Isidro y sus palabras son harto breves; «Redujo a la obediencia a los astures que se habían rebelado, enviando contra ellos un ejército a las órdenes de Requila. Igualmente dominó por medio de sus generales a los rucones rodeados por todas partes de abruptas montañas» .

Y de la lentitud con que se llevaba a cabo la cristianización de Cantabria, da idea el siguiente párrafo del mismo autor (12).

«Tanto durante los siglos V, VI y VII con unidad de creencias religiosas, el número de diócesis que se testimonian y su situación geográfica, permiten afirmar que la cristianización se extendió por todo el territorio de la península. Una excepción puede realmente presentarse. En la región Vasca y en la Cántabra no se testimonian diócesis durante la época visigoda. Este

territorio sin diócesis estaba limitado por las de Pamplona, Calahorra, Oca, Palencia, Astorga, Lugo y Santa María de Breto, cerca de Mondoñedo. Esta falta de diócesis es un importante indicio, ya que no una plena prueba, de una cristianización apenas incipiente. En esta relativa falta de diócesis influyeron a veces circunstancias geográficas».

Sin embargo, Menéndez Pelayo dice: (13) «Por lo que hace a nuestra Patria, ya en tiempos de Tertuliano (siglo III), se había extendido (la religión católica) hasta los últimos confines, hasta los montes Cántabros y Asturianos, inaccesibles casi a las legiones romanas».

Menéndez Pelayo se apoya seguramente en el siguiente texto de Tertuliano que nos facilita Hoz Teja (14): «Tertuliano (160-245), admirando la heroica abnegación de los primeros fieles, escribía: confiesan a Cristo muchos pueblos de la Mauritania; de las Galias diversas regiones; en España todas; sus cerradas y espesas montañas son impenetrables para los romanos pero súbditas de Cristo: —inaccessa loca romanis, Christo vero subdita—. En esta frase «loca inaccessible» de ninguna otra región puede decirse con mayor propiedad que de Cantabria; en ella fue donde más larga y tenaz resistencia encontraron las águilas romanas».

Ante tan dispares criterios de los dos colosos del saber, Menéndez Pelayo y Menéndez Pidal, a nosotros nos toca, en nuestra modestia, mantenernos en la duda.

También, por su parte, debía tenerla Hoz Teja cuando hace constar en su obra que el mismo Menéndez Pelayo dejó escrito en una carta con motivo de las bodas de plata del entonces Obispo de Santander: «Oscuros e inciertos son los orígenes de la cristiandad en nuestro territorio».

Sin embargo, Escagedo Salmón además de tratar de demostrar (15) que nuestra provincia era católica ya en la tercera centuria, afirma en otro lugar (16): «Llevar la conversión al catolicismo de nuestra provincia al siglo VIII, es desconocer completamente nuestra historia eclesiástica».

El cristianismo, sobre todo desde Constantino, se extendió rápidamente en las ciudades y puntos de intenso tráfico, pero en el campo, mucho más vinculadas sus gentes a la tierra y a sus viejas tradiciones, tardó mucho más tiempo en imponerse.

El siglo VII fue una época de gran apogeo monacal en España.

Los árabes.—La Reconquista.

En el siglo VIII (17), cuando los árabes invadieron la Península, muchas gentes, portadoras de las culturas visigoda e hispano-romana ya fundidas, se replegaron a las regiones apartadas de la cordillera Cantábrica, acosadas por la rápida conquista musulmana.

Es entonces cuando verdadera y definitivamente se abre paso la romanización en Cantabria. Entonces es cuando el aluvión de elementos culturales

y hasta raciales que invade Cantabria, transforma de tal modo el país, que da al traste con la historia del pueblo Cántabro como tal.

Parece que es del año 800 la primera cita de la palabra «Castella», o sea, castillos, ya que con éstos se circunscribía para su defensa, el Sur de Cantabria (Mena, Losa, Espinosa de los Monteros, Villarcayo y Medina de Pomar). Este sistema de defensa se extendió después por toda España en su lucha contra el Islam, denominándose Castilla al territorio que lo inició y al que gracias a él, iba pasando a su dominio (18).

Con fecha 11 de julio de 1187, el Rey Alfonso VIII de Castilla, el de las Navas, concedió un importante fuero a la población de San Emeterio, asentada a la sombra de la abadía del mismo nombre fundada con anterioridad, probablemente en la época visigoda.

Siguiendo una política pobladora y de reconstrucción de las villas del Cantábrico, se le concedió a San Emeterio * en dicho Fuero una jurisdicción territorial de tres leguas a la redonda, en la que Guarnizo quedaba ampliamente comprendido y sujeto, por tanto, a dicho Fuero, el cual constituyó la base del primer desarrollo de Santander, hasta llegar a ser uno de los centros más importantes del Cantábrico.

Fueros parecidos se concedieron por aquella época a otros muchos pueblos y villas y desde entonces fueron adquiriendo importancia las famosas Cuatro Villas de la Costa; Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera, hasta que pasaron a depender del Consulado de Burgos.

¿Piratas normandos («Vikingos») en Guarnizo? Autodefensa de la gente de mar.

Fue durante los siglos IX al XII cuando los Vikingos, es decir, «Reyes del mar», salían en el mes de mayo de cada año de los países nórdicos, con sus clásicas vestimentas y embarcaciones en cuya proa se alzaba tallada una cabeza de dragón para imponer terror a los países cristianos, de «insolente riqueza».

Asolaban en sus incursiones las costas de Normandía, Inglaterra y España; seguían por el Mediterráneo hasta las Baleares, la costa del Sur de Francia e Italia, e incluso llegaron hasta Grecia y Constantinopla, y por el Atlántico, hasta América del Norte. A las embarcaciones mayores, amarraban hileras de otras más pequeñas, donde se hacinaban víveres, armas, esposas y chiquillería (19).

* Es curioso observar cómo se fue formando el nombre de la actual Capital de La Montaña. En los siglos XI y XII figura con el nombre de «San Emeterio» que era, como se ha dicho, el de la Abadía; en el siglo XIII aparece con el nombre de «Sant Ander»; más tarde «San Medel» y ya con posterioridad, con el de «Santander». Estas sucesivas modificaciones obedecen simplemente a una evolución de nuestro lenguaje.

Los Vikingos introdujeron, sin embargo, una gran novedad en la historia de la navegación; el timón. Hasta entonces sólo se conocía el remo-timón que los griegos copiaron de los egipcios y los romanos de los griegos. En la nave vikinga el timón era movable, podía ser alzado en los bajíos y hasta retirado por completo.

Dice Escagedo Salmón (20) que no existe rastro alguno de que en la parte de Santander hicieran los vikingos incursión alguna. «¿A qué iban a venir si su móvil era el botín y esta zona era entonces pobrísima?».

Sin embargo, dice la Crónica General de España (21), que algunas incursiones de los normandos debieron por este tiempo (finales del siglo XII) asolar a Santander, puesto que, según se dice, por los años 1200 fue fundada de nuevo la villa o al menos repoblada y acaso reforzada con su antiguo castillo por el mismo Alfonso VIII que poco después reparó e hizo fortalezas a su costa, sea con objeto de defenderla de los piratas del Norte, sea con el de asegurar la comarca recién conquistada al Rey de Navarra, sea, en fin, queriendo fomentar el comercio y la marina que era para él imposible en el Mediterráneo, infestado, como a la sazón estaba, por los prosélitos de Mahoma.

«Por aquel entonces (siglos XII y XIII) ---dice Moreda Oroza--- además de las constantes incursiones de los ejércitos y armadas árabes, especialmente durante las campañas de Almanzor, assolaban las costa del Norte y Noroeste de España los corsarios normandos que en varias ocasiones invadieron territorio español».

«En esta necesidad de autodefensa de tantos enemigos, tuvieron su origen las cofradías de pescadores españoles que constituyen, sin duda alguna, el órgano de más remota tradición asociativa que actualmente se conoce en el país».

«En el reinado de Fernando I de Castilla y concretamente durante la primera mitad del siglo XI, se establecieron en Laredo los monjes benedictinos de Cluny, auténticos reformadores de su época, que aconsejaron a los pescadores que se constituyeran en cofradías con el fin de mantener la imprescindible organización unitaria, jurídica, laboral y de socorro ante el Rey y los señores feudales».

Estas cofradías fueron desarrollándose y pronto llegaron a ser verdaderas potencias, especialmente desde que se encuadraron en la célebre «Hermandad de las Marismas del Cantábrico», de la que trataremos bajo el epígrafe «La Marina Cántabra».

En la Ordenanza de 1570, se otorgó a la Cofradía de Laredo el título de «Milenaria y Noble Cofradía de San Martín».*

* Moreda Oroza termina su interesantísimo trabajo titulado «Las Cofradías de Pescadores en España», publicado en la Revista Internacional del Trabajo, vol. 74, número 5, noviembre 1966, como sigue: «Las civilizaciones, ideologías, pueblos y hasta nacionalidades, han pasado en la vorágine de los siglos, pero estas organizaciones han subsistido con su vitalidad indiscutible, ya se llamen cofradías, gremios, pósitos o so-

Nada se sabe si corresponde a un hecho histórico de esta época o a algún otro de la edad media, el montículo cónico artificial, ya achatado por el tiempo, que claramente se aprecia al pie de la colina de la Ermita de los Remedios.

Hasta los tiempos modernos estuvo esta zona bañada por las aguas del mar y nada tendría de particular que se tratase, aunque hasta el momento sin base científica alguna, de un monumento conmemorativo de algún sangriento combate contra gentes extrañas, o lo que es más probable, el túmulo de algún personaje importante que halló su muerte en esta orilla, forma habitual de honrarlos entre los pueblos antiguos.

Nada se ha investigado ni se ha efectuado excavación alguna en este sentido, salvo un leve intento muy reciente del P. Carballo, para tratar de esclarecer la razón de su existencia *.

Tampoco se piense que los vikingos se dedicaban exclusivamente a robar y matar. El Ferrol lo fundó según versión autorizada, San Ferrol, hermano de San Julián, ambos normandos y el más célebre pirata, Olaf, fue luego rey de Noruega con el nombre de Olaf II y después santo.

Santa María de Muslera.

La referencia más antigua que conocemos de Santa María de Muslera, que tenía por titular a Nuestra Señora de la Asunción, data del año 1068.

Don Sancho II de Castilla concedió en 18 de marzo de dicho año al Obispo Simeón y a la Iglesia de Oca, autorización para restaurar su antigua sede y para ello muchas iglesias y monasterios, entre éstos el de San Salvador del Moral.

En nuestra provincia donó, a la orilla del Ebro, el Monasterio de Santa Cruz, hoy de la diócesis de Burgos, partido de Reinosa, el Monasterio de Santa María de Latas con sus montes y fuentes y la totalidad de sus antiguos

ciudades de mareantes, demostrando a la posteridad que a lo largo del tiempo, únicamente perdura el noble deseo de servir y amar al prójimo (lo constante de tales organizaciones), y que cuanto más humildes sean los hombres y más necesitados se hallen, mayor es su unidad y con mayor generosidad se comportan con sus semejantes».

* Efectivamente, por aquel entonces y aun muchísimos años más tarde, la superficie del municipio del Astillero que es actualmente de unas 650 Ha. era mucho menor, quizás la mitad. Toda la parte Este del empalme de las carreteras de Guarnizo, emergía como una isla. Y aun hoy, a pesar de las grandes extensiones ganadas al mar, la antigua isla utiliza ocho puentes para sus salidas al exterior; el puente de Liaño, metálico, para paso del F. C. de Astillero a Ontaneda; el de San Salvador, de piedra; el del F. C. de Santander a Bilbao, metálico; el de Pontejos, de cemento, de reciente construcción; los dos de Maliaño, uno de cemento para la carretera y otro contiguo, metálico, para el F. C. de Santander a Bilbao y, finalmente, los de la ría del Carmen, uno para la carretera a Santander y otro de la RENFE.

Aún comentan «los más ancianos del lugar», que overen decir a sus padres y abuelos que para desplazarse en su época del Astillero a Santander, pasaban primero a Liaño a tomar el camino real de Santander a Bilbao y cruzar a Guarnizo por el puente de Liaño y subir por el Alto de la Morcilla, lo que parece probar que no existía paso practicable por Boo.

términos y heredades sometidos a su obediencia, y el de Santa María de Muslera «Cum suis montibus et hereditatibus et quantum pertinet ad eam integrum», un latín tan castellanizado (siglo XI) que no requiere casi traducción: «Con sus montes y heredades y cuanto pertenece a ella íntegro».

El latín en nuestra provincia fue solamente el idioma oficial, no el popular, y el que los monjes y obispos usaron para su liturgia, pero nada más. El latín no fue lengua montañesa hasta la novena centuria, según manifiesta Escagedo Salmón en su «Crónica de la Provincia de Santander», tomo I.

Por seguir cierto orden cronológico en esta obra, dejamos aquí solamente constancia de estos preliminares más antiguos de Santa María de Muslera y en momento oportuno, trataremos del desarrollo evolutivo y peculiaridades de la parroquia de Guarnizo.

Naos montañesas en la conquista de Sevilla

Fernando III El Santo, en su lucha contra los moros y para preparar la conquista de Sevilla, llamó a su lado a un insigne montañés, DON RAMON DE BONIFAZ Y CAMARGO cuyo patronímico materno aclara suficientemente su estirpe.

Nació y murió en Burgos, en los años 1196 y 1252 respectivamente.

Desde muy joven —dicen sus biógrafos— se dedicó a las actividades castrenses, destacándose en su profesión de marino hasta alcanzar las primeras graduaciones y la dignidad de Primer Almirante de Castilla antes de la toma de la ciudad de Sevilla.

Posiblemente, donde se trata con mayor amplitud el tema de la conquista de Sevilla, sea en el folleto titulado «*El Primer Almirante de Castilla don Ramón Bonifaz y Camargo*», de Guillermo Avila y Díaz-Ubierna, editado por el Excmo. Ayuntamiento de Burgos, con motivo de cumplirse el VII centenario de la conquista de Sevilla (1248-1948). En este folleto se recogen diversas versiones de tan importante acontecimiento, entre ellas, la del cronista de Burgos, don Anselmo Salva.

Vamos a atenernos nosotros a la del montañés José Antonio del Río y Sainz, que aparece publicada en «*La Provincia de Santander considerada bajo todos sus aspectos*» (23).

Sevilla era por varios títulos, población muy importante para que no despertase en un Rey de las condiciones de Felipe III (El Santo) deseos de conquistarla; concibió el pensamiento de realizarlo y comprendiendo la necesidad de buques que para tomar la Ciudad, había de tener para mejor ayudar a los que habían de sitiarla por tierra, llamó a su corte que se encontraba en Jaén, a don Ramón de Bonifaz que gozaba de fama de hábil y entendido marino en las costas de Cantabria, encargándole que habilitase y construyese algunos navíos para atacar a aquella ciudad por el lado del Guadalquivir.

Al mismo tiempo se le confería el título de Primer Almirante o Jefe de las Fuerzas de Mar, siendo él quien desempeñó el primero el cargo y dignidad de su destino que se hizo después tan importante en Castilla y que significaba según las Tablas de Partida, «El que es cabdillo de todos los que van en las naves para facer guerra sobre el mar; e ha tan grande poder quando va en flota que es así como hueste mayor o en el otro armamento menor que se face en lugar de cabalgada como si el mismo Rey y fuese».

En virtud de las instrucciones que el Rey había dado a Bonifaz y de las reales cartas que éste traía para los Concejos de Castro Urdiales, Pasajes y Santander, procedió a la adquisición y construcción de los buques que habían de servir para su armada y no tardó en ver satisfechos sus deseos, pues encontró la mejor disposición en los naveros de expresados puertos y gente marinera muy animosa a seguirle cuando lo mandare.

Bajo la inspección de Bonifaz, se construyeron en la playa de Santander cinco galeras que se hicieron a la vela con otros trece navíos más, a los tres meses de llegar a nuestras costas con el encargo real.

Antes de arribar a su destino, se encuentra Bonifaz con una escuadra de más de treinta embarcaciones moriscas que de Ceuta y Tánger había en socorro de los sevillanos, apresando tres naves y echando a pique otras tres, quemando una y haciendo huir a las demás, con lo cual quedaban nuestros valientes marinos, dueños del río.

Con tan buenos auspicios, entraba Bonifaz a las inmediaciones del campamento de los sitiadores en el que se supo la noticia del triunfo en su viaje, con muestras de gran satisfacción y gran contentamiento del Monarca, que vio en esto una prueba de la buena elección que había hecho al encomendarle un cargo tan importante y delicado como el que iba a desempeñar; desde luego, apenas supo el triunfo de la armada cristiana, mandó Fernando levantar sus reales de Alcalá que estaba fortificado, disponiendo el avance de su ejército que se situó sobre Sevilla el 20 de agosto de 1247.

En las situaciones difíciles y graves es donde se prueba el genio de los grandes caracteres de los hombres de poderoso corazón; ocurriósele a Bonifaz una idea magnífica, feliz por el resultado, pero que fue calificada en un principio de muy difícil, casi imposible, a todas luces temeraria.

El objeto era privar a los moriscos de Triana su gran recurso, que le hacía parecer invencible y estar orgullosa. Para esto se propone Bonifaz romper el puente de barcas; éstas se hallaban enlazadas con pernos y sostenidas con gruesa cadena de hierro, circunstancias que hacían temer el fracaso completo de los planes propuestos por el valiente e inteligente marino; pero las ideas de los que tienen confianza en que lo que piensan maduramente y proponen es bueno y están fundadas en bases sólidas, impiden la vacilación y casi siempre se sostienen con decisión y valor; persistió, pues, Bonifaz en ello por más que la empresa hubiese sido combatida por algunos en la forma que la

había propuesto, sobreponiéndose a todas las observaciones el empeño decidido del marino que al fin venció. Eligió dos navíos de los más poderosos de su armada, reforzó las proas con gruesos tablones de roble, dispuso la arboladura de manera que pudiera recibir el choque y contando con gente voluntaria y decidida, esperó a que los elementos le ayudasen, pues operaciones tan nuevas y atrevidas no hubieran podido realizarse sin que soplasen viento favorable.

Este llegó el 3 de mayo de 1248 y en su virtud mandó Bonifaz llevar anclas y orientar las velas; y marcharon tan airoso y oportunamente por el Guadalquivir los dos navíos escogidos, que no pudo detener ni contrariar su tránsito la lluvia de dardos emplumados y las piedras que los sorprendidos sitiados arrojaban sobre las valientes embarcaciones desde la plaza; acercáronse al puente y chocaron con él, pero como el viento había amainado en el instante en que las velas más lo necesitaban para que el empuje fuese mayor, no pudieron los buques embestir con la violencia que el caso requería; la fortuna, sin embargo, había de mostrarse propicia con los cristianos y sobreviniendo poco después el viento en la proporción que se deseaba, volvieron a marchar a la velocidad debida y chocó tan rudamente el primer barco que se llegó a quebrantar el puente; llegó el inventor de la arriesgada empresa y fue tan poderoso este segundo choque que resultaron cumplidos por completo sus deseos, llevándose por delante madera, cadena y cuanto a su paso había. Cruzó triunfalmente el Guadalquivir y abrió el ansiado camino para que las huestes del Rey Santo entrasen más tarde en Sevilla.

Como este suceso tenía lugar el día de la Cruz de Mayo, hizo el Rey que se enarbolasen estandartes con cruces en lo más alto de los mástiles del navío victorioso y se colocase al pie del palo mayor la imagen de María Santísima*.

Eso no obstante, y aunque se tardó después algunos meses en conseguir lo que se ansiaba, la necesidad obligó a los moros a entregar la ciudad según capitulación firmada el 2 de noviembre de 1248. Hicieron los cristianos su solemne entrada en la ciudad el 22 de diciembre, volviendo a ser dueños para siempre de la ciudad de San Leandro y San Isidro, después de haberla poseído los moros por más de 500 años.

Agradecido el Rey a los servicios que le prestó la marina en esta ocasión y en gracia a ser de Santander la nave que destruyó el puente, concedió a

* La mayoría de cuantos han investigado sobre la toma de Sevilla, opinan que la rotura del puente de Triana por las naves de Castilla tuvo lugar el día 3 de mayo (fiesta de la Invencción de la Santa Cruz) de 1248, pero otros autores, como Rafael Monje, Nicolás Goyri, etc. opinan que la ruptura del puente tuvo lugar el día 16 de noviembre de dicho año, basándose fundamentalmente en que con fecha 8 de mayo, Bonifaz escribió una carta a su hijo que se encontraba en Baeza convaleciendo de heridas sufridas en lucha contra los moros, para que acudiera en su ayuda con las fuerzas de que pudiera disponer, para tratar de conseguir la rendición de Sevilla. Estos autores opinan que siete días después de la destrucción del famoso puente, se rindió Sevilla (25 de noviembre).

esta villa el privilegio de ostentar en el escudo de sus armas, «*Un navío que a toda vela boga en el Guadalquivir y quebranta la cadena que partiendo de la Torre del Oro va a enlazarse en el extremo opuesto*».

La otra nave era de Castro Urdiales y se llamaba «Rosa de Castro». Las villas de Laredo y San Vicente de la Barquera, tienen el mismo escudo por haber cooperado asimismo en la empresa tan gloriosa con gente y barcos.

.....

El erudito escritor santanderino don Manuel de Assas, en el cap. XVIII de la «*Crónica de Santander*» dice después de dar cuenta del acto atrevidísimo de Bonifaz que hemos mencionado; blasón honroso también ya expresado que mandó, además, el generoso Rey que Sevilla pagase a Santander algunos maravedís en reconocimiento de ser feudataria de ésta, cantidad —añade— que asegura no haber dejado de pagar hasta en tiempos modernos. Y no contento aún San Fernando con otorgarle tales bondades, hubo de hacerle otros favores entre los que sobresale el de hacer reedificar la Iglesia de San Emeterio, hoy Catedral.

El sitio en que estuvieron alojados los marineros de Castro Urdiales cuando la toma de Sevilla, se llama Cal de Castro.

Por su parte, Vicente Vela, Subinspector del Museo Naval de Madrid, en un discurso pronunciado en la inauguración del Museo del Real Astillero de Guarnizo, el día 22 de agosto de 1948, dijo (24):

«Uno de los múltiples lugares donde mecieron su cuna y flotaron al mar naos, navíos y fragatas en crecido número, fue este de Guarnizo, que con Lezo, en Pasajes; Orio, en la ría de su nombre; Colindres, en Santoña, entre otros menos destacados, constituyeron el rosario de astilleros norteños de la España medieval, de la de los Austrias y Borbones.

»Guarnizo, rincón privilegiado de esta magnífica bahía —abrigada de los vientos adversos y defendida de las turbonadas cantábricas por las montañas de Cabarga—, pregon a los cuatro vientos sus encantos con el hecho de haber sido elegido para la fundación de la capilla filial del Monasterio jeronimiano de Monte Corbán: esta Orden Jerónima, españolísima, venero de artistas, arquitectos, miniadores, músicos, poetas y estilistas clásicos, como el padre Sigüenza; esta Orden que sembró de monumentos inmortales los caminos todos de España: San Bartolomé, en Lupiana de la Alcarria; Guadalupe, en las Extremaduras; en el corazón de Castilla, El Escorial; eligió este lugar umbroso, suave y bello para asiento de la capilla filial del Monasterio de Monte Corbán, primitivamente consagrada a Santa Catalina, mártir; graciosos capiteles que se admiran en las columnas de lo que fue primitiva iglesia pregonan el patronazgo de esta imagen en la preciosa rueda allí esculpida, símbolo de su martirio y emblema adoptado por los monjes, en unión del león rampante bajo sombrero abacial, que sin duda recuerda algún abad montañés que mandó construir la primera capilla.

»Bajo las sombras protectoras de esta Orden, cuyos distintivos específicos fueron —sobre los comunes a todas— el del arte y trabajo, brotó el Astillero de Guarnizo, en tiempos tan remotos que ni la historia ni las crónicas precisar pudieron.

»Solamente en la obra genial del Rey Santo titulada «*Crónica general de España*», explicada y comentada por la sabia pluma de nuestro inigualado maestro en el habla hispana don Ramón Menéndez Pidal, se hallan los primeros vestigios, inconcretos, imprecisos en cuanto al lugar exacto, pero auténticos y valederos como monumento de piedra. Allí se ordena al castellano-burgalés, de estirpe y oriundez montañesas por su patronímico materno, Camargo, don Ramón de Bonifaz: *Tornar apriesa, que fuere a guisar naves el Galeas et la mayor flota que podiese, el la mejor guisada, el que se viniere con ella para Sevilla...*

»Testimonio definitivo de un hecho: que el Rey Santo, que llegó a abreviar sus corceles en aguas gaditanas y pensaba cruzar el Estrecho, consideró la primera, entre sus brillantes y numerosas conquistas, la de la ciudad de Sevilla; que para este hecho requirió personalmente, con la hueste de tierra, la de mar, encomendando ésta a un burgalés que había oreado su frente con las brisas marinas del Cantábrico y puesto a prueba el esfuerzo de su brazo en la mar con naves construídas en sus riberas. También es cierto que las trece naves que le sirvieron para la empresa de romper la puente trianera las equipó y armó en las costas de Vizcaya, Guipúzcoa y las Cuatro Villas.

»Y ahora cabe argüir: ¿No es verosímil que la nave en que iba a navegar el Almirante Bonifaz, ligado íntimamente con este rincón de Guarnizo, fuera construída bajo su dirección en las gradas afirmadas de este Astillero y lugar, que por llevar el nombre de su linaje materno había de cuidarla como las niñas de sus ojos..., mucho más sabiendo por la tradición que cinco de las mejores naos de la escuadra de su mando se construyeron en la bahía de Santander?

»Por ello, señores, ante el silencio hermético de siete siglos que no desvelaron este misterio, le cabe al poeta soñar y al historiador presentir que la nao «Perla», de Bonifaz, hacedora real de la rotura del puente de barcas sevillano-trianero, fuera autora real del hecho histórico que ha siete siglos facilitó la conquista de Sevilla y hoy motiva la conmemoración actual.

»En estas tierras que pisamos, de las que el mar se alejó un poco por el amontonamiento de las arenas y tierras arrastradas por los ríos en su desembocadura, nacieron algunas de las naos cántabras que en 1234 conquistaron Tarifa, y algunas de las que, un siglo después, bajo el mando de Rodrigo de Rojas, salieron para la Rochela, cubriéndose de gloria y auxiliando a un pueblo que, durante largos años, tuvo en jaque la tranquilidad marinera y urbana de las costas españolas, desde Fuenterrabía a Cabo Peñas.

»Estos declives, convertidos hoy en pastizales, maizales y centros fabriles, fueron en otro tiempo astilleros famosos; en su grada surgieron, por el esfuerzo y la técnica de los constructores practicones y hábiles carpinteros de

ribera, las tres naos que pilotaron los esforzados montañeses Gutiérrez Calleja y los dos primos hermanos Fernando y Pero Niño, de familia ilustre, acreditada en los 'fechos de la mar' durante varias generaciones».

Este importante acontecimiento histórico de la conquista de Sevilla, está fielmente recogido en el Escudo de la «Muy Noble, Siempre Leal, Decidida y Siempre Benéfica Ciudad de Santander», en el que, además de la Corona de Marquesado y las cabezas de los santos mártires Emeterio y Celedonio, Patronos de la Ciudad, figura la Torre del Oro de Sevilla al borde del río Guadalquivir, de la que sale la cadena que sujetaba el puente de barcas hasta el barrio de Triana, cadena y puente que fueron quebrantados definitivamente por la nave «La Perla».

Retirado Bonifaz a su casa solariega de Burgos, allí pasó tranquilamente sus últimos años, descansando de sus campañas y entregado a la piedad. Dispuso en su testamento que se erigiera una capilla en el convento de Franciscanos del cerro San Miguel, para depositar su cuerpo.

Pero el sepulcro de Bonifaz estaba en desgracia y su final fue bien lamentable. Destruído el convento de San Francisco durante la guerra de la Independencia y arruinada la Iglesia, desapareció entre sus escombros aquella histórica tumba, perdiéndose para siempre los restos del ilustre personaje cuya memoria es considerada por los burgaleses como una de las mayores glorias de la Ciudad.

¿Fue construida «La Perla» en el Astillero de Guarnizo?

Simón Cabarga, siguiendo a José Martínez Mazas, Dean de Jaén, opina que la nao «La Perla» se construyó en Santander y que allí, en las atarazanas, se continuó la construcción naval (25)

Sin embargo, José Antonio del Río Sainz, en su obra *«La Provincia de Santander considerada bajo todos sus aspectos»* (26), en la que dedica, como acabamos de ver en el epígrafe anterior, un documentado e interesantísimo artículo a este acontecimiento histórico, dice que bajo la inspección de Bonifaz, se construyeron en las playas de Santander cinco galeras que se hicieron a la vela y trece naves más a los tres meses de llegar a nuestras costas con el encargo del Rey.

Y añade textualmente: «La nave que montaba Bonifaz dicen que se construyó en El Astillero con madera del monte Carceña, inmediato a Renedo».

Al tomar el todo por la parte, o lo general por lo particular, aplicado a la extensa bahía de Santander, ha traído como consecuencia en muchas ocasiones, dudas e imprecisiones a la hora de querer concretar con exactitud los puntos geográficos de determinados hechos más o menos importantes.

Consta también en el mismo texto que la nave que embistió al puente primeramente, fue construida en Castro Urdiales, llamada «Rosa de Castro», difiriendo de los que opinan que fue una nave construida en Avilés, pilotada por el célebre Rui Pérez.

Tampoco conocemos con precisión, el tipo de naos que componían la escuadra de Bonifaz, pues mientras del Río Sainz concreta que se componía de cinco galeras y trece navíos, otros autores opinan que las naos mayores eran carracas, en aquella época las de mayor porte.

La Academia asegura que era la carraca nave de transporte de hasta 200 toneladas y el Diccionario Marítimo expresa que era una especie de urca, comunes por aquel entonces, al modo de las holandesas.

Sin embargo, por aquella época los distintos tipos de embarcaciones ya tenían sus nombres específicos para diferenciarlas, nombres que perduraron durante siglos.

En las Partidas de Alfonso X el Sabio (1252-1284), hijo de Fernando III el Santo, en la Ley VII que trata de «Quales son los mejores nauios para guerrear, e de cómo deuen ser aparejados», se dice:

«Nauis para andar sobre la mar, son de muchas guisas. E por ende pusieron a cada vno de aquellos su nome, segund la facion en que es fecho. Ca los mayores, que van a viento, llaman Nanes. E destas ay de dos mastiles, e de vno, e otras menores, e dizen les nomes porque sean conocidas, assi como Carraca, Nao, Galea, Fusta, Balener, Leño, Pinaca, Carauela e otros barcos. E en España ha otros nauios, sin quellos que han vancos e remos, e estos son fechos señaladamente, para guerrear con ellos. E por esso les pusieron velas, e mastiles, como a los otros, para fazer guerra, o viaje sobre mar; e remos, e espadas, e tymones, para yr quande les fallesce el viento, para alcanzar a los que les fuyessen o para fuyr de los que les siguessen».

Esta armada del Rey Santo fue la primera armada nacional. Los reyes que le precedieron no la tenían; cuando necesitaban de ella, embargaban los mercantes para su servicio, abonaban a los armadores el tiempo que los ocupaban y concluida la campaña, los licenciaban (27).

Muchos son los puntos controvertidos en torno a la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo. Mientras la mayoría de los tratadistas soslayan los nombres de las naves que protagonizaron la hazaña, parece que la nave almirante construída en la bahía de Santander se denominaba «La Perla», si bien un articulista del *Vigilante Cántabro* (núm. 10 de 1841) dice que se denominaba «San Pedro de Cardeña».

La Revista General de Marina (septiembre 1947) consigna que aparte de las naves que la Corona construyó en Santander, contribuyeron con barcos y hombres los puertos de Guipúzcoa y Vizcaya, Castro Urdiales, Santoña, Laredo, Santander, San Vicente de la Barquera, Avilés, Lueca, La Coruña, Pontevedra, Bayona y Noya.

Ibáñez de Ibero (Carlos) concreta que Santa María de Neda (La Coruña) adquirió el título de villa porque sus naves fueron las que rompieron el puente de Triana.

Ya se ha indicado que las naos construídas en nuestra bahía para la tona de Sevilla, lo fueron con roble del Monte Carceña y a él dedicó nuestro poeta Amós de Escalante, el siguiente soneto, magnífico como todos los suyos.

En tus quebrados senos, ¡Oh Carceña!
retoña el roble que robusta quilla
dio a los cántabros naves y en Sevilla
plantó hace siglos la cristiana enseña.
¡Oh, si de nuevo en tu cerrada breña
hallaren presa el hacha y la cuchilla
aún logran los mares de Castilla
lucir hazañas que el monte sueña!
Sóbrale jugo a la silvestre rama;
fáltales sangre a los mortales pechos
que a esfuerzo nuevo y a grandeza guíe;
sangre que el hielo trueque en viva llama,
ociosas quejas en fecundos hechos
y a la loca fortuna desafíe.

La Marina Cántabra.

Ya se ha apuntado, al hablar de los «Vikingos», que Alfonso VIII hizo grandes obras de defensa de Santander, queriendo fomentar el comercio y la marina. Solamente podía hacerlo en el Cantábrico y parece probable que al igual que en Santander, estimuló su fortaleza en las otras tres villas de la costa, Castro Urdiales, Laredo y San Vicente de la Barquera, ya que era imposible pensar en el Mediterráneo, infestado por los moros adictos al Profeta.*

Los marinos de las Cuatro Villas, comienzan pronto a organizarse y a ser fuertes, pasando a la acometividad, ya que hasta entonces nunca pudieron sino defenderse malamente, hostilizando a los súbditos del Rey de Inglaterra Eduardo I.

El 22 de junio de 1248, tuvo lugar un memorable combate naval en La Rochela (Francia), entre la escuadra de Juan, quinto conde de Pembroke, y las de Castilla y Francia aliadas que consiguieron la victoria. Ninguna nave inglesa escapó, quedando prisioneras las que no se fueron al fondo, con 8.400 hombres, el Almirante y el tesoro de la armada.

* Diego Gelmírez, Obispo y luego Arzobispo de Santiago de Compostela, organizó en el siglo XII una armada para evitar que los sarracenos desembarcasen y asolasen las costas gallegas. Fue el primer jalón de lo que luego se llamaría Real Armada Española (28). El hombre medieval, y aun en la época de Felipe II, hacía clara distinción, al menos teórica, entre el enemigo cristiano y el infiel. Al segundo era lícito esclavizarlo y, de caer en sus manos, se esperaba un trato recíproco. En cambio, la victoria entre cristianos no daba derecho a quitar la libertad ni los bienes al vencido. Por eso, la guerra de corso contra el moro, en el Sur, presentaba caracteres muy distintos a los del Norte contra los ingleses y holandeses que, como nosotros, eran católicos, apostólicos y romanos.

Habíanse ya hecho muchas presas y cautivos de bienes y de personas —dice la Crónica General de España— habíanse causado muchos daños y temiendo el Monarca inglés que se siguieran otros mayores, ajustó nuestro Rey Sancho IV unas treguas a favor de los habitantes de Bayona, sometida a la sazón al cetro inglés. Estas treguas se ajustaron en el año 1283 hasta las próximas fiestas de Navidad.

El documento original, importantísimo para la provincia de Santander, se conserva en el famoso archivo inglés de la Torre de Londres.

La paralela expansión comercial de nuestra marina, tenía que llevar consigo la agrupación de los propios navegantes en un organismo que defendiera sus intereses en los puertos extraños y fuera capaz de representarlos ante países como Francia y la propia Inglaterra, celosos del poderío de nuestros marinos.

Así nació el 4 de mayo de 1296, en Castro Urdiales, la llamada «Hermandad del Cantábrico» o de «Las Marismas», formada por los concejos de Santander, Laredo, Castro Urdiales, Vitoria, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía.

Muy pronto la Hermandad fue reconocida por todos los países europeos como un organismo con personalidad propia e independiente, pese a depender oficialmente del Rey de Castilla.

Pero tanto acosaban a Inglaterra los marinos de las Cuatro Villas de la Costa Cántabra, que el Rey (anglo-sajón) Eduardo III expidió en 1350 diversas órdenes contra los españoles. En una de ellas ordenaba que se hiciesen rogativas por el Rey contra los españoles que se jactaban de marchar a invadir el Reino de Inglaterra y dominar el mar anglicano. El encuentro se produjo el 29 de agosto de 1350. Los navíos españoles y franceses lucharon contra la flota inglesa en la batalla de Winchelsea. La victoria fue en aquella ocasión para los británicos, pero es notable que a raíz de este combate los ingleses pactaron en igualdad de condiciones, con la «Hermandad de Las Marismas», marginando totalmente a los Reyes de Castilla.

López de Salcedo, Sánchez de Lupart y Martín Pérez, viajaron hasta Londres en representación de la Institución para estampar sus firmas con fecha 1.º de agosto de 1351, junto a la del Rey de Inglaterra Eduardo III, de forma que, por primera vez en la Historia, los leopardos del escudo real figuraron junto a la nave y la ballena del escudo de la «Hermandad» y del condado de «Biscaya». Este acuerdo se ratificó por las cofradías de pescadores, en reunión celebrada en Fuenterrabía.*

* La hermandad firmó también otros acuerdos con ciudades del Sur de Francia y en diversas ocasiones con Inglaterra y con los monarcas españoles, hasta que los Reyes Católicos, en persecución de sus fines políticos y asentados ya firmemente en el poder, sometieron a las cofradías a la legislación común en el año 1498, iniciándose de este modo un proceso de readaptación cuyo estudio reviste extraordinario interés.

Un organismo semejante a la «Hermandad de las Marismas», nació en Alemania, la «Liga Hanseática» o «Hansa de los alemanes». Esta Institución sirvió para que los germanos pudieran luchar comercialmente de una forma eficaz contra el poderío de los navíos españoles en los puertos del Atlántico Norte. Con los años, ambas Instituciones supieron repartirse sus áreas de influencia y dominio. Mientras la «Liga» dictaba sus leyes comerciales en los puertos del Norte, en Rusia y Escandinavia, los navíos de la «Hermandad» cubrían todo el comercio del Sur de Europa, fijándose en Brujas uno de los más importantes emporios comerciales de la época, el límite entre una y otra.

Hacia el año 1200 llegó la brújula a Europa y con su auxilio los navegantes conocieron mejor las costas, las mareas, las corrientes y la profundidad de los fondos marinos. Para la confección de las Cartas y «Guías para la Navegación», es seguro que los pilotos españoles, vizcaínos y santanderinos, fueron los encargados de aportar los datos precisos.

Pero fue otra acción más importante aún llevada a cabo en el siglo XIV contra los ingleses, la que trajo como consecuencia nuestra hegemonía naval por aquella época, y precisamente también en La Rochela, ese puerto hoy decaído de su antiguo esplendor y que fue en la edad media uno de los principales, no sólo de Francia sino de toda la costa europea.

Cuarenta naos —todas ellas de Santander, según refieren las crónicas— más 8 galeras y 13 barcasas, salieron de nuestro puerto a las órdenes de Ruy Díaz de Rojas, en ayuda de Francia para la conquista de La Rochela, en cuyo puerto se encontraba anclada la escuadra inglesa, sin que los franceses pudieran utilizarlo para su comercio así como tampoco otros de la misma costa, ocupados por el enemigo.

La flota castellana, aprovechando sus mejores condiciones marineras y superior artillería, destruyó a las naos inglesas que por ser de más calado e inmovilizadas por la bajamar, no pudieron defenderse adecuadamente.

Fue una gran victoria esta del día de San Juan Bautista —24 de junio del año 1372— y aunque las fuerzas francesas no lograron entrar, de momento, en la Ciudad, lo más importante, el dominio del mar, estaba asegurado. Fue el 8 de septiembre cuando La Rochela se rindió a los castellanos y franceses que luego riñeron por el reparto del botín.

Al llegar la armada a Santander después de capturar a su regreso 4 naos bordelesas, se le tributó un homenaje triunfal. La villa de Santander acuñó una moneda con la inscripción «Anglis proelio navali superatis et fugatis» (Vencidos y ahuyentados los ingleses en combate naval).*

* La medalla acuñada por el combate de La Rochela lo fue recordando la que los ingleses acuñaron en 1350 por su discutido triunfo en el combate de Winchelsea, en la misma embocadura del Támesis, combate este que fue llamado por los británicos, la batalla de los españoles en la mar, en la que según el historiador M. Harrys «Inglaterra humilló por primera vez en el Océano el orgullo 'pérfido' de los españoles». De

Desde este célebre 24 de junio hasta el desastre de la Invencible que marcó el principio de nuestra decadencia, puede decirse que las naos españolas dominaron las olas.

A los tres años, otra importante armada compuesta de 80 naos, apresó en el mismo puerto de La Rochela, 85 enemigas.

Las naves que el Almirante de Castilla regía en 1374, tenían soberbio tillado con dorados a proa y popa, guarnecidos de festones con pinturas a los costados.

Se dice que en el año 1379 pasaron al servicio de Francia una especie de naves castellanas de gran magnitud «a cuya presencia apenas osaban parecer las inglesas».

Navíos hubo en Castilla que llegaron a tener 176 pies de eslora y 46 de manga, elevándose, lo que parece increíble, el castillo de popa 96 pies sobre el agua. «No parecían bajeles sino castillos o ciudades», —escribía el historiador napolitano Colenuci—, los que el Rey Alfonso V llevó a Italia.

Con naves tan poderosas y marinos tan experimentados, se explica que la flota castellana fuese dueña del mar durante las últimas centurias de la edad media (30).

Ya en el siglo XV cabe destacar la armada compuesta de 40 naos que al mando del Capitán Fernando Pérez de Ayala y del santanderino Ruiz Gutiérrez de Escalante, volvió en 1419 a sitiar Bayona por mar y por tierra, quemó San Juan de Luz y Biarritz, corrió la tierra de Burdeos y destruyó Solarique, etc.

Pero estas campañas culminaron en el siglo XV con la presencia en la historia de nuestra Marina, de un personaje digno de eterna memoria, el primer Conde de Buelna don Pero Niño a quien podemos llamar el de las «fazañas de la Armada Cantábrica» y el que, además, tuvo la dicha de tener por Alférez a Gutiérrez Díaz de Games, autor del monumento literario de suma importancia histórica conocido por el nombre de «*Crónica de don Pero Niño*» que ha popularizado los hechos del famoso personaje.*

Con amplitud y profundidad trata este importante tema de la Marina Cantábrica, desde sus orígenes hasta el siglo XVI don Antonio Ballesteros en su obra de este mismo título, editada por la Excm. Diputación Provincial de Santander en el año 1968, con motivo de la celebración de la II Semana Naval de España en Santander (31).

lo que resulta que el adjetivo «Pérfido», tantas veces empleado por los españoles contra los ingleses (la pérfida Albion del tópico), fue inaugurado por los ingleses contra los españoles (R. G. M. noviembre 48).

* El Rey don Juan concedió con fecha 13 de mayo de 1431 a Pero Niño el título de Conde de Buelna.

Sobre las consecuencias políticas de estos hechos tan trascendentes en la historia naval, Vicente Rodríguez Casado concreta (32):

«Con la importancia marítima que adquirió Aragón en el Mediterráneo, Castilla en el Cantábrico y Mar del Norte y Portugal en el Océano, la Península Ibérica se consolidó en la baja edad media como primera potencia naval del mundo cristiano. Rival de Venecia y de Génova en la lucha por los mercados de Oriente, va a lanzar pronto sus flotas en busca de un nuevo camino de las indias lanzándose al Occidente y descubriendo el Nuevo Mundo».

«Realmente, uno de los motivos principales de la guerra de los Cien Años entre Inglaterra y Francia, había sido conquistar el señorío del Mar del Norte. La consecuencia inesperada fue que lo ganó España, en aquel entonces también potencia económica».

Efectivamente, con fecha 3 de agosto de 1492, salen de la bahía de Palos de Moguer las tres carabelas, «Santa María», la «Niña» y la «Pinta», para realizar el viaje más memorable que registra la historia. Los Reyes Católicos ya habían expedido previamente (30-4-1492) en Granada a favor de Cristóbal Colón, el título de Almirante, Virrey y Gobernador de las islas y tierra firme que descubriese.

Y de la raza de nuestros marinos de aquella época, algo nos podría decir el vasco Machín, natural de Munguía, que con fecha 27 de septiembre de 1538, se defendió con una sola galera contra 80 de los turcos (¿no serían 8?) y que hecho prisionero más tarde por Barbarroja, prefirió la muerte a abjurar de su religión como se le proponía o aquella pinaza cántabra que en el año 1612, persiguiendo ballenas, alcanzó los 78° 30' de latitud Norte, altura que sólo dos siglos y medio más tarde sería de nuevo alcanzada. (R. G. M. octubre 1947).

Nos hemos permitido hacer estos breves comentarios sobre la Marina Cántabra porque es seguro que muchas de estas naos que tanta gloria alcanzaron para Castilla, fueron construidas en Guarnizo. No existían entonces registros pormenorizados, o al menos no han llegado hasta nosotros, para identificar tantas y tantas naos como entonces se construían y conocer su procedencia, si bien podemos hacer conjeturas de que con pocas variantes, salían de los mismos lugares y parajes que después, al correr de los años, fueron conocidos como astilleros de construcción. Y Guarnizo fue uno de ellos y no de los menos importantes como claramente se deduce por el hecho de que en el siglo XVI, como veremos en su momento, se dispuso que nuevamente se pusiera en servicio este antiguo astillero.

Ya a las puertas de la edad media, los Reyes Católicos, para impulsar la industria naval, publicaron con fecha 3 de marzo de 1478, una pragmática concediendo premios a los que construyesen embarcaciones de 600 a 1.000 toneladas.

Cerraremos este capítulo con una cita notable del célebre Antonio de Nebrija en su «*Crónica de los Reyes Católicos*», al hablar de la Marina Cántabra: «Son gente sabia en la carta de navegar y esforzados en las batallas marinas y tenían naves para ellas y en estas tres cosas eran más instructos que ninguna nación del mundo». (R. G. M. diciembre 1948).

Guarnizo en el «Becerro», famoso libro de las Behetrías de Castilla.

Este famoso libro original del siglo XIV, en su versión de 1867, se ocupa de Guarnizo en dos ocasiones.

La primera, en el prólogo del editor, donde éste trata de exponer las canteras de donde ha extraído los materiales para fundar la base de la obra. Creemos —dice el editor— que son sólidos, si bien no abrigamos la pretensión de que sean indestructibles: son la *Crónica de Don Alfonso*, la de Don Pedro y el mismo libro *Becerro*. Existen varios hechos que concordándose entre sí pueden resolver cuestiones como son la cerca de Algeciras por el Rey Don Alfonso, la muerte de éste y la muerte de Garcilaso por el Rey Don Pedro.

Precisamente para esclarecer la muerte de Garcilaso, hace la siguiente cita de la Décima Merindad de Castilla (Asturias de Santa Illana). Respetamos la grafía original.

«GUARNIZO.—Este lugar es behetría e que toman qual señor quieren e non an ciertos naturales e que garcía laso en su vida auía entrado todas las heredades e suelos por mañerías (derechos que tenían los reyes y señores de suceder en los bienes a los que morían sin sucesión legítima) e esto que lo tiene todo garcía fernandez manrique». Así, pues, en aquella época mandaba en Guarnizo después del Rey, Garcilaso a quien sucedió García Fernández Manrique.

En la misma Merindad incluye el *Becerro* a Pie de Concha por estar relacionado también con Garcilaso. Dice así:

«Pie de Concha.—Derechos del Rey... e garcilaso el viejo en su vida lieua (lleva) las tres partes e el abat de aguilar lieua la quarta parte e después que murio garcilaso el viejo lieuaron los sus hijos asi lieualo agora pedro ruiz de villegas las tres partes saluo la quinta parte de las tres dichas partes que solía lieuar garcilaso el que mato el rey en burgos et lieualo el que manda el rey.

La segunda ocasión en que el *Becerro* se ocupa de Guarnizo, del obispado de Burgos, es en las págs. 131-32, versión citada de 1867.

En su comienzo repite textualmente lo que de él se dice en el preámbulo que ya hemos transcrito y añade:

«derechos del rey. Dan al rey por martiniega (tributo a pagar el día de San Martín) cada año por el sant martin los del dicho lugar quarenta e cinco mrs. Dan al cogedor e al entregador por prendas e por carta de pago tres mrs. Pagan al rey servicios e monedas quando los echa en su tierra. Et otro

si que la justicia e los omezillos (homicidios) de los fijos dalgo del dicho lugar son del rey. Dan cada año de cada casa poblada a su señor por el sant martin dos mrs. Toma el señor a cada uno quando fina por nucion (daño) veynte mrs. Et lieua el señor los omezillos de los peones. Et otro si quando fina ome o muger del dicho logar e non dexa fijos legitimos que los toma el señor por mañeria todos los bienes que dexan.

Et que los del dicho logar que no pagan a su señor deuisa ninguna».

Ferrerías medievales del Cantábrico (33).

Desde principios del siglo XIV, muchas debieron ser las ferrerías montadas en la cornisa del Cantábrico, en torno a las explotaciones del mineral que guardaba en su seno.

«Sepades —decía el privilegio que en 1409 otorgó Enrique II en ratificación de otro de su padre Alfonso XI de 1363— que los nuestros ferreros y los abastecedores de sus ferrerías que son de la Faya, del Valle de Mena hasta Ontón y Llanes, nos enviaron a pedir merced que ellos no habiendo de uso nin de costumbre pechar moneda ni tributo ninguno salvo su cincuin sueldo, de todo quintar de fierro... y en su virtud eximía a los ferreros de moneda forera y de todo pecho, ordenando a los merinos, escribamos, alcaldes, etc, que no molestasen...».

Hubo después otras rectificaciones y confirmaciones como las del Rey Don Juan en 1418; la de los Reves Católicos en 1481; la de Carlos I y su madre Doña Juana en 1529; la de Felipe II en 1574; la de Felipe III en 1605 y la de Felipe IV en 1686.

Comienza a utilizarse la pólvora en ingenios de guerra.—Juan Ximón «Maestro de facer bombardas».

La creencia generalizada de que la pólvora fue inventada por los chinos, no tiene ningún fundamento de garantía.

Documentos chinos traducidos por Padres Jesuitas señalan que la pólvora se conocía en China con anterioridad al siglo VIII pero esto está en contradicción con el libro de Marco Polo que es de 1293, en que el famoso viajero, al tratar de las armas empleadas por los chinos, sólo habla del arco y de las flechas.

Existe gran incertidumbre sobre la invención de la pólvora. La versión más generalizada por ahora es la de que el descubrimiento fue casual y se debe al fraile alemán Severino Barthold-Schwartz quien haciendo un experimento de alquimia, mezcló en un mortero salitre, azufre y carbón en la proporción de 6-1-1 y lo dejó cubierto con una tapadera mientras se dedicaba a otras manipulaciones. Por un accidente fortuito la mezcla se incendió y, al explotar, la tapadera salió violentamente disparada contra el techo, poniéndose con ello de manifiesto la potencia explosiva de la mezcla (R. G. M. abril 1947).

Sea de ello lo que fuere, como la historia de Guarnizo culmina con su Real Astillero del siglo XVIII, bueno será ya hacer constar que si no la primera, fue una de las primeras ocasiones en que se utilizó la pólvora en España para ingenios de guerra, en el sitio de Algeciras en 1342, plaza que defendían los moros, según se desprende de la lectura de la Crónica de Alonso el Onceno.

«E tiraban (los moros) muchas pellas de fierro que les lanzaban con truenos de que los cristianos habían muy grande espanto ca en cualquier miembro de ome que diesen levábalo a cercén como si lo cortasen con cuchillo; e quanto quiera que ome fuese ferido della luego era muerto e non avia cerrugía ninguna que le pudiese aprovechar; lo uno porque venía ardiendo como fuego e lo otro por que los polvos con que lo lanzaba eran de tal naturaleza que cualquiera llaga que ficiesen luego era ome muerto; e venía tan recio que pasaba un ome con todas sus armas» (34).

Precisamente en el mismo año 1342, a la altura de Guarnesey, la escuadra de La Cerda, llamada también de Don Luis España, luchó contra la inglesa. Además de que las naves cántabras eran más potentes que las inglesas, utilizaron un arma nueva que a lo largo de los siglos, habría de introducir profundas modificaciones en la vida de los hombres. Según la misma Crónica de Alfonso XI antes citada, las naos cántabras «Disparaban gruesas barras de fierro». ¿Se trataba realmente de artillería de pólvora? (R. G. M. noviembre 1948).

Hasta mediados del siglo XIV no se encuentran datos veraces sobre el empleo de la artillería en las naves, cuando por el año 1359 el Rey Don Pedro de Castilla quiso retar a su homónimo el de Aragón en el elemento donde se tenía considerado por más fuerte; y ante Barcelona se presentó la armada de los castillos y leones; y desde una nao ragusese surta frente al convento de San Francisco, hizo fuego una lombarda, astillando la obra muerta del «Uxer» castellano, matándole un hombre, resintiendo el palo mayor y llevando parte del castillo en pocos disparos.

El uso, pues, de la artillería en las naves fue posterior al de en plazas y castillos como era lógico, dadas las dificultades de emplear en naves, relativamente pequeñas, las enormes lombardas que se apuntaban a golpes de remo y timón y cuyo retroceso pondría en peligro la debilidad de los cascos.

Se considera que fue en la conquista de La Rochela por la marina Cántabra en 1372 cuando por primera vez se empleo con eficacia la artillería naval.

Ya a comienzos del siglo XV se aprecian los progresos de la artillería en el uso de balas incendiarias: «Ficieron los maestros del artillería una pellas grandes de hilo, cáñamo e pez e alcrevite e pólvora, confectionados con otros materiales de tal manera e compostura, que poniéndoles fuego echaban de por sí por todas partes centellas e llamas espantosas. Había maestros lombarderos e ingenieros e pedreros, que facian piedras de canto e pelotas de fierro; e todos los maestros que eran necesarios e sabían lo que se requería para facer la pólvora... Había muchos oficiales ferreros, carpinteros, fundi-

dores e carboneros que tenían cargo de facer carbón para las fraguas, y esparteros que facían sogas y espuestas... e havia otros maestros de facer pólvora, la cual se guardaba en cuevas que facían debajo de tierra».

Cañón es nombre aumentativo, y caña siguieron llamando los artilleros españoles, casi hasta nuestros días, a la parte anterior de las piezas (35).

Tuvimos en Santander en el mismo siglo XV un célebre «Maestro de facer bombardas», llamado Juan Ximón que en 1415 cedió al Cabildo de la Abadía de Santander la capilla consagrada a San Simón y San Judas, situada en el barrio que todavía conserva este nombre. Otros parientes del maestro Ximón, avicinados igualmente en Santander, como Pedro Gutiérrez Ximón y Juan Ximón, presentaron en el año 1430 las cuentas relativas a los trabajos efectuados en la fundición de tres bombardas para el Rey: «Una que tira cinco quintales, otra que tira tres v otra pequeña».

Estos singulares artífices desplazábanse por orden del Rey a diversas ciudades españolas a fundir piezas de artillería, Soria, Valladolid y más tarde Sevilla donde permanecieron desde enero a abril de 1480 realizando distintas fundiciones artilleras.

Falleció Juan Ximón el 2 de septiembre de 1480 y sus familiares continuaron fundiendo piezas de artillería asociados a otros santanderinos. En 1488 fueron, por orden de los Reyes Católicos, a Vizcaya, a hacer «tiros de polvo de artillería así grande como mediana y pequeña».

Los grandes servicios prestados por Juan Ximón a la Corona fueron reconocidos por los Reyes cuando el 20 de mayo de 1476 le nombraron en una Real Cédula Alcalde del Castillo y fortaleza de Santander, dándosele también, según otra disposición Real firmada en Toro el 15 de noviembre de igual año, «un solar para edificar unas casas en la villa santanderina» (36).

A la «bombarda», del latín «bombus», ruido, se la denominaba en Castilla más corrientemente con el nombre de «lombarda». Aparece citada en España por primera vez en la «Crónica de Pedro IV de Aragón» (año 1359).

Heráldica (37).

Guarnizo tuvo su primitivo solar en el lugar de Guarnizo cuyo nombre tomó, hoy del Ayuntamiento del Astillero y partido judicial de Santander.

Otra casa del mismo apellido hubo en Trasmiera y otra en las inmediaciones de San Sebastián.

Armas:

La casa del citado lugar de Guarnizo ostenta: escudo cuartelado; 1.º y 4.º de plata, con una encina de sinople y un lobo andante, de sable, al pie del tronco, y 2.º y 3.º, de gules, con una espada de plata con la guarnición de oro.

La de Trasmiera (Santander): de azur, con un castillo de oro y un león del mismo metal, atado a la puerta con una trailla de sinople, Bordura de gules, con 8 veneras de oro.

Los Guarnizo de Guipúzcoa, usaron: escudo cortado por una barra de oro, engelada en cabezas de dragones de sinople. La partición alta, de gules, y la baja, de sinople, ambas sin figuras. Bordura de oro lisa.

Hita manifiesta que algunos de Guarnizo de la casa solar del lugar de Guarnizo (Santander) ostentan también estas armas: de oro, con una torre de piedra, sumado su homenaje con una garza. Al pie de la torre dos lobos de sable empinados a sus muros y puestas, como aquélla, sobre ondas de agua de azul y plata, en las que aparecen dos naves, una a cada lado de la torre. En las almenas de ésta, dos piezas de artillería, y en su puerta, que es de plata, este lema en letras de sable; «Sic vincitur semper».

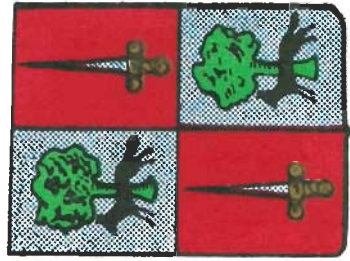
Los escudos que solemos ver en Guarnizo y los esparcidos por toda la geografía montañesa, tienen generalmente su origen en los siglos XVII y XVIII. Hidalgos sin fortuna marcharon a Indias a conquistarla, y al serles ésta favorable, de vuelta a su tierra, se apresuraban a labrarse una nueva vivienda o a mejorar la de sus mayores, proclamando en la historiada heráldica de sus escudos, la antigüedad de su apellido y el renovado esplendor que le aportaba su conquistada riqueza.

Miles de casonas —y de casucas—, dice G. Echegaray, tienen con leves variantes esta misma historia y en ellas buscan su tronco familiar gentes de toda España y de media América.

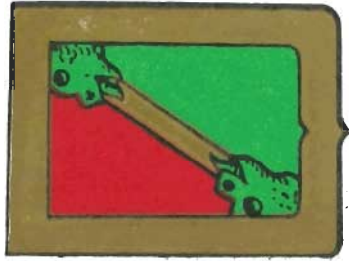
Régimen administrativo de Guarnizo en el siglo XV (38).

Guarnizo ha pertenecido desde época inmemorial, al Real Valle de Camargo, el cual, a su vez, pertenecía en la antigua geografía cántabra a la Merindad de las Asturias de Santillana, integrada por nueve valles, a saber: Cayón, Penagos, Villaescusa, Camargo, Piélagos, Reocín, Alfoz de Lloredo, Cabezón y Cabuérniga.

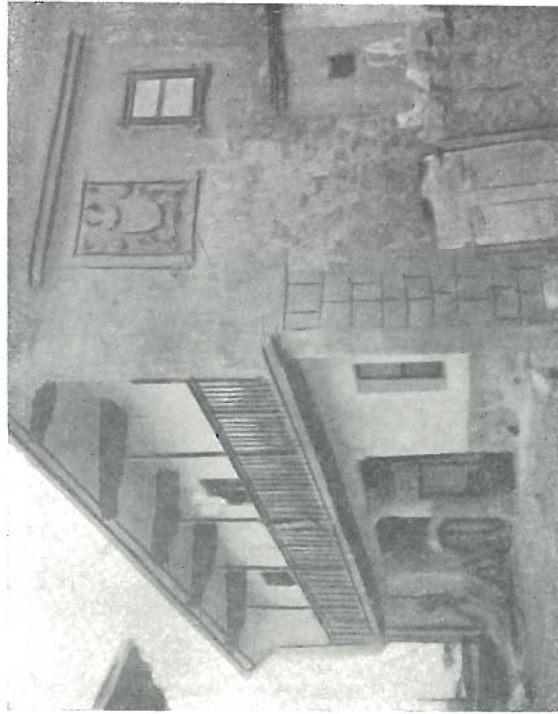
En el siglo XV concretamente, el Real Valle de Camargo estaba compuesto de once Concejos que eran los siguientes: Camargo la Mayor, Camargo la Menor, Guarnizo, Escobedo, Vibero (conocido después con el nombre de Revilla), Cacicedo, Igollo, Herrera, Muriedas, Estaños y Maliaño, y las Torres de Estaños, de Maliaño, de los Herreras, de Escobedo, de Orozco, más cuatro Torres en Igollo de los Portas y la de Herrera, solariega, de este apellido.



994. Guarnizo, de Guarnizo.



996. Guarnizo, de Guarnizo.



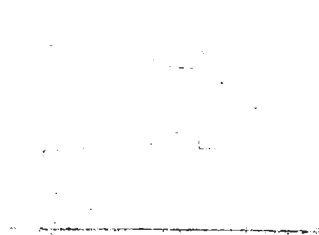
Casona antigua con escudo heráldico, en la calle de Subiejas, de Guarnizo.



995. Guarnizo, de Trasmiera.



997. Guarnizo.



100



100

CAPITULO III

EDAD MODERNA

Siglo XVI.—El Astillero de Guarnizo en la época imperial.

El descubrimiento de América deparó a los españoles nuevos horizontes donde desarrollar su condición de aventureros y conquistadores. Esto hizo que la marina española se dispersara y en contra de lo que pudiera parecer a primera vista, se debilitó sobre todo en su aspecto constructivo.

El Emperador Carlos I otorgó el 21 de mayo de 1535 a don Pedro de Mendoza el derecho de conquista del Río de la Plata, autorizándole no sólo a apoderarse de las tierras y provincias de Solís, sino a avanzar hacia el Oeste en dirección al Mar del Sur (Pacífico) para tomar 200 leguas de costa que empezaran en la parte en que acabaran las de Almagro.

Doce carabelas y galeones, con cien caballos y 2.200 hombres integraban, aproximadamente, sus efectivos. Era la primera vez que una flota de esa importancia se dirigía al gran Estuario del Plata.

El peligro estaba —y a esto vamos— en el bajel mal ensamblado, que *a pesar de los excelentes materiales vizcaínos y cántabros*, solía, a los pocos años de uso, abrirse en las costuras y anegarse con los golpes de la mar. Estaba igualmente el peligro en los cálculos falaces de la estiba, en la ausencia de corredera, en la ignorancia de los escollos y en los ciclones repentinos. Se hallaba, finalmente, en las fiebres malignas, en la sed y el hambre y en los odios de a bordo, que, nacidos, del menor choque y exacerbados por los roces inevitables, incitaban a motines y acarreaban la catástrofe final.

Una facción de esta expedición desembarcó, después de diversas peripecias, el 2 de febrero de 1536, en un lugar que consideraron propicio para la fundación de una ciudad, lugar que bautizaron con el pomposo nombre de «Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Aire» y que más tarde se redujo, poco a poco, hasta quedar en «Buenos Aires» (39).

Esta referencia nos hace creer que un buen porcentaje de aquellas naves que se utilizaban para la conquista del Nuevo Mundo, procedían de la costa cantábrica.

Ya los Reyes Católicos, para fomentar la fábrica de naos de gran porte, publicaron una Real provisión de fecha 10 de noviembre de 1495, ofreciendo acostamiento de 100.000 maravedís (33 hacían un real) a los que las hicieren de 1.000 toneladas, y más al respecto si excedían de éstas.

Por la misma Provisión se ordenaba fueran preferidos en la carga los navíos grandes a todo navío menor.

La vida lánguida de nuestros astilleros decae en los últimos años del César, cuando España se enfrenta con los gigantescos destinos que le plantea su naciente Imperio.

La debilidad de la marina española y el poco respeto que le tenían las potencias extranjeras, puede deducirse del siguiente hecho.

En el mismo puerto de Santander, en mayo de 1555 (al año siguiente fallecería el Emperador), se hallaba fondeada y dispuesta para partir, una nave de 500 toneladas, en la que debía embarcar para Flandes don José de Guevara, Maestre de Campo, señor de la villa de Escalante y más tarde Virrey de Nápoles, cuando inopinadamente se presentó una zabra francesa que sencillamente y en pleno día, se apoderó de la nave en cuestión, llevándosela sin ningún incidente, con viento fresco, ante la estupefacción tanto de los vecinos como de la gente de mar y del armador que lo era don Fernando de la Riva que en aquellos momentos se encontraba en los funerales de su esposa, sin que nadie pudiera hacer nada por evitar tamaño atropello.

Tal era el abandono de esta actividad en Cataluña, que no quedó en Barcelona ni un maestro que supiera enramar una galera; por lo que en el año 1562 se envió al Capitán Arana con 300 vizcaínos de maestranza, a los que se les asignó el sueldo excepcional de dos reales diarios, que pareció excesivo al entonces Capitán General García de Toledo.

Mas la reacción de Felipe II fue rápida.

Aunque eran perfectamente conocidos los motivos que paralizaron la construcción naval, envió el Rey a Cristóbal de Barros, hombre de gran competencia náutica, para que investigara en las costas del Norte las causas de la decadencia y propusiera los remedios que impulsaran la industria marítima.

No se durmió Barros en el desempeño de su cometido y redactó un notable informe señalando lo que se necesitaba para tener naos. Primero montes, fierro y cordaje —decía—; segundo dinero para utilizar estos materiales; tercero que no se vendan las embarcaciones al extranjero, y cuarto ordenanzas bien meditadas que estimulen el interés de los particulares.

El mismo Barros desempeñó el puesto, recién creado, de Superintendente de Fábricas, Montes y Plantíos en la Costa Cántabra; y en los astilleros de Guarnizo y Pasajes, resucitados con el nuevo estímulo, se construyeron varios galeones para la Armada Real y se comenzaron otros en las Indias Occidentales.

En Guarnizo concretamente, se construyeron entonces nueve galeones; tres cuyos nombres no han llegado hasta nosotros, y que terminados en el año 1583, salieron del puerto de Santander despachados para Cádiz según comunicación de Barros. Los seis restantes quedaron listos al año siguiente, efectuando su arqueo el mismo Barros según Certificado expedido por don Antonio de Eraso, secretario de S. M., en el que constan los siguientes datos:

*

Galeón «San Medel y San Celedón», que va de Almirante. Arqueó	656 Tons.
Galeón «San Juan», que va de Capitán	650 »
Galeón «San Felipe y Santiago»	638 »
Galeón «Santiago el Mayor»	650 »
Galeón «La Ascensión»	642 »
Galeón «San Pedro»	630 »

La construcción se efectuó bajo la dirección e inspección del mismo Cristóbal de Barros cuya capacidad y competencia elogiaba Felipe II en carta que escribió con fecha 29 de agosto de 1581 al Duque de Medinasidonia (40).

Conviene resaltar que el resucitar en aquella época el Astillero de Guarnizo, según frase de J. Carlos de Luna, ** significa que anteriormente había sido normal la construcción de naos en estas riberas, aunque no hayan llegado hasta nosotros nombres y datos; y, además, que era la primera vez en la historia patria, que se formaba en realidad una armada nacional, o sea, construída con cargo al erario público, novedad entonces introducida, aunque existiera ya el precedente de la escuadra del Almirante Ramón de Bonifaz, construída para la toma de Sevilla.

El primer Superintendente del Astillero de Guarnizo —al decir de Fernández Duró— fue don Cristóbal de Barros por el año 1563 y el segundo don Juan de Cardona en 1589.

Juan Martínez de Recalde que había zarpado de Santander para Lisboa con los galeones construídos en Guarnizo y entregados por Cristóbal de Barros el 29 de junio de 1581, escribió a S. M. una carta el 4 de julio de 1584 manifestándole que los galeones eran buenos, fuertes y bien labrados; el cargo que llevaba, la calidad de los mástiles, ajuste y pago de gente, provisiones que se iban a embarcar, retraso de la salida por falta de marineros y que deseaba

* En otros lugares figura «San Miterio».

** J. Carlos de Luna, seudónimo de Luis Carrero Blanco, almirante.

la pronta llegada de éstos para reforzar su gente y abreviar el viaje por estar la estación muy adelantada.*

En nada se distinguía por esta época una Armada Real de una flota de comercio, hasta el punto de que el Almirante Recalde, antes de hacerse a la mar en esta ocasión, pidió autorización al Rey para arbolar su Estandarte; porque sin él «parecía su armada convoy de naos que iban a venderse a Sevilla».

Felipe II pidió, además, por carta de 10 de enero de 1583, que se prepararan en las Cuatro Villas de la Costa Cántabra, 8 pataches y 15 pinazas, también para la armada que reunía en Lisboa.

Y por los mismos años, 1584-86, se construyeron, además, más galeones y 6 galizabras.*

Es de notar que así como Sevilla construía en sus atarazanas especialmente galeras, los puertos del Cantábrico monopolizaban la fábrica de naos a vela (41).

Las galeazas eran un tercio mayores que las galeras normales. Con 50 ó 60 remos, tenían un importante castillo a popa y otro pequeño a proa y estaban armadas de artillería más potente. Fueron principalmente venecianas. Pero se sobreestimó su poder; el capitán de una galeaza debía jurar que aceptaría el combate ¡contra 25 galeras! (42).

Entre los estímulos introducidos para fomentar la construcción naval, el más importante fue el socorro de 40 ducados por tonelada con cargo a la Real Hacienda, para galeones de más de 400 toneladas, socorro importantísimo dado el costo de la construcción naval en aquella época.

Barros convocó Juntas en Sevilla y Santander con objeto de determinar principalmente las dimensiones ideales que debían tener los nuevos galeones, estimando la Junta de Santander que debían tener treinta codos de quilla, trece de manga y cuarenta y cuatro de eslora, fuertes de miembros, portas altas... Pero tampoco estas Juntas acertaron a proyectar una nao que respondiera a las exigencias del Océano, pues, con mucha suerte, las que entonces lo surcaban, solamente soportaban tres o cuatro travesías con costosísimas carenas.

De todas formas, durante el siglo XVI sufrió una importante evolución el diseño de los buques en su carrera hacia el navío (el galeón fue la nave puente entre la galera y el navío), así como el concepto de composición de escuadras, lo que entrañaba ya la complejidad de un combate naval.

* El original de esta carta se encuentra en Sevilla, leg. I de «Papeles tocante a la Junta de Armadas de 1550 a 1608»; y copia en el Departamento Hidrográfico T. 23 así de dicha carta como de las que el ministro Mateo Vázquez dirigió sobre este asunto a don Antonio Eraso, con fecha 15 del citado julio y al mismo Recalde con respuesta facilitándole los medios para su pronta salida.

* Galizabra (palabra compuesta de galera y zabra), era una embarcación más propia del mar de levante, con velas latinas, de 100 toneladas aproximadamente. Era rara la que pasaba de 200 toneladas, y si eran pequeñas, de 40 a 70 toneladas, se denominaban tartanas. Se solían llamar también «Saetias», «Polacas» o «Pollacras» y «Flautas».

Basta para ello comparar la composición de las escuadras de Lepanto y la Armada Invencible, aun teniendo en cuenta que el intervalo transcurrido entre ambas acciones fue de solamente 17 años así como la diferencia del medio en que se llevaron a cabo, según datos tomados de J. E. C. Fuller (43).

	<u>Lepanto</u>	<u>Armada</u> <u>Invencible</u>
	(1.571)	(1.588)
Galeras... ..	215	4 (que no llegaron a zarpar)
Galeazas	6	4
Galeones	26	20
Bergantines y fragatas ...	76	—
Mercantes armados	—	44
Urcas	—	23
Pataches	—	22
Zabras	—	12
Total	323	130
Hombres	80.000	30.350

Sin embargo, en una prestigiosa revista de actualidad que se ocupa de temas marinos (44) al tiempo que facilita otras interesantes noticias sobre la Armada Invencible, se lee que el día 22 de septiembre de 1588 llegaron de regreso los primeros veinte navíos a Laredo y que después fueron ocho las galeras de la Escuadra de Castilla las que entraron en Santander, fondeando en días sucesivos otras en diversos puertos del Cantábrico. Por otra parte, y aunque ello no sea rigurosamente probatorio, si se examinan algunos grabados que representan esta escuadra en acción, se aprecia la presencia de galeras en ella. Dice N. Williams que cuatro galeras mediterráneas hubieron de regresar a poco de salir, por las malas condiciones de la mar (45).*

El puerto de Santander, representando a las dos Castillas, contribuyó con 13 galeones, 1.700 soldados y 300 piezas de artillería; comandante don Diego Flórez Téllez.

El Duque de Medinasidonia entró en Santander seguido de medio centenar de naves que con la tripulación enferma y demacrada, eran una triste caricatura de aquellos navíos de porte altivo que dos meses antes estaban fondeados en el puerto lisboeta. Martínez de Recalde moriría apenas llegado a San Sebastián; Oquendo fallece a poco de tocar tierra española y otros muchos capitanes quedaron en las costas de Irlanda.

A los barcos que regresaron a Laredo, se les ordenó que se trasladasen a Santander por ser puerto más seguro.

* En una descripción de las galeras de aquella época (1581), leemos: «Y por la curiosidad de algún lector que querrá saber qué nombres tenían las galeras, lo pondré aquí: La Capitana que es la Real; la Princesa, la Duquesa, la Diana, la Lupiana, la Luna, la Leona, la Ladrona, la Brava, la Granada, la Leiva...».

En la relación de barcos surtos en Santander el 1.º de octubre, figuraban 36 galeones, naves y urcas gruesas y 14 pataches, zabras y carabelas, con un total de 5.000 hombres de guerra y 2.284 de mar. Entre los galeones, se hallaban los seis de Guarnizo anteriormente reseñados.

La presencia en nuestra bahía de esta escuadra derrotada, planteó a Santander muy graves problemas económico-sanitarios. «Venían los bajeles, según informe del Duque de Medinasidonia, llenos de calamidades y miserias, sin género de aparejo, velas y arboladuras, sin marineros, porque todos los más son muertos y están enfermos, y si no fuera por los soldados sanos no hubiera quien marineara las velas, y venían mal por el trabajo y porque comían ocho onzas de vizcochos y un cuartillo de agua y medio de vino, sin compañaje ninguno, y esto más de mes y medio».

Las calles de la villa llenáronse de soldados y con el fin de que no marchase ninguno sin licencia, se puso en los caminos gente de guardia. Permitíase salir únicamente a los aventureros y sus criados y a algunos soldados quemados y llenos de sarna que podían andar e irse a donde pudieran convalecer, «Porque si todos se hubieran de poner en los hospitales, no cupieran en la mitad del lugar.*

Felipe II comenzó a preparar nueva escuadra y contrató la fabricación de cuatro galeones con don Fernando de la Riva Herrera que los construyó en Guarnizo bajo la dirección de don Juan de Cardona.

El 1.º de febrero de 1590 se botó al agua el «San Pablo»; tenía un desplazamiento de 788 toneladas que era el tamaño aproximado de los grandes buques de la época.

Cada galeón llevaba 4 piezas de artillería de hierro colado.

Se arquearon en 1591 según las nuevas normas dictadas en agosto del año anterior y sus arcos fueron norma para los proveedores de la Armada y corregidores de las demarcaciones costeras en que había astilleros, o sea,

* Melchor Fernández Almagro, en su obra «Política Naval de la España Moderna y Contemporánea», dice a este respecto.

«A los pocos años de la gloria radiante de Lepanto, perfectamente asimilada por la conciencia nacional, se produjo, por encima de otros episodios reveladores, el desastre de la Gran Armada que llamaron 'Invencible'».

Nosotros no aceptamos la «disculpa meteorológica» tan popularizada ni la disculpa de la incapacidad del mando de Medina Sidonia, a que tan aficionados fueron los eruditos. Para nosotros, la causa única determinante de la catástrofe fue que el Rey «no envió a su escuadra a luchar contra los elementos», por confesión propia, y debió hacerlo.

Nuestra Marina era mediterránea y, nuestros esforzados soldados, buenos para batirse en el tranquilo mar sin mareas ni corrientes. Si la armada hubiese ido tripulada por gentes a quien no marease la vaga de mar; si hubiéramos sabido vencerla también habrían caído los ingleses, a pesar de Medina Sidonia, que no eran aquellas épocas de preciosismo en materia de táctica naval. Para dominar ultramar, había primero que dominar las aguas y en la época de los austrias decía nuestro vulgo: «La mar para los peces y para los ingleses».

las Cuatro Villas de la Costa Cántabra, Vizcaya, Guipúzcoa, Cádiz, etc. para evitar diferencias y protestas que eran entonces muy frecuentes por este motivo. La tonelada de arqueo equivalía a la capacidad de dos pipas de 26½ arrobas.

Para estos cuatro galeones, desde noviembre de 1588 hasta fin de junio siguiente, se entregaron 63.000 ducados; además se invirtieron para ellos 29.000 ducados en pertrechos, dando lugar a muchas consultas y censuras la adquisición de calabrotes para remolque por considerar que no eran absolutamente necesarios y haber resultado caros en exceso.

Las propuestas que hizo el Corregidor de las Cuatro Villas de la Costa S. Luis Faxardo para capitanear estos 4 galeones, fueron:

Francisco de Huxó con más de 30 años de servicio en Flandes, Inglaterra y costa de Francia.

Rodrigo de Escalante, con 20 años de servicio.

Martín del Hoyo.

Juan de Rivas Escalante, de 46 años.

Pedro de Uxó, hermano de Francisco. Tenía 43 años.

Diego Quijas, de 40 años.

Lope de Uncina, uno de los mejores pilotos que manda en la Armada.

Joan de Escalante Varroto.

Joan de Encina.

Capitán Olarte, que había sido Capitán de varios navíos.

Juan de Carasa que fue Almirante de Joan Martínez de Recalde.

Aparicio de Monasterio, Capitán de Navíos.

Hubo al propio tiempo, otras propuestas a favor de Sebastián de Bolívar, Francisco de Castro Colina y Marcial de Arriaga.

Construyó también al mismo tiempo Riva Herrera, dos zabras que dedicó al corso; eran tripuladas por 70 hombres de mar y guerra, escogidos de entre los mejores de las villas de Santander y Castro Urdiales.

Don Fernando de la Riva Herrera, fue en su tiempo la persona de mayor autoridad y relieve en Santander, el hombre de confianza de Felipe II.

Había a la sazón en Santander, una guarnición al mando de Pedro Enríquez de Cisneros, que tenía un destacamento en Guarnizo para guardar los galeones.

Cuando como Capitán General, el Adelantado don Pedro Menéndez de Avilés, se disponía a tomar el mando de la escuadra de 10.000 hombres que en Santander se había preparado para combatir en Flandes el levantamiento del Príncipe de Orange, hizo presa de la gente el «Tabardillo maligno» (¿Tifus exantemático?) pereciendo más de la tercera parte, incluso el mismo Adelantado con fecha 17 de septiembre de 1574, el mismo a

quien Felipe II encargara con fecha 20 de marzo de 1565 la conquista y conversión a la fe católica, de los naturales de las provincias de La Florida, empresa que no había podido realizarse todavía en aquella extensa región habitada por indios bravos.

Don Pedro Menéndez de Avilés dejó dicho en aquella ocasión sobre el puerto de Santander: «Aunque el puerto es bueno, el lugar es muy corto y apretado para tanta máquina».

En el siglo XVI alcanzó Santander su máxima importancia como base de aprovisionamiento y concentración de las armadas reales.

Ya la villa de Santander había pedido el 16 de mayo de 1557 licencia para edificar un castillo en la Peña de Mouro, proyecto que se atribuyó a Don Juan de Austria y principalmente a su secretario don Juan de Escobedo.

Escobedo, natural de Colindres, de familia noble, fue nombrado por Felipe II Alcalde del Castillo de San Felipe y Casas Reales de Santander y solicitó se fortificara la Peña de Mouro que defiende la entrada de la bahía de Santander. En dicho castillo construyó Escobedo un baluarte invirtiendo 6.000 ducados que le habían sido concedidos para otros fines.*

Pocos años más tarde, temiéndose que los corsarios ingleses realizaran una audaz incursión sobre nuestro puerto para incendiar los galeones que se construían bajo la inspección del Capitán Landagorreta, a los cuales hemos

* En 1575 Antonio Pérez, secretario de Felipe II, indujo a éste a que nombrara a Escobedo, secretario de D. Juan de Austria, en sustitución de Juan de Soto.

Ambos secretarios, los personajes más influyentes del Imperio, eran íntimos amigos, hasta que poco a poco dejaron de serlo, sobre todo, desde que en 1577 en un viaje que hizo Escobedo a Madrid (D. Juan de Austria era entonces Gobernador de los estados de Flandes), sorprendió las intimidades de Pérez con la Princesa de Eboli (la tuerca), amenazando con denunciarlos al Monarca. Desde entonces se temieron mutuamente, porque ambos tenían, sin duda, cosas que ocultar. La vanidad de Escobedo —decía un autor de la época— era sobria y profunda, tranquila, racial, de hidalgo montañés, convencido de que descendía de la parentela de Dios.

Desesperado Escobedo de que en la Corte no se despachaban los asuntos a medida de sus deseos, escribió en una ocasión: «Adiós Corte, adiós mundo, que montes hay cerca de San Sebastián y Santander, y allí quiero estar más entre los animales que no entre los de la Corte».

Antonio Pérez, durante su proceso por el asesinato de Escobedo en plena calle madrileña el 31-3-1578, declaró inmediatamente después de darle tormento, que decía Escobedo que «Hechos señores de Inglaterra (D. Juan de Austria y Escobedo), lo serían también de la ría de Santander; que tenían el castillo del Mogro y la fortaleza de Santander y que por allí vendrían a ganar España y a echar a S. M. de ellas». Si todo esto es exacto —dice Marañón— habría que pensar que era un enfermo, uno de tantos paráliticos mentales con que nos encontramos a cada vuelta de la historia.

El accidentado proceso de Pérez duró muchos años, principalmente por la obsesión de inquietud que le producía al propio Emperador, su importante ex-secretario y también, a veces, a requerimiento de la viuda de la víctima doña Constanza Castaneda; un primo de Escobedo llamado don Melchor Puerta Agüero; don Pedro González de Agüero; don Juan de Ceballos; Capitán don Pedro Quintana, o sea, toda la hidalguía santanderina, que se consideró agraviada con el trágico final de tan importante personaje, al que Felipe II le solía llamar «El Montañés» y a veces también el «Verdinegro» por disimulado y atrabiliario (46)

hecho mención últimamente, hubo de disponer Felipe II, para prevenirse de tal peligro en el año 1589, que cuatro compañías de infantería al mando del Capitán don Pedro Enríquez, pasaran a Santander con el fin de proteger los trabajos que se realizaban en Guarnizo, viniendo la citada fuerza en la flota mandada por don Antonio Urquiola y, para mayor seguridad, se previno reforzar las guarniciones y armamento de los fuertes de San Salvador de Año y de San Martín, sobre la bahía santanderina, pudiendo, finalmente, salir de las gradas sin daño alguno los galeones fabricados que en 1591 ponían rumbo al Ferrol.

Ya hemos indicado que si bien en los últimos años del Emperador y primeros de su hijo y sucesor Felipe II, la marina imperial sufrió un grave colapso, opina Menéndez Pidal que el segundo de los citados emperadores hizo un gran esfuerzo por mantener una marina digna, aunque no consiguiera la adecuada a su inmenso imperio.

Es notable cuanto se dice en la obra *«Norte de Príncipes, Virreyes, Presidentes, Consejeros y Gobernadores»* que se imprimió en Madrid en el año 1788 y que se atribuyó al célebre Antonio Pérez pero que Marañón asegura ser de Alamos de Barrientos, consejero del Conde-Duque de Olivares: «Las riquezas, el oro y la plata, de las Indias trajeron consigo este mal (la sustitución de la fe en el ideal por el interés material), de suerte que podemos llorar y con razón; porque esta que llamamos merced (el descubrimiento de América) fue castigo del Cielo». Siendo las cosas así —apostilla Marañón— teniendo que luchar con armas que ya no tenían el filo de la ilusión, el único medio de conservar el Imperio Hipánico, hubiera sido una poderosa marina. También Pérez lo dijo en uno de sus aforismos: «El Príncipe que fuere señor de la mar sería dueño de la tierra». Después de la destrucción de la Invencible, olvidóse este precepto fundamental por los gobiernos españoles, hasta la época de los primeros borbones (47).

El Epistolario de Felipe II sobre asuntos de mar, seleccionado por F. Fernández de Asís (48) demuestra su preocupación por estos temas.

Don Tomás Maza Solano recoge, por su parte, del denominado «Fondo Pedraja» de la Biblioteca Menéndez Pelayo de Santander, diversas cartas escritas por Felipe II dirigidas a don Pedro Enríquez de Cisneros, Capitán de Infantería, referentes a Santander y al astillero de Guarnizo, publicadas en la revista *«Altamira»**. En la primera, de fecha 17 de enero de 1590, le participa que tenía aviso de que habían salido de Inglaterra algunos navíos de corsarios, «a la deshilada»,* y que pudiendo ser que hubieran salido con designio de hacer el mal que pudieran en los puertos de las costa de Santander hallándolos descuidados y pudieran quemar algunos navíos que se hacían en Guarnizo y estaban en Santander, era necesario estar en previsión, por lo cual le mandaba diera orden a la gente de su cargo que estuviera lista y en partes donde al primer rumor pudiera acudir al que fuera menester.

* Revista *Altamira*. 1951. núm. 1.

* «A la deshilada», unos después de otros con alguna tropa.

Participábale también que había mandado escribir a Hernando de la Riva Herrero el cuidado que debía tener con dichos galeones y con los fuertes de Hano y San Martín.

En otra carta Felipe II acusaba recibo de la que anteriormente le había dirigido don Pedro Enríquez en la que éste le participaba la llegada a Santander del Maestre de Campo don Juan del Aguila con las compañías de su Tercio y que había mostrado al citado Maestre los fuertes y los sitios donde estaban los galeones. Es de fecha 22 de marzo de 1590 y fechada, como todas las que aquí citamos, en Madrid.

Otra carta más participándole que tres urcas que habían partido de Andalucía cargadas con tres mástiles para los galeones que se habían construido en Guarnizo y Bilbao, conducían una compañía de infantería a cargo de Pedro Salinas, para guarda de dichos galeones y reforzar y relevar de trabajo a los naturales del país, por lo cual había mandado que dicha fuerza desembarcara en Santander y estuviera en esta villa y lugares donde fuera alojada, mientras no se ordenare otra cosa. Es de fecha 22 de febrero de 1591.

Otra carta de fecha 2 de marzo de 1591 en la que decía a Enríquez que la necesidad de gente que le manifestaba tener su compañía por la que de ella habían llevado el Capitán Marcial de Arriaga y el Alférez Thomé de Paredes, se remediaría en parte con la de las urcas que conducían de Andalucía mástiles para los galeones nuevos que se habían construido y que mientras, tuviera exquisito cuidado y vigilancia, pues tenía muchas dudas, dadas las noticias y avisos que diariamente se recibían de Inglaterra.

Finalmente, otra carta fechada el 28 de marzo de 1591, diciéndole que queda enterado de la causa por que no había recurrido a la compañía del Capitán Salinas; que había ordenado que tres de los galeones que se aprestaban en Santander, los llevara al Ferrol el General Antonio de Urquiola si al pasar por Santander con los navíos de su mando, estaba en estado de hacerlo; y que si el citado General no tenía la gente necesaria para trasladar dichos galeones para que fueran en buen orden, encargaba al mencionado Capitán que embarcara en ellos con su Compañía.

Una instrucción náutica editada en México en el año 1587 expone en forma de conversación muy amena y técnica, sostenida entre un montañés y un vizcaíno, por boca del montañés, el arte de la construcción naval en todos sus detalles. Podría deducirse de su lectura, que eran entonces los montañeses los maestros en este arte.*

Murió, al fin, el Monarca creador de tantas armadas y de tan clara visión respecto a Inglaterra. Bajo su reinado, adquirió Santander importancia inusitada como base marítima y el movimiento de naves en su puerto,

* Esta curiosa y notable «Instrucción» puede leerse en la obra «La Mar y los Barcos», de J. Carlos de Luna. Y aún más completa en el Libro VI «Disquisiciones Náuticas», de Fernández Duró, edición 1881.

la organización de fletes y la construcción de galeones en su astillero de Guarnizo, no tuvieron precedentes.

De cómo era cabalmente el Santander de aquella época (año 1550), tenemos constancia gráfica por el inestimable y popularmente conocido grabado de George Braum, arcediano de la catedral de Dortmund, que figura en el libro «*Civitates Orbis Terrarum*» compuesto por orden de la Santa Sede.

Decae la marina a la muerte de Felipe II.

José Carlos de Luna dice que fueron muchas las causas que motivaron a comienzos del siglo XVII la disminución de la población de España en forma alarmante: la expulsión de judíos y moriscos, la emigración a las nuevas tierras descubiertas, etc.

Muchas veces se trató de conservar y acrecentar la vieja tradición marinera de las provincias del Norte, instituyéndose seminarios en las villas de San Sebastián, Santander y otros puertos del Cantábrico, pero corta y precaria fue la vida de estas instituciones que bien dotadas y atendidas, hubieran cumplido a maravilla con la trabajosa misión que se les confió.

Es curioso que el impuesto sobre la sal, llevara al desastre a la población marinera cántabra. Solía venir la sal a Cantabria desde Portugal y costaba de 5 a 6 reales los 4 quintales y en Asturias y Galicia a 4 y aun menos; pero al estancarla, la vendía el Rey de 20 reales para arriba, lo que imposibilitaba a los arrieros de Castilla el venir a la costa a comprar pescado fresco para luego salarlo y venderlo en el interior. Esta industria de la que vivían muchos, desapareció. Los pescadores se deshacían de sus barcos tomando otro medio de vida y mientras tanto, ingleses y franceses traían a España su pesca ya curada en sal, vendiéndola a precios abusivos, haciendo su agosto.

Ya hemos visto en el epígrafe anterior, cómo la enfermedad hizo presa en la gente que en Santander se preparaba para reducir en Flandes el levantamiento del Príncipe de Orange, muriendo más de una tercera parte, la mayoría por falta de hospitales y asistencia, pues solamente había entonces en Santander uno con diez camas para pordioseros de tránsito.

Se organizaron en aquella ocasión servicios de asistencia en dos galeones surtos en el mismo puerto, pero la armada se deshizo, yéndose cada uno por donde quería, unos con licencia y otros sin ella.

Como lo mismo que en Santander, ocurría en otros puertos, un comentarista y narrador dirigió a Felipe III la siguiente diatriba («Filípica» pero a la inversa): «Todas las cosas arriba dichas y otras muchas de que no tengo memoria, han sucedido en mi tiempo, y yo me he hallado presente a todas, eceto a la primera (se refiere precisamente a la de Santander que acabamos de narrar); hélas traído para que se entienda que estas muertes han sido por no tener Su Majestad hospitales ni organización en los puertos

donde se juntan sus armadas, para curar y recoger los enfermos, tiempo y razón en que el hombre estima más el bien que se le hace, y en que S. M. debería poner más cuidado y primor, gastando un pedazo de su patrimonio en cosa tan puesta en razón. Poca cosa sería gastar S. M. su Patrimonio Real en levantar y conducir la infantería y gente de mar a los puertos donde la esperan sus armadas, si llegando a ellos no los saben conservar ni hay hospitales en que recogellos ni curallos, que es causa se mueran tantos y tan apriesa; y los que quedan, escapando de una, no vuelven segunda vez, viendo cómo los desamparan en tiempo tan oportuno de enfermedad y otros accidentes. Y es cosa lastimosa que haya en Madrid, Sevilla y otros lugares grandiosos de España santos hospitales tan grandiosos y de tan lucidas rentas, donde se curan tantos vagamundos escandalosos a Dios y a la república, y para los que sirven a S. M. y sustentan su monarquía y la Iglesia católica no haya un hospital que los cure, ni persona piadosa que deje una memoria para cosa tan justa y santa, habiendo tantos que dejan sus haciendas a hospitales para recoger y curar gente de la calidad arriba dicha. Debía S. M. tener un hospital en el Pasaje, otro en Santander, otro en El Ferrol o Coruña, otro en Lisboa y otro en Cádiz, que son los puertos donde se reúnen las armadas».

Muchos años transcurren aún sin poner remedio a tan absurdo abandono: hubo que esperar a los reinados de Fernando VI y Carlos III.

También el Baylío almirante don Diego Brochero, dirigió al Rey, a principios del siglo XVII, un notable discurso en el que entre otros particulares, se dice: «...esta es la principal causa (falta de honradez y pundonor) de que V. M. esté tan mal servido por esta armada, por haberse acabado la escuela de marinería que solía haber en la provincia de Guipúzcoa, Señorío de Vizcaya, Quatro Villas, Asturias y Galicia, por haberse perdido mucha cantidad de navíos que había en estos puertos (que ahora no hay uno de 100 toneladas) que hacían las travesías de Terranova, Flandes, Francia y otros reinos, que hoy las hacen extranjeros...».

Y Tomé Cano (49) dice por su parte: «Y que esto sea verdad no nos lo negarán los que ahora 25 años conocieron y vieron en España más de mil naos de alto bordo; que solamente en Vizcaya había más de 200 naos que navegaban a Terranova por ballenas y bacaló y también a Flandes por la lana; y ahora no hay ni una. En Galicia, Asturias y La Montaña había más de 200 pataches que navegaban a Flandes, Francia, Inglaterra y Andalucía, trajinando en sus tratos y mercaderías y ahora no parece ninguno. En Portugal siempre hubo más de 400 naos de alto bordo y más de 1.500 carabelas y carabelones, no hallándose ahora apenas una sola nao de particulares en todo el Reino».

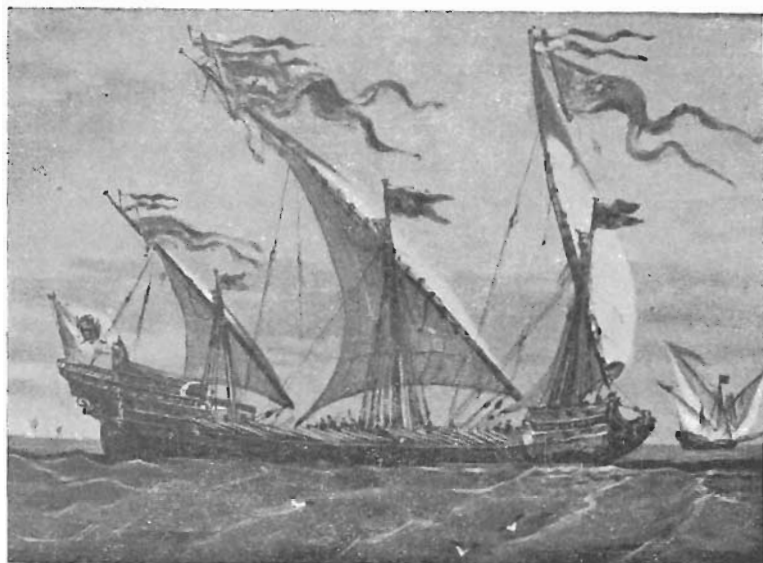
Sin embargo, por esta época (1606) se experimentó por primera vez la matrícula de mar en Guipúzcoa, pero no prevaleció porque los interesados, aunque marineros, se negaban a servir al Rey en los bajeles reales, prefiriendo las faenas de la pesca o navegar en navíos extranjeros. Por otra parte, las autoridades guipuzcoanas alegaban que sus muchachos resultarían

ser más castellanos que guipuzcoanos, lo que, al parecer, estimaban un mal cambio.

Reapareció la matrícula de mar en 1625, ya reinando Felipe IV pero fracasó por las mismas razones; cien años más tarde (1737) Patiño creó una Ordenanza para el alistamiento en los Libros de las Cofradías de Mareantes pero también con escaso resultado, pues aunque había mejorado francamente la condición del marinero en todos sus aspectos, nadie se alistaba voluntario. Comenzó a ser eficaz cuando el alistamiento se hizo obligatorio en el año 1785.



Galeón de la Armada Invencible



GALEAZA DEL SIGLO XVI. Como las galeras combatían frecuentemente con las naos que tenían más alto bordo y las dominaban en altura, hubieron de modificar sus dimensiones y altura de borda, y de aquí nació la «Galeaza». Iba provista de más y mejor artillería y a proa llevaba un castillo más seguro y mejor que el de las galeras.

En lo que más rivalizaban los capitanes de mar, fue en el empavesado o galanura de las naves por medio de las banderas y estandartes. Tenían éstos dimensiones enormes y colocábanlos con una profusión verdaderamente regia. Eran de distintos colores; algunos tenían 30 varas de longitud por 5 ó 6 de ancho y en proporción su borlas y cordones. En las grandes solemnidades se solían engalanar también los cascos de las galeras con multitud de estrechas cintas de colores sujetas con clavillos dorados. La «Chusma» o galeotes se vestían también de gala en estos casos, todos con trajes de damasco rojo.

Las galeras y galeazas montaban a proa cañones de bastante calibre y de gran alcance, pero no podían disparar más que en el sentido de la quilla, lo que les obligaba en los combates a hacer complicadas maniobras.

Las galeazas ya empezaron a montar cañones pedreros en los costados y sobre la borda llevaban también trabucos y otras armas de fuego.

La Puente de Solía (50).

La palabra «SOLIA» procede de la celta «SALIA». El historiador romano Mela que decía que los nombres de las tribus y ríos de Cantabria no se podían pronunciar en latín, afirma que con el nombre de «SALIA» se designaba el río que dividía a las tribus cántabras de las astures. Según los eruditos en estas materias, este río dio nombre a la tribu de los Salaeni y es el que hoy llamamos «SELLA». Pero nadie negará la mayor semejanza que existe entre las palabras «SALIA» y «SOLIA».

Desde muy antiguo, se trataba de habilitar caminos que permitiesen el paso de carros tirados por bueyes, desde Santander a Burgos, utilizando, en lo posible, las calzadas romanas, verdaderas autopistas en su época y que durante muchas centurias, fueron las principales o únicas vías de comunicación interregional.

La orografía de Santander dificultaba enormemente la solución del problema pero, por pertenecer a Castilla, no tuvo más remedio que buscarle solución preferente.

En el año 1537, los regidores santanderinos ordenaron a don Tomás de Heras, fiel de la Villa, que entregase a don Juan de la Vega, maestro del puente de Solía, los maravedís que le pidiese para dicha obra que le estaba encomendada.

Pero el asunto no debió ser tan sencillo, porque tres años más tarde, en 1540, el Concejo de Santander, pidió facultad para aplicar una sisa hasta la cantidad de 3.000 ducados en los mantenimientos que se vendiesen en la villa, por estar haciendo el puente de Solía por donde pudieran pasar las mercaderías que viniesen al puerto, pues tenía Santander muchas deudas de gastos hechos en las guerras con Francia y pleitos, y se necesitaban 3.000 ducados para el pago de ello y de los salarios del Corregidor, Regidores, Procurador general, Letrados, Escribano, Fieles, Médico, Boticario, Guardias del Campo y Pregonero, así como para otros gastos públicos.

Por Real Cédula fechada en Madrid el 19 de febrero de 1540, se concedió al Concejo de Santander el que pudiera aplicar una sisa por una sola vez, pero hasta la cuantía de ochocientos ducados solamente, para la puente de Solía y para el pago de deudas, salarios y continuación de pleitos.

Creemos que con el importe de esta sisa se terminaría la puente, porque unos años más tarde, concretamente el 5 de enero de 1554, los Regidores de Santander, aprobaron otro Arancel de las sisas que se aplicaban en virtud de licencia de S. M. concedida para construir el muelle y contramuelle, sobre las provisiones y mantenimientos que en la Villa se compraren o vendieren, y sobre las naos, navíos, fustas y mercaderías que vinieran a ella y de ella salieren, y en ella o dentro de su puerto, rías y abras se cargaren o descargaren.

En esta ordenanza o arancel, que se extendía a multitud de artículos y servicios, se decía:

«Las pinazas y bateles de la canal de Heras, Socabarga, Liaño, La Puente de Solía y Mobardo y de otras partes de la ría de Santander, donde las haya, que acostumbraren a traer cargas a esta Villa, así de maderas o remos, como de leña y otras cualquier cosas, pagarían cada una de ellas tres reales al año, pagadas por el día de San Juan, y con eso quedaban libres del primer capítulo de este Arancel que habla de las toneladas de estas fustas».

De aquí se deduce que la Puente de Solía, tuvo importancia desde el primer momento, no solamente por su servicio específico de dar paso a mercancías y usuarios, sino que continuó siendo punto de partida y terminal de un servicio marítimo hasta Santander.

Esta doble función del puente de Solía dio lugar, inmediatamente, a un conato de pleito entre la villa de Santander y la Universidad de los Mercaderes de Burgos.

Prohibió Santander en mayo de 1542, que en los «Portodios» de Mobardo y Solía, se desembarcasen mercancías para reexpedirlas luego a Santander por vía marítima, e igualmente a la inversa y nadie podía sacar ni meter mercancías en la Villa, por agua, sin licencia de ella, que para eso estaban los puentes y caminos por donde podían entrar y salir; y que con toda carga de lana, que eran dos sacas por carga, que entrare en Santander por tierra en la forma señalada, se traerían cuatro celemines de trigo, ya vinieren las sacas en carros o ya en acémilas.

A esto contestó la Universidad de Mercaderes de Burgos que a nada de lo ordenado por la Villa de Santander estaban obligados, que podían libremente aviar sus sacas y otras mercancías de los portodios de Mobardo y Solía a la Villa de Santander, no pudiendo ésta impedirlo por ser la ría, canal y agua de S. M. y común para que sus súbditos y naturales del Reino puedan navegar con sus mercaderías, sin pedir licencia ni pagar cosa alguna a la Villa de Santander y sin tener que meter en ella cantidad alguna de trigo ni pagar derecho de portazgo...

Santander, a su vez, contradijo estas afirmaciones pero para evitar pleitos y diferencias, así como para conservar la mucha y antigua amistad y hermandad entre ambas partes, se concertaron diversos capítulos de concordia con vigencia durante cinco años, al cabo de los cuales cada una de las partes volvería a la libertad anterior al concierto.

Pero este acuerdo fue interrumpido a los dos años de su vigencia, estableciéndose por Cédula Real el impuesto de un tres por ciento sobre todas las mercaderías, exceptuando el trigo, y destinándose las cantidades que tal impuesto produjeran, a la preparación de una buena armada. Era la época de las interminables guerras de Carlos I de España y V de Alemania.*

* Este famoso puente que estuvo en servicio durante muchos años, fue reemplazado por otros puentes más modernos y eficientes, que mejoraron sí, el acceso a Santander

El Concejo de Santander mostrábase, igualmente, absorbente en otros aspectos.

Con fecha 31 de diciembre de 1572, Felipe II expidió una Real Carta ejecutoria a petición de los señores de Justicia y Registro de la Villa de Santander contra los vecinos de Cudeyo y Ribamontán, a propósito de la carga y descarga de mantenimientos y derechos pertenecientes a ellos en los puertos de Cubas, Tíjero y Galizano. Y por una sentencia pronunciada en dicho pleito por los licenciados Arce de Otalera, Irunza y Pedro Gasco, declararon que en ningún tiempo habían tenido ni tuvieron los Concejos referidos autorización para hacer carga ni descarga alguna, ni menos que pudiesen pescar en sus puertos ni en la ría de Santander para vender el pescado sin licencia de los vecinos de esta villa.

La jurisdicción naval de la Abadía de San Emeterio y del Concejo de la Villa de Santander después, estaba delimitada por el alcance de las mareas.

Dice Fermín de Sojo y Lomba que el puente de Solía era punto clave en las vías romanas por coincidir en él la calzada que descendía por El Escudo, con la vía radial denominada de «Agrippa» que procedente de Trasmiera, descendía por Puente Agüero y pasaba por barca la ría de Pontejos.

En Guarnizo se consignaban en el siglo XVIII muchos nombres recordatorios de vías romanas o de antiguos caminos, conservándose muchos de ellos en plena vigencia; «Juntavía» (h aspirada de Hontavía, ¿fuente del camino?) que es un barrio por cuyo sitio del «Berro» pasaba carretera común; barrio de «Soviejas» (Subiejas) en el que había camino real y camino público; la mies de «Yero» y un sitio llamado de la «Rañada»; la mies del «Llar» por cuyos sitios de La Ermita, Paraya y La Cruz, pasaba carretera común; la mies de «Juncara» cuyos sitios de La Portilla y de La Llana lindaban con carretera común y, finalmente, el barrio de Valle, Novales y Hermosa por los que pasaba también carretera o camino común.

«Aban» es palabra celta de la que procede «Habanera» (sitio bajo); «Pontejos» procede de «Ponticuli» con dos significados aplicables al lugar, concurrencia de las rías de Heras y Solía o por ser paso de barcas. «Llen» el pico de Cabarga, significa «ladera de excesiva pendiente».

En el siglo XVII los habitantes de los pueblos de Liaño, La Concha, Villanueva, Obregón, Socabarga y Solía, para ir a Santander, marchaban por el puente de Solía «que es brazo de mar»... El mismo itinerario seguían los del valle de Camargo, camino que desde el puente de Solía no era otro que la primitiva vía «Agrippa».

por esta zona, pero no mejoraron las comunicaciones hasta Bilbao, que continuaron siendo muy deficientes hasta el año 1861 en que quedó abierto al servicio público el camino por el puente de San Salvador.

Entre las grandes ventajas que reportó a Santander esta nueva vía, 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 Santander, 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.

Parroquia de Guarnizo.

En el libro más antiguo del archivo parroquial de Guarnizo donde aparecen actas de visita firmadas por priores de Santa Catalina, se narran los hechos que se transcriben a continuación, advirtiendo, como lo hace Hoz Teja, que al recogerlos como atribuidos a la Virgen de Muslera en un siglo de verdadero fervor religioso ni se proponen como auténticos milagros ni tampoco se desprecian como ingenuas invenciones de personas candorosas y sencillas. Libre será cada cual para admitir o rechazar estos hechos, sin que se pueda negar nunca la posibilidad de los mismos.

Esta transcripción está tomada del mencionado marianista Hoz Teja, «Cantabria por María» (51).

De donde vino la imagen.—En el lugar de Pontejos, que es en la merindad de Trasmiera, a siete días del mes de febrero de 1552, en presencia de mí, Francisco de Prado Calderón, protonotario de S. S., del Palacio Sacro Imperial y de los testigos de yuso escriptos, el muy reverendo P. Fr. Francisco de Villanueva, prior del monasterio de Santa Catalina de Monte Corbán y señor único que es de la iglesia de Santa María de Muslera, en el lugar de Guarnizo, siendo informado que la imagen de dicha iglesia que es de Nuestra Señora, había estado antiguamente en una ermita que era en el lugar de Pontejos, sitio de Muslera y que por milagro había venido a la de Guarnizo y que había cierto término con árboles donde antiguamente había estado dicha ermita y aquella imagen quiso saber la verdad de todo esto. Pasó el mar, y en presencia de mí el susodicho notario, fue a Pontejos con los testigos de yuso escriptos y de algunos vecinos honrados del pueblo, siendo llevado por ellos al lugar de la antigua ermita. Paseó por sus pies el lugar y halló por relación de aquellos vecinos, cosas notables dignas de memoria. Por ser tales y redundar en gloria de la Madre de Dios, pidió a mí, el notario, las escribiera y de ello diera testimonio de manera que hiciese fe para perpetua memoria y devoción de los fieles».

Al visitar esta iglesia dedicada a Santa María de Muslera me sorprendió encontrar la imagen de San Pedro en el sitio principal del altar mayor, siendo así que aquella iglesia tuvo siempre por titular de la misma a Nuestra Señora de la Asunción.

La verdad es que el Príncipe de los Apóstoles tiene en el valle de Cargango numerosa y ferviente cofradía que celebra su fiesta con solemnidad todos los años, pero ello no autoriza para desplazar de modo definitivo y permanente a la Patrona de la Iglesia. San Pedro se encuentra allí como avergonzado intruso por hacerle ocupar el puesto de la Reina de los Apóstoles.

No debe continuar tal desafuero o desplazamiento contra todo derecho, contra el buen sentido de la historia y de la devoción montañesa, y contra los cánones litúrgicos que no permiten desplazar de un altar la imagen del santo titular a quien fuera dedicado. (Vid. P. Mach. «*Tesoro del Sacerdote*», n.º 169).

Declaración testifical.—«Testigo primero.—Juan de Muslera y Bedia, hijo de Juan Gutiérrez de Bedia, de edad de 60 años, dijo haber oído a su padre y ancianos del pueblo que en el barrio del Palacio, junto a las llosas que son ante el monte, estaba una ermita de Nuestra Señora, que se llamaba Santa María de Muslera, de la cual cuidaba una freila. Cerca de dicha ermita moraba un hombre, quien cometió pecado con dicha freila. Con este nombre designaban a la buena mujer que cuidaba del aseo del santuario y de recoger limosnas para el sostenimiento del culto; en otros lugares la llamaban la beata. Como Nuestra Señora sea Virgen y Madre de toda pureza, de tal manera abominó el pecado de su sierva, que no quiso estuviere su imagen por más tiempo en aquella ermita y la pasó milagrosamente al término de Guarnizo. Cuando el mar está bajo y menguado, aparece una peña en la cual, según tradición, posó la venerable imagen de María y se dice que hay en ella ciertas señales que hasta hoy permanecen.

»De allí subió la imagen hasta el monte de Guarnizo y posó en un acebo del cual adelante se dirá: De aquí fue trasladada dicha imagen a la iglesia de Guarnizo; en ella está, en el altar mayor, y se llama Nuestra Señora de Muslera. «De esto dieron testimonio otros muchos testigos, así de Ponteños como de Guarnizo, afirmando todos haberlo oído de sus mayores.

»La ermita antigua fue desamparada y dada a tanta olvidanza, que con el tiempo se cayó. No quedan de ella sino restos, algunos sepulcros y árboles en torno de aquel lugar».

Hasta aquí el manuscrito.

El buey y la cigarra; el carbonero y los cestos.—No he tenido reparo en transcribir el testimonio notarial literalmente con su ingenua sencillez. Acaso pueda ofender la devoción de algunas almas pusilánimes o satisfacer la mala fe de espíritus farisáicos, que tomen de ello argumento para justificar propias caídas y descarados desvíos. La buena mujer que estaba al servicio del santuario de Muslera, cayó en pecado por no evitar la ocasión. Nadie en este mundo tiene asegurada la victoria, sino aquel que desconfía de sí y acude a Dios pidiendo los auxilios necesarios. A veces también caen las almas buenas, pero se levantan prontamente y en esto se distinguen de las malas, en que éstas tarde y difícilmente se levantan. Sí, también a veces caen los buenos, como en la guerra también sucumben los fuertes. Y aquí viene muy a cuento la fábula del buey y la cigarra. Esta holgazana y crítica, echaba en cara al buey haber arado un surco sinuoso y descompuesto. «No te extrañaría este surco, dijo el buey, si no estuvieran los demás derechos». También cuentan que un día soñó el carbonero con sus cestos. Ellos le increpaban y zaherían al verle tiznado el rostro, la camisa ennegrecida y muy manchadas las manos. «Tened la lengua, canastos del demonio, no llegue vuestra provocación hasta indignarme —dijo con enfado el carbonero—. Quiso Dios ponerme en medio de vosotros para traerlos a buen recaudo, y cuido de que andéis limpios y compuestos y sin embargo estáis de punta a cabo renegridos. ¿Por qué me censuráis cuando por mi desgracia he llegado yo ha mancharme tratando con vosotros?». Y tú, lector discreto, ¿no has

visto alguna vez al domador de fieras en el circo, cómo las trae a mandamiento? Pues algún día alguna de ellas se abalanza sobre él, clava la garra en su cuerpo y le pone a punto de muerte.

Pudo ser por parte suya una imprudencia. Pero, ¿no debemos lamentar su desgracia? Mirando así las cosas, no causará extrañeza el pecado de aquella pobre mujer que cuidaba de la ermita de Muslera. Sigamos transcribiendo el manuscrito para referir algunos.

Milagros que se atribuyen a esta imagen.—Testigo segundo.—Ignacio Gutiérrez de Coterrojo, vecino de Pontejos, de más de 70 años de edad, dijo: «Que afirmaba todo lo arriba dicho referente a la traslación de la imagen de Santa María, porque lo había oído decir a sus padres y abuelos. Que vio por sus ojos algunos milagros que la Madre de Dios había hecho; entre otros, dijo que su pariente Juan Gutiérrez había estado paralítico tres años, y yendo su madre, abuela del deponente, a por agua, encomendó a su hijo a Santa María de Muslera, suplicando con muchas lágrimas le volviese la salud y prometiendo una misa y candela de cera, se fue a la fuente a por agua. Cuando volvió a casa salió el marido, padre del paralítico, cantando albricias, porque de repente había sanado el hijo. Así llegó la madre y le vio sano, les contó cómo por milagro le había pedido a Nuestra Señora y dieron todos gracias a Dios por ello.

Tercer testigo.—Otro testigo, llamado Gutiérrez de Bedía, vecino de Pontejos, de más de 70 años de edad, confirmó lo que arriba se contiene y dijo que aquel lugar donde estuvo la ermita de Nuestra Señora fue siempre tenido en mucha veneración, porque la Virgen y su capilla habían estado allí.

También llegó a contar como milagro, que un vecino suyo, más atrevido, cortó una cagiga de las de Nuestra Señora para hacer un aladro (arado o parte de él), y al tiempo que lo puso a los bueyes para labrar la tierra, torciéronsele a él las cervices y daba muchos gritos de dolor. Conoció el castigo que Nuestra Señora le daba por haber cortado leña en su cagigal, tomó el aladro, llevóle a la cagiga donde le había cortado y atóle a ella con una sogá. Fue a confesar su culpa, suplicó a Santa María le quitase aquel dolor y así aconteció milagrosamente por favor de la Madre de Dios.

Préstamo de Muslera.

Aunque no se refiere directamente a la devoción mariana vinculada a este santuario, ofrece verdadero interés el préstamo que se hizo famoso por la significación de quienes lo solicitaron, al parecer con resabios ambiciosos, y poseyeron hasta que vino a recaer en favor del monasterio de Santa Catalina de Corbán. Se llamaba préstamo o prestamería, la pensión procedente de rentas de una o varias iglesias que se concedía a sacerdotes o estudiantes de la carrera eclesiástica. Prestamero se decía también el que disfrutaba por sus días un beneficio eclesiástico, y según esto, con el nombre de Préstamo de Muslera se designaban las rentas correspondientes a la iglesia de Santa María (Guarnizo), juntamente con las de sus anejas Liaño, La

Concha, Villanueva, Obregón, Cianca, Parbayón y la ermita de San Pedro, en Solía. Para mejor inteligencia conviene tener en cuenta que este préstamo fue concedido al monasterio de Santa Marina de don Ponce, por el Papa Benedicto XIII (don Pedro de Luna), el año 1411, a petición del Obispo de Burgos don Juan Cabeza de Vaca, con la reserva de que continuara disfrutándole por sus días el canónigo de Burgos, que a la sazón lo disfrutaba, si no quería voluntariamente cederlo al monasterio.

El Papa Benedicto XIII, fue el célebre cardenal de Aragón, don Pedro de Luna, antipapa del gran cisma de Occidente.

Es digna de conocerse la figura de ese hombre extraordinario por su grandeza de alma, su carácter indomable, su entusiasmo en favor de los naturales de Castilla y de Aragón. Cualidades que le acompañaron con la mayor tenacidad hasta la muerte.

Nació en Aragón en 1328 y murió el 23 de mayo de 1423, en el castillo de Peñíscola, reino de Valencia, a los 95 años de edad. Fue soldado, estudiante, catedrático de Derecho en Montpellier en 1375; cardenal de la Iglesia Romana y en 1394, cuando ocurrió en Aviñón la muerte del Papa o anti Papa Clemente VII, los cardenales que allí residían eligieron Pontífice a don Pedro de Luna, con el nombre de Benedicto XIII, según ellos, legítimo sucesor de San Pedro. Con tal nombre continuó residiendo en Aviñón el nuevo Papa; allí tenía su Curia y era obedecido en España y defendido por San Vicente Ferrer en el reino de Aragón, mientras los cardenales residentes en Roma habían elgido por verdadero Pontífice Romano a Bonifacio IX.

Don Pedro de Luna, aunque había prometido renunciar la tiara en caso de convenir así al bien de la Iglesia, no llegó a cumplirlo, a pesar de los ruegos del clero, de las amenazas de los príncipes, del abandono de los cardenales que antes le habían acompañado y de la deposición pronunciada contra él en 1414 por el Concilio de Pisa y por el de Constanza en 1417.

Al fin se retiró al castillo de Peñíscola, junto a Tortosa, donde el Rey Alfonso V de Aragón le ofreció honrosa hospitalidad para tan alta persona y aun desde allí, continuó don Pedro tenaz e inflexible hasta la muerte, lanzando anatemas contra quienes procuraban disuadirle de su empeño.

Todo esto da a entender lo que fue el gran cisma de Occidente (1378-1418) y los graves daños que produjo al quebrantar la disciplina y las costumbres del clero y del pueblo en general.

A la muerte de este usufructuario, en vez de pasar el préstamo a los monjes de Santa Marina, fue impetrado y obtenido por el cardenal Alonso Carrillo, natural de Cuenca, uno de los doce cardenales españoles creados en 1409 por el Papa don Pedro de Luna, que con el nombre de Benedicto XIII, tenía su sede en Aviñón. Con tal motivo, los monjes acudieron en queja a la Santa Sede, residiendo en Roma el Papa Martín V, el cual dio una bula en la que se reconocía la concesión del préstamo a favor del citado monas-

terio, con la reserva consiguiente de que el cardenal Carrillo continuara disfrutando por sus días el beneficio, si no quería cederle libre y voluntariamente.

Murió el cardenal Carrillo el 14 de marzo de 1434 y el préstamo no pasó inmediatamente al citado monasterio, sino al cardenal don Juan de Cervantes, que había sido arcediano de Sevilla, obispo de Avila, y después de Segovia y por último arzobispo de Sevilla, donde falleció en 1453, con gran fama de virtud y sabiduría.*

Viendo el prior y monjes de Santa María que a la muerte de don Alonso Carrillo había pasado el préstamo al cardenal Cervantes, acudieron nuevamente al Papa, entonces Eugenio IV, para que mandase restituir al monasterio, según había dispuesto su antecesor Martín V. El Papa Eugenio IV encomendó la ejecución de aquella bula al abad de Oña, el cual hubo de ventilar el asunto con el obispo y cabildo de Burgos, quienes alegaban por su parte derecho a poseer el consabido préstamo. Al fin, *pro bono pacis*, para evitar cuestiones, los religiosos se obligaron a pagar al cabildo de Burgos diez florines de oro del cuño de Aragón cada año por San Lucas y firmaron tal compromiso con el provisor y vicario general de Burgos, en 17 de septiembre de 1435.

En 1437, a petición del Rey Don Juan II, padre de Isabel la Católica, el cardenal Cervantes cedió voluntariamente el préstamo a los monjes jerónimos para siempre jamás, sin otra carga que rogaran a Dios por su ánima y la de sus padres. Y de esta manera entraron los jerónimos en posesión pacífica y tranquila del préstamo de Muslera e iglesias anejas ya referidas.

Fray Diego de la Concepción lo acredita de esta forma. «Somos por tanto obligados al cardenal Cervantes, que poseyendo él este préstamo, se le cedió a los jerónimos y estamos obligados también al Rey Don Juan II que, de nuestra parte se lo pidió al cardenal, por eso los contamos entre los bienhechores principales del monasterio de Santa Catalina de Monte Corbán. ¿Qué importancia tenía este préstamo para ser solicitado con tanto afán?

No sabemos la cuantía de sus rentas en el siglo XV, solamente podemos precisar las del XVII.

Se arrendaba cada año, por San Martín, en el mes de noviembre. En 1689 valieron los diezmos de Cianca y Parbayón, 24.000 maravedís; los de La Concha, 18.000; los de Liaño, 34.000, y este año se recogieron también 2.000 arrobas de vino de los viñedos de La Concha.

* Se halla su sepulcro en la catedral de Sevilla, capilla de San Hermenegildo, un mausoleo de los mejores en su género que se ven en aquella catedral. Fundó en aquella ciudad un hospital y le dotó con doce mil ducados de renta para curar de heridas y calenturas a los pobres. P. J. Sigüenza. *Historia de la O. de San Jerónimo*, tomo I, página 33.

Traemos a colación estos datos para considerar cuanto valdrían aquellas rentas doscientos años antes, cuando el cardenal Cervantes voluntariamente las donó al monasterio de Corbán.

Esta iglesia de Santa María de Muslera, como la de Latas, era servida por monjes jerónimos nombrados por el prior de Santa Catalina.

Derechos de procuración.

Se llamaba así todo lo que los prelados percibían de las iglesias que visitaban y se pagaban en dinero o en especie. Dice el manuscrito antes citado: «La iglesia de Muslera ha sido libre de tales derchos, porque lo mismo que la de Latas, estaba exenta de la visita y jurisdicción del obispo de Burgos. La Orden de San Jerónimo era independiente de la jurisdicción episcopal, aunque trataba y recibía a los prelados con amor y reverencia».

El prior de Santa Catalina visitaba la iglesia de Muslera, los testamentos y otras cosas anejas, como parece de las actas de visita de Fr. Francisco de Villanueva, prior de Monte Corbán en 1552.

Aquí damos por terminada la relación histórica según se halla en el antiguo libro del archivo parroquial de Nuestra Señora de Muslera. Sea lo dicho bastante para conocer el empeño con que los jerónimos solicitaron los diezmos del Arciprestazgo, no por dañosa ambición que fatiga a los hombres, aun aquellos que hacen profesión solemne de olvidar al mundo, sino por la estrechez que padecían en medio de la austeridad y pobreza de su vida.

Obtuvieron de los Papas bulas expectativas para cuando el préstamo vacase por muerte o resignación del poseedor, pero como la expectación se iba alargando, los monjes insistieron peleando con la pobreza, hasta que el cardenal Cervantes lo cedió generosamente. Ya entonces los dos monasterios, después que aquellos siervos de Dios estuvieron algo montañeses y porfiados, habían llegado a fundirse en el de Santa Catalina de Monte Corbán. (Todo cuanto se ha transcripto se halla documentalmente confirmado en el catálogo del archivo del antiguo monasterio de jerónimos de Santa Catalina, ordenado por el distinguido y benemérito cronista don Tomás Maza Solano. Allí se hace mención de la bula del Papa Martín V, que acreditaba a los jerónimos como patronos de aquellas iglesias. La bula de Benedicto XIII (don Pedro de Luna) confirmando la fundación de la Santa Marina, por Pedro Gutiérrez de Hoznayo, canónigo de Santander y arcipreste de Latas, y por último allí se prueba con documentos fehacientes que los beneficiados o patrimoniales de Latas y Muslera, habían de reconocer el privilegio de los monjes a regentar por su cuenta estas iglesias).

Templo parroquial (52).

Alguien señala como primera parroquia de este pueblo la actual ermita que llaman de los Remedios, mirando al mar; y el caso es que, alrededor del templo, en unos prados de finísima hierba, se celebra en septiembre la



Ermita de los Remedios en Guarnizo, que compite en antigüedad con la propia parroquia de que depende.

romería de la virgen, y el día 15 de agosto, en el campo inmediato a la actual parroquia, la de San Roque, concurridísimas siempre, hasta hace algunos años en que pasada la moda se acabaron, al mismo tiempo, casi todas las romerías, porque tiempos más positivos arrinconaron esas fiestecillas tradicionales que se celebraban al aire libre, con todo el encanto de su sencillez y su inocencia, sustituyéndolas por esas otras que a la luz artificial y en sitios cerrados, menudean ahora reuniéndose los mozos y las mozas y alguno señoritos aficionados, en salones poco ventilados, generalmente grandes y siempre escasos de luz, para bailar traducciones americanas de moderna factura, menos alegres, pero más sugestivas y de más atracción que las de la época de sus abuelos y de sus padres, ¡que no hay que ir muy lejos para buscarles a estos bailes modernos el origen y su aparición en España!

Pudo ser esa ermita de los Remedios —no lo que se ve ahora— como afirman algunos, la primitiva parroquia de Guarnizo, que yo lo dudo, pero si lo fue, dejó de serlo, por lo menos, en el siglo XV, que es cuando se construyó o se modificó la actual (que está mirando a Solía) por los monjes de Monte Corbán, pasando a ser la parroquial, si antes no lo hubiera sido, pues no sólo fue arreglada en ese tiempo, según señala su arquitectura, sino que los libros de fábrica más antiguos que se guardan en sus archivos, sólo se refieren a ella, y esos libros comenzaron con el siglo décimo sexto sus apuntaciones.*

* Construyeron esa iglesia, o modificaron la que hubiera antes, los monjes del Monasterio de Jerónimos de Monte Corbán, al finalizar el primer tercio del siglo décimo quinto.

Habían ellos erigido su conocido monasterio en los primeros años de ese mismo siglo, y según rezan antiguos manuscritos del convento, que se conservan en el Archivo Histórico, el 14 de septiembre de 1407, sobre una ermita dedicada a Santa Catalina, donde vivieron como ermitaños, sin pertenecer a ninguna orden, en el siglo anterior, hasta que, por indicaciones del Obispo de la diócesis de Burgos, a la que

Esta iglesia que es gótica en su mitad antigua —lo que es el ábside y donde está el presbiterio—, tiene un agregado, que lo mismo pudo ser levantado en los finales del XVII, que en los comienzos del XVIII; teniendo adosadas unas viviendas para los monjes que la servían, y donde tuvo su domicilio el general Gaztañeta, en las fachadas del Norte y del saliente; pero la parte gótica es muy interesante. Véanse en el presbiterio lo mismo en la parte del fondo que hoy cubre un altar que en las laterales, parejas de arcos apuntados —que tal vez en su tiempo pretendieron cobijar ventanas de la época—, cuyos arranques apoyan en caras, unas de hombre y otras de mujer, que vienen a hacer las veces de soportes. Estos arcos están separado por los nervios que arrancando de capiteles, apoyados los unos en un solo fuste y los otros en un haz, se cruzan en la bóveda. Los capiteles son de dos hechuras, dos tamaños, y al parecer, de dos épocas. Los que corresponden a los fustes compuestos son más grandes y ostentan figuras de mayor tamaño, con toda la rudeza primitiva del románico, soportando dos de ellas cartelas en que aparece un escudo de armas que lleva un león rampante, bajo un sombrero de abad; ¿existía el león, y los monjes le pusieron encima el sombrero de abad? ¿Existía todo así cuando los monjes, a principios del siglo XV, entraron a poseer la parroquia, o por el contrario, las cartelas enteras son obra suya y aun quizá las figuras de aspecto románico, que se estilaban todavía en los comienzos del gótico? Los otros capiteles, que corresponden a los fustes sencillos, mucho más pequeños que los otros, llevan una cartela sostenida por brazos, que parecen pertenecer a una mujer, en que luce la rueda de Santa Catalina, bajo cuya advocación se fundó el convento.

La explicación de haber construido o modificado los Jerónimos de Monte Corbán esa parroquia de Guarnizo, es la siguiente:

El Monasterio de Monte Corbán fue edificado cerca de Santander, sobre la ermita de Santa Catalina, sosteniendo pleito con los vecinos de los pueblos en que tenía bienes, que le habían regalado los fieles, como ocurría entonces frecuentemente, y les ocurrió a los mismos frailes con la iglesia de Latas, de la que se juzgaban propietarios los vecinos, al punto de tardar bastantes años los frailes en posesionarse tranquilamente de las numerosas rentas que tenía esa iglesia, llegando en sus luchas, pleitos y rencillas, hasta

pertenecían, y que era en aquella sazón, don Juan Cabeza de Vaca, ingresaron en la de San Jerónimo.

Años después, en 1411, ingresaron también los ermitaños que vivían en la isla de Santa Marina de don Ponce (que está señalada en el plano), y más tarde se unieron todos, comenzando por ser la residencia central, la isla, y a poco, a causa de ser sitio incómodo, estar aislado durante la marea alta, y ser de difícil acceso a los fieles, se trasladaron todos a Monte Corbán (palabra, esa de Corbán, que viene a significar en hebreo, *consagración a Dios*; y por tanto, vale lo mismo que monte consagrado a Dios). Tuvieron esos jerónimos las mismas ordenanzas que los monjes del de Guisando, y fueron los primeros Pedro de Oviedo, Fray Rodrigo de Osorio, Fray Gómez de Toro, Fray Sánchez de Islares, y Fray Gonzalo de Santander.

El antipapa Benedicto XIII y el papa Martino V, confirmaron la transformación de la ermita en Monasterio, pocos años después, aunque antes de la unión con los de la isla de Santa Marina. La Bula de Benedicto XIII, está en el Archivo Histórico —año de 1405— sig. 25, A. 1299, concedida en Niza.

las postrimerías del siglo XVIII *, sosteniendo a las veces agrias y ruidosas polémicas y discusiones que llegaron hasta el escándalo. Y por lo que respecta a Guarnizo, aparecen documentos, extractados en el Índice antiguo del monasterio de Monte Corbán, que se conserva en la Biblioteca Municipal de Santander, confirmados en los documentos que están en el Archivo, que, en 1414, varios vecinos de Guarnizo cedían al Monasterio cuanto tenían y heredaban en ese pueblo, desde San Pedro de Solía (que era una ermita) hasta el mar, es decir, hasta la ría que termina a corta distancia del puente.

Entonces Solía era un barrio de Guarnizo, y así lo dice en una sentencia el alcalde de Santillana en 1437, obligando a los vecinos de Solía a pagar alcabalas al Concejo de Guarnizo, por ser vecinos de él.

Para esa época estos monjes disfrutaban ya de muchas de sus rentas y disponían de casi todas sus haciendas, pues en el año de 1423, por sentencia dada en el convento de San Bartolomé de Lupiana —primero de la Orden Jerónima que se fundó en España—, se dispuso que disfrutara de todos los

* En la iglesia de Latas, frente a la isla de Santa María, existen documentos que prueban que, ya en el año de 1425, el Papa Martino V, concedió, por una bula, autorización a los monjes jerónimos de Corbán, para que pudieran ser capellanes de las iglesias de Latas, Muslera, San Cristóbal de Orexo, etc.

Esto sentó muy mal a los feligreses de Latas y protestaron de ello. Entonces el Obispo de Burgos dispuso que todos los capellanes fueran ante él para ser examinados de su suficiencia. Pero de ello protestó el Prior; y ante las claras razones que dio al señor Obispo, de ser de los monjes la iglesia, les confirmó la antigua autorización.

Comprendiendo los vecinos que si querían conseguir algo, tenían que seguir otro camino, hicieron resistencia huyendo de la Cruz y del agua bendita, que llevaba un donado del convento, de lo que se arrepintieron, a poco cumpliendo la sentencia que les impuso el Prior, como señor y dueño de la iglesia.

Años después, porque nunca se avino decididamente a ello el vecindario, un clérigo de órdenes menores, que era estudiante y tenía por padre a Juan de Velasco, de Trasmiera, fue a Roma y consiguió una bula para disfrutar del beneficio de la iglesia de Latas, y con ella, acompañado de sus padres, parientes y amigos y todo el vecindario, se apoderó de la iglesia. Como se instalaron con armas, los tres religiosos que se presentaron a intimarles la salida del templo, en nombre del Prior, fueron a dar cuenta a éste, que envió otros tres, desde Corbán, con orden de decir misa en el portal. Velasco, el clérigo estudiante, la decía también a puerta cerrada.

Quejóse el Prior al Consejo Real, y éste resolvió en su favor; pero el mismo día que fue pronunciado el fallo, al llegar la noche, dieron fuego a la iglesia con pólvora, hiriendo a uno de los frailes que la guardaban. Entonces el Prior acudió a la Corte, que mandó a uno de sus alcaldes, que se llamaba el Doctor Durango, que se presentó con tal aparato de alguaciles, criados y secretario, que causó sorpresa en los contrarios, y espanto, al ver que como primera medida dispuso prender a todos los Velascos y Agtieros y a sus hijos (eran estas familias de las más importantes de la Merindad de Trasmiera).

Hubo, al fin, una avenencia: porque como el alcalde iba a desterrar a muchos, y al fin y al cabo, eran feligreses del convento, éste saldría perdiendo, espiritual y materialmente; pero obligó a pagar 400 ducados a Juan y Pedro de Agüero.

Aún hubo otras varias peleas y pleitos, por no conformarse los vecinos de Latas, más belicosos que los de Guarnizo, con que el Prior de Monte Corbán fuese el señor de las iglesias de esos dos pueblos y otros más.

bienes el Prior del Monasterio de Santa Catalina de Monte Corbán, disponiendo además del nombramiento de los capellanes de Muslera, Latas, etc., es decir, de todas las capillas que le pertenecían, pudiendo designar para esos puntos, incluso a los religiosos de un convento o de otros .

Fue el Papa Martín V (de la gran casa principesca de los Colonna de Italia) quien en 1419, a los dos años de su pontificado, confirmó una donación que el sacerdote don Juan de Cervantes —que había de llegar al Cardenalato, pasando por los obispados de Avila y Segovia y el Arzobispado de Sevilla—, hizo a los ya Jerónimos de Monte Corbán, de los beneficios que poseía en Muslera, y que el antipapa Luna, Benedicto XIII, señaló en una bula *; donación que se mandó fuera ejecutada por el abad de Oña, que lo hizo en 1426, y que los monjes no disfrutaron con tranquilidad, porque siguieron pleiteando por algunos de los bienes hasta 1434. Entregándose al año siguiente diez florines de oro al cabildo de Burgos por el derecho que pudiera tener sobre la iglesia de Nuestra Señora de Muslera, en Guarnizo.

Conocidos ya todos estos antecedentes, que ponen de relieve cómo y por qué pertenecían a los monjes la iglesia y gran parte de las fincas de Guarnizo, es fácil deducir que, por esos años, se edificaría o reformaría la parte del ábside que anteriormente describimos, puesto que hasta ese momento, el año de 1435, que se entregaron los diez florines de oro al cabildo de Burgos por los derechos que pudiera tener sobre ella, no pasó a perfeccionarse su propiedad.

Los monjes pusieron el emblema de su convento, la rueda de Santa Catalina (como los de Guisando tenían los toros), y además un león rampante debajo de un sombrero de Abad o de Prior, que, si no está relacionado con el convento, puede señalar a alguna familia montañesa a que perteneciera el Prior, en cuyo tiempo se construyera la iglesia*, o de tal cual autoridad eclesiástica u obispo que hubiera favorecido al convento; pero, bajo el sombrero de Abad, para señalar la jerarquía y la relación con el Monasterio.

En el retablo del altar mayor, de gusto plateresco, que tapa los arcos de la pared del fondo, se ven algunos santos de talla estimable; y sobre unas andas, junto a la verja del presbiterio, destaca la imagen que da nombre a la iglesia, de Nuestra Señora de Muslera.

La imagen es pequeña y la cara y la cabeza mejor proporcionadas que otras muchas que se ven de su tiempo y de su estirpe, lo que hace pensar en arreglos o retoques posteriores. Mas si como obra de arte no merece la atención del visitante, es tan grande la fe que tiene en ella, y la ha guardado

* Comprendía, además, los bienes anejos de San Juan de Liano, San Felices de la Concha, Parbayón y la ermita de San Pedro, en Solía. Esta bula original, que hemos tenido el gusto de consultar, se guarda en el Archivo Histórico, en perfecto estado de conservación.

* Varias familias montañesas llevan en sus blasones el león: algunas como única figura, tales las de Escalante, Pelayo, Campos, Puebla...

en toda ocasión el pueblo, haciéndola homenaje de ex-votos, ofrendas, regalos y promesas, que no resisto al deseo de contar a mis lectores cómo apareció en Guarnizo, y algunos de los milagros que la atribuyen, que, por ello, siempre los pescadores, hombres de mar, allí nacidos, al encontrarse en los momentos de peligro, se encomendaban a ella, yendo unidos en aquella súplica angustiosa el rezo a la Virgen que movía sus labios y el recuerdo a la madre que movía el corazón, porque... era la madre y porque había sido ella la que les enseñó cuando niños a guardar y respetar su Virgen y Patrona.

Esta imagen pequeñita, antigua, sin nada de particular al exterior, pero capaz de conservar y reaccionar la fe de un pueblo, es conocida por Nuestra Señora de Muslera, y su venida a Guarnizo no fue sino por causa de un milagro, que de modo más o menos parecido a lo que primero se relató lo cuentan en el pueblo a quienquiera que desee averiguarlo.

Solía pertenecía jurisdiccionalmente a Guarnizo.

Se comprende que en tiempos remotos no estuvieran deslindadas con exactitud tanto las jurisdicciones municipales como las eclesiásticas.

Ya se ha indicado anteriormente que por sentencia del Alcalde de Santillana del año 1437, se obligaba a los vecinos de Solía a pagar alcabalas al Concejo de Guarnizo por ser Solía uno de sus barrios.

En el Catálogo del Archivo del antiguo monasterio de Jerónimos de Santa Catalina de Monte Corbán, hecho por don Tomás Maza Solano, consta la sentencia anteriormente citada. Es el documento núm. 13 del legajo 9 donde se hallan los asuntos correspondientes al lugar de Guarnizo. El documento es de fecha 11 de diciembre de 1437 y fue autorizado por el escribano público Rui Fernández de Velarde.

El documento núm. 14 del legajo 18, «Papeles de Muslera», es una providencia de la Comisión de los Previsores, Obispado de Burgos, don Juan del Valle, Notario y Receptor de la Audiencia de dicha Ciudad, en la que, a deposición de diferentes testigos, consta que los vecinos de Solía nunca fueron parroquianos de las iglesias de Liaño, antes siempre lo han sido de la de Muslera y que a éstos y no a clérigos de dicho Liaño han contribuido con los diezmos. El documento es de agosto de 1557.

Siglo XVIII.—Panorama español de aquella época.

La creación del Real Astillero de Guarnizo, tal como modernamente lo solemos concebir, ya que, como se deduce de lo anteriormente tratado, Guarnizo fue astillero importante desde época inmemorial, coincide con la segunda mitad del Siglo de Oro de la literatura y arte en España (1556-1665).

De cuando España cedió el dominio del mar a Inglaterra y el de tierra a Francia, contamos, gracias a una impresionante promoción de escritores y artistas, con un gran caudal de elementos que nos permiten conocer al detalle la vida española de aquel siglo; Cervantes, Góngora, Quevedo, Lope de Vega, Avellaneda, Calderón, Hernández, Montañés, Juan de Herrera, el Greco, Zurbarán, Velázquez, Murillo, Ribera...

¿Qué produjo esta explosión cultural, este brillante concurso de luminarias en literatura y arte? Probablemente las victorias políticas, económicas y religiosas de España; la conquista y explotación de las Américas, el poder y el provecho de España en Italia, los Países Bajos, Portugal y la India y el triunfo sobre los moros en España y sobre los turcos en Lepanto.

Actualmente, a muchos años de distancia, apenas podemos comprender cómo los peligros y éxitos de aquella época estimulante, intensificaron el ardor de la fe católica e hicieron que la mayoría de los españoles se sintieran tan orgullosos de su religión como de su sangre. La censura y la Inquisición que hubiéramos juzgado ahora sofocantes para el pensamiento, fueron entonces aceptadas por la nación como medidas de guerra necesarias para la unidad nacional en la cruzada contra el Islam; y la mente española a la que no estaba permitido apartarse del sacrosanto credo, se elevó dentro de sus encogidos límites a un mundo sublime de prosa, poesía, teatro, arquitectura, escultura y pintura.

El muy culto Hallam juzgó que «el saber estaba más adelantado bajo Felipe II que bajo Isabel». Desde luego, la educación estaba más difundida. Pobres y ricos tenían acceso a las muchas universidades; se añadieron en este período veinte universidades a las ya famosas; sólo en Salamanca había 5.856 estudiantes en 1551. «Nadie podía llamarse caballero no siendo también hombre de letras». Reyes, ministros, nobles y prelados abrían sus bolsas a doctos, poetas, artistas y músicos. Hubo, sin embargo, alguna discordia en aquel crescendo: la Iglesia hacía restallar un látigo sobre todos los maestros, y Felipe II, con objeto de que las universidades españolas se mantuvieran llenas y los españoles se conservaran teológicamente puros, prohibió a la juventud española que estudiara en universidades extranjeras, exceptuadas las de Coimbra, Bolonia y Roma. (Pragmática de 21-XI-1589).

Pero en tiempos de Felipe IV, pese a entrar de lleno en el Siglo de Oro, el contraste que ofrecía España en el aspecto político y militar era enorme.

Siguiendo a Deleito (53), diremos que la razón más importante de la decadencia por aquella época, fue la enorme desproporción que hubo siempre entre nuestros recursos y las múltiples y vastas empresas en que España se fue empeñando, y entre el cortejo más brillante que podía ofrecer al mundo de artistas, capitanes, descubridores, escritores y navegantes, no se tropezó con un Cronwell, Sully, Richelieu, Colbert o Louvois que acertara a fundir como ellos lo hicieron, el antiguo valor individual en los nuevos moldes en que se preparaban las nacionalidades modernas.

Cuatro elementos constituían el ejército español; voluntarios, penados, reclutas forzosos reunidos por levas y milicias nobiliarias. Los penados iban a Marina, los reclutas forzosos, sobre ser pésimos soldados, desertaban a la primera ocasión y los contingentes aristocráticos —vestigio feudal— casi habían dejado de existir.

Al advenimiento de Felipe IV, formaban nuestro ejército 7 tercios españoles, 13 italianos, 11 valones, 2 borgoñeses, 2 irlandeses y 9 regimientos alemanes. Estas cifras sufrían grandes transformaciones según las circunstancias.

Al morir Felipe IV había en la península 40 tercios y en Flandes 8 españoles, 13 valones y 7 alemanes.*

Pero los orgullosos mosqueteros de Flandes (*refugium peccatorum* de muchísimos españoles), con mucha frecuencia —dice Deleito— extenuados y harapientos, viéronse obligados a mendigar limosna de puerta en puerta, muriendo de hambre en el recodo de un camino o acabaron sus hazañas en el pobre lecho de un hospital antes de recibir el socorro que se les debía.

Estas tropas mal pagadas y muy indisciplinadas en la época que comentamos, eran el terror de los pueblos donde acantonaban incluso en Madrid. El periódico corriente entonces de Madrid «*Avisos*» comentaba los desfuegos que los soldados cometían en la Villa y Corte. Uno tomado al azar, el de fecha 27-7-1639 dice: «En Madrid han muerto atrozmente en 15 días 70 hombres y están heridas en los hospitales 40 mujeres; hazañas todas de soldados».

No existía en el siglo XVII una marina de guerra propiamente nacional, a pesar de que nada hubiese sido más indispensable para el mantenimiento de un imperio como el nuestro de aquellos días, esencialmente marítimo.

Cuatro sistemas se empleaban para agenciar naves: el arriendo a constructores particulares de España o a naciones extranjeras, la construcción por el Estado Español, la compra y el embargo de buques mercantes. El arriendo fue el medio más usado. Se construía por medio de contratos llamados «Asientos» y a los contratistas se les denominaba «Asentistas».

Se publicaron ordenanzas para que cualquier vasallo pudiera armar navíos de alto bordo para emplearlos en corso contra los enemigos. Las presas, así de mercancías como de esclavos y efectos, se repartían íntegramente conforme al «Tercio Vizcaíno», o sea, dos partes para el sostenimiento del buque y la tercera para el armador y los tripulantes. **

* Vamos a facilitar una sucinta información de lo que fueron los famosos tercios de Flandes, pues, generalmente, sólo son conocidos de nombre. El Tercio era la unidad militar y lo mismo podía estar en España, en Italia o en Flandes. Cada tercio equivalía a un regimiento actual aproximadamente, pero estaba integrado, cuando se trataba de un tercio completo peninsular, por 12 compañías de 250 soldados cada una, mandadas por capitanes (eran soldados 239 y el resto lo componían «La Plana»). Cada compañía tenía su bandera cuyo color la distinguía de las demás. Estas banderas las portaban los

NAVIO DEL SIGLO XVII. Las formas de las naves y sus propiedades maríneas continuaron subordinándose a la manía de la exagerada ornamentación y al aparato decorativo que dominaba en su época. Así, vemos los navíos de aquellos tiempos, sumamente recargados de adornos y molduras, de pinturas y dorados; un barroco ostentoso y decadente.

Empezaron a suprimirse los remos en la mayor parte de las embarcaciones porque la altura de sus bordas no lo permitía y por no tener que mantener y soportar las turbulentas «Chusmas». El aparejo de los navíos era el mismo que el del galeón y todos se distinguían por lo sumamente complicado, pues la multitud de cabos que había de una parte a otra con verdadera profusión, lo hacían semejar a una telaraña. Las formas de los navíos fueron cada vez más sencillas y severas, subordinándolas más al cálculo que a la belleza artística, hasta que ya a mediados del siglo XVIII fueron perdiendo su carácter aparatoso y romántico a medida que iban aumentando sus dimensiones.



alférezes que debían ser soldados distinguidos por su buen porte, lo que les valía el uso de espada y les llenaba de orgullo. Tenía también cada compañía un sargento, dos tambores, un pifano, un furriel y un barbero.

Los tercios formados fuera de la Península, aunque fueran españoles, estaban constituidos por 15 compañías de 190 hombres. Al jefe de cada Tercio se le llamaba «Maestre de Campo», llevaba su nombre y lo nombraba el Rey; su categoría era semejante a la de nuestros generales de brigada.

Los soldados eran piqueros si llevaban picas que debían tener 20 palmos de longitud, arcabuceros y mosqueteros. La pica era el arma más antigua, pero seguía siendo la más eficaz. Los tercios llevaban solamente una compañía de arcabuceros y otra de mosqueteros; todas las demás eran de piqueros. Las armas de fuego requerían mucho preparativo para su carga. Estos mosqueteros eran coetáneos de los famosos de Alejandro Dumas.

El Tercio acogía a su gente haciendo borrón y cuenta nueva en la vida turbulenta de estos hombres aventureros y temerarios.

Los tercios de Alejandro Farnesio fueron de los más famosos.

El 1 de diciembre de 1509 se creó el Tercio de Zamudio, fundamento del Regimiento de Soria núm. 9, el más antiguo del arma de Infantería.

** La distribución del tercio vizcaíno era comúnmente en el Cantábrico, la siguiente: 1/3 para panática (víveres) y municiones; 1/3 navío y artillería; 1/3 armador y gente.

Olivares dictó muchas disposiciones para el fomento de la marina, pero ni el acierto ni la fortuna acompañaron a su política naval ni a la de su sucesor en cuyas manos se consumó nuestra ruina marítima.

Ya la Junta que el Conde-Duque formó en los comienzos del reinado, acordó crear un armada de 46 naves por cuenta de la Corona de Castilla, 10 por la de Portugal y 20 por los estados de Flandes, adoptando el sistema de asientos.*

Aparte de esto, es estimuló la construcción de naves por los particulares, confirmando la exención de derechos para las mayores de 200 toneladas que se hiciesen en la mar de Cantabria.

Los constructores hábiles de entonces eran Felipe de Alzate, Francisco de Iturzaeta, Esteban de Arrillaga, Martín de Arana, Lorenzo de Urnieta, Lucas Guillén de Veas, Ignacio y Juan de Soroas, etc.

Entre los construídos por administración y por asiento, se llegaron a botar 50 galeones por año además de los que por primera vez se adquirieron en Flandes aparejados y artillados.

Pero la entrada de los franceses en España, el incendio de los astilleros y los apuros del erario, paralizaron la construcción naval, a la vez que los reveses en aguas de Flandes y ultramar, deshacían nuestra escuadra.

El dilatado mando del Conde-Duque de Olivares, coincidió con el período más miserable de nuestra Marina y uno de los más ruinosos de nuestra historia.

Caímos —termina Deleito su trabajo— de la cumbre del poder y la gloria, para empezar a despeñarnos en el abismo, donde a fines del siglo XVII se hundió la Monarquía española, con riesgo de desaparecer y eclipsarse del todo hasta como Estado independiente. Bajo Felipe IV desvanecía-se la leyenda dorada, que hizo de España el país predilecto del Cielo, designado por Dios para una misión providencial, y, en consecuencia, invulnerable e invencible. ¿Qué quedaba ya de aquellos reyes que regían la tierra desde un rincón de un palacio o el retiro de un monasterio? ¿Qué de los caudillos conquistadores de reinos o de mundos? ¿Qué de las gestas heroicas, escritas con sangre por nuestros soldados y marinos en el Garellano y en Orán, en Pavía y en Túnez, en Otumba y en el Perú, en Lepanto y en San Quintín?

La epopeya había terminado. La novela picaresca estaba en su apogeo.

Felipe IV: 1621-25 (54).

Como hemos visto, la actividad naval en Guarnizo se vino desarrollando desde época inmemorial aunque con interrupciones más o menos prolongadas. Sin embargo, la creación del «REAL ASTILLERO DE GUARNIZO» se

* De estas 46 naves se construyeron en Guarnizo, como más adelante se dirá, los 13 galeones que se comprometió a entregar en tres años don Francisco de Quincoces (o Quiñones).

suele computar de forma más convencional que real, a partir del reinado de Fernando IV, y más concretamente desde los años 1.662/64.

Por esta razón, consideramos de especial interés detenernos un tanto en el ambiente y circunstancias que de todo orden, especialmente en el aspecto político-económico, concurren en España en este período tan interesante de su historia, y que creemos que quedan perfectamente reflejadas en los siguientes párrafos del historiador Will y Ariel Durant.

Se diferenciaba de su padre en todo, menos en el despilfarro. Lo conocemos exteriormente por los muchos retratos que le hizo Velázquez: en el Museo Metropolitano de Arte de Nueva York tiene diecinueve años (1624), apuestos, rubios y ya tendiendo a la gordura; en la Galería Nacional de Londres se muestra alegre y confiado a los veintisiete y macizo y sombrío a los cincuenta; en el Prado, podemos verlo en cinco fases de su gloria y declinación; está también en Florencia, Turín, Viena y Cincinnati; tuvo que pasar la mitad de su vida en el estudio de Velázquez. Pero estos retratos sólo muestran sus rasgos oficiales; no fue en la realidad tan solemne y orgulloso; nos lo imaginamos más justamente cuando lo vemos observando a sus hijos en los retratos velazquianos; probablemente los amó con locura, como nosotros amamos a los nuestros. En realidad fue un hombre amable, generoso con artistas, escritores y mujeres; no un semisanto como su padre, sino hombre aficionado a la comida, los devaneos, el teatro, la pintura, la corte y la caza y decidido a obtener cuanto se pudiera de la vida, aun en una moribunda España. Tal vez su amor desmedido por la vida fue la causa de que la poesía, el teatro, la pintura y la escultura florecieran durante su reinado como nunca antes o después en España. Cuando sus placeres llegaban a ser demasiado promiscuos, multiplicaba las oraciones y confiaba en empedrar con buenas intenciones el camino al cielo. Tuvo treinta y dos hijos naturales, de los que reconoció ocho. Como le quedaba poco tiempo para la gobernación, delegó sus facultades y funciones en una de las grandes personalidades de la diplomacia del siglo XVII.

La carrera de don Gaspar de Guzmán, Conde-Duque de Olivares, fue notablemente paralela y contraria a la de Richelieu. Durante veintiún años (1621-42), el Conde-Duque se enfrentó con el astuto cardenal en un cruento juego de agudeza y guerra por la hegemonía en Europa. Velázquez nos ha mostrado a Olivares como un personaje sin miedo ni tacha, en toda la pugnacidad del poder, con sus primorosos bigotes curvándose como feroces cimitarras, sus mantos, bandas, cadenas y llaves proclamando autoridad. Sus defectos, un orgullo imperial, una irritabilidad a flor de piel y una severidad implacable, lo enemistaron con todos, salvo los que conocían también su celo y su ingenio al servicio de España, su honradez a toda prueba en un medio venal, su desprecio por los placeres mundanos en cuanto no fueran artificios para encandilar al Rey, su mesa frugal y su sencilla vida privada, su apoyo decidido a la literatura y el arte. Luchó sinceramente para reprimir los abusos, poner término a la corrupción, recuperar para el tesoro los productos de pasados peculados, moderar el costo de la casa real, imponer la

economía y la modestia en el vestir y los equipos y hasta frenar la crueldad de la Inquisición. Comenzaba sus tareas antes del alba y las continuaba ya postrado de fatiga. Su desdicha fue que Richelieu, con igual abnegación, estaba minando lenta, sutil e inexorablemente el poder de los Habsburgos en Austria y España. Para afrontar el terrible desafío, hicieron falta ejércitos en Cataluña, Portugal, Francia, Nápoles, Mantua, los pasos de Valtelina y los Países Bajos, así como en la vasta y ensangrentada artesa de la Guerra de los Treinta Años. Pero los ejércitos necesitaban dinero y el dinero exigía impuestos. La *alcabala* o impuesto sobre las ventas fue elevada al 14 por ciento y sofocó el comercio; por otra parte, los recaudadores desfalcaban dos tercios del producto antes que el resto llegara al tesoro. Fue así como Olivares, con determinación patriótica, dejó económicamente exangüe a España en aras de la conservación de su poder político.

No hemos de seguir todas las jugadas de aquella sanguinaria partida de ajedrez; no añaden nada a nuestro conocimiento o nuestra estimación de la humanidad. Fue una pugna de fuerza, no de principios, con cada bando encarpetando la religión en procura de la victoria militar. Richelieu proveyó de fondos a los ejércitos protestantes de Alemania contra la católica Austria; Olivares envió 300.000 ducados por año al Duque de Rohan para que prolongara la revuelta hugonote en Francia. Al final, España fue aplastada; su poder marítimo fue liquidado por los holandeses en la batalla de las Dunas y su poder terrestre por los franceses en el Rosellón (1642) y Rocroi (1643). La debilidad de España hizo que Portugal y Cataluña fueran a la secesión y se declararan libres (1619); durante diecinueve años, la República catalana, ayudada por Francia, hizo la guerra a Castilla. Finalmente, el amable Rey, que había confiado en su ministro a través de mil calamidades, lo destituyó de mala gana (1643). Olivares huyó del hostil Madrid, en destierro voluntario a la distante Toro, donde murió dos años después, perdida la razón.

Felipe asumió personalmente la gobernación por un tiempo. Redujo sus propios gastos y se dedicó concienzudamente a gobernar. Pero las causas de la declinación de España estaban más allá de la comprensión o el poder del monarca. La guerra continuó, no se redujeron las gabelas y la producción y la población disminuyeron. En la paz de Westfalia (1648), España se mostró impotente y tuvo que conceder la independencia a las Provincias Unidas después de casi un siglo de guerra inútil. La paz de los Pirineos (1659) sancionó oficialmente el predominio de Francia en Europa. En medio de estos desastres, murió (1644) la leal y paciente esposa de Felipe, Isabel de Borbón; dos años después, fue seguida por el único hijo que la sobrevivió, Don Baltasar Carlos, a quien Velázquez había pintado tan atrayente. El Rey quedó con María Teresa como única descendencia legítima y la entregó en matrimonio a Luis XIV. Deseoso de un heredero, Felipe, con cuarenta y cuatro años de edad, se casó con su sobrina de catorce, Mariana de Austria, que había sido prometida de Baltasar. Mariana le dio dos hijos: Felipe Próspero, que murió a los cuatro años, y el futuro Carlos II. El cansado Rey, atormentado por los cálculos biliares, debilitado por las

hemorragias y acosado por monjes milagberos, se resignó a morir (1665), confortado con la idea de un heredero y en la ignorancia de que este hijo medio idiota legaría España entera a Francia.*

Suceso de Laredo con una escuadra francesa en agosto de 1639.

El 7 de septiembre de 1638, las armas españolas obtuvieron sobre las francesas un señalado triunfo, al expulsar de Fuenterrabía al ejército de Conde, apoyado por la escuadra del Arzobispo de Burdeos, que la había cercado días antes. A los defensores de la plaza, en grave aprieto, ayudó con 3.000 hombres el Marqués de Montara. Los sitiados causaron al ejército francés más de 3.000 muertos y le tomaron muchas armas. Se le atribuyó al Conde-Duque este gran éxito militar y se le ofrecieron muchas mercedes, entre ellas 12.000 ducados de renta anual en encomiendas de indias **, 1.000 vasallos en tierras de Sevilla «Computados a 17.000 maravedís que es el precio a que cada vasallo se vendía en Andalucía», etc. pero se dijo que él renunció a todo menos a una copa de oro que todos los años en lo sucesivo debía entregarle el Rey para conmemorar la batalla *** (57).

Aunque la guerra con Francia (1639-1652) se localizó principalmente después en Cataluña, los franceses encorajinados por este revés, se dedicaron a piratear y atacar diversos astilleros e intalaciones navales de la costa

* Todas las cortes europeas de aquellos años daban a su vida un sentido teatral y espectacular; entendían que esa brillantez retorzaba su autoridad regia. Más que un afán de lujo o alarde de vanidad ostentosa en trajes, joyas y ceremonias, era una convicción general de lo que debía ser la realeza para sus súbditos. En 1672 Luis XIV, el Rey Sol, en la plenitud de su poder, se instaló en Versalles al mismo tiempo que Moliere estrenaba «Las Mujeres sabias», y a nadie extrañó demasiado que el Marqués de Montespan organizara, con motivo de haberse declarado su esposa favorita oficial de turno del Rey, un grandioso funeral «in memoriam», y exclamara al entrar en el templo en actitud trágico-cómica y vestido de luto riguroso: «Mis cuernos son demasiado altos para pasar por una puerta tan pequeña» (56).

Así se explica también el banquete pantagruélico que se ofreció en Santander al Príncipe de Gales que luego sería Carlos I de Inglaterra, que vino a España enamorado de Doña María de Austria, hermana de nuestro Felipe IV, banquete que se celebró a bordo de la nave inglesa «*Principe*». La Crónica General (55) relata con detalle este acontecimiento. Se sirvieron dos mil gallinas, dos mil pollos, dos mil pichones, quinientos capones, cien corderos, doscientos cabritos, doce vacas, cincuenta terneros, cincuenta pernils, cincuenta barriles de aceitunas, cincuenta pipotes de conservas, cien pellejos de vino, doce de aceite y ocho de vinagre.

No llegó a efectuarse el matrimonio porque la desenfrenada conducta del duque de Buckingham que acompañaba al Príncipe inglés, tratando de galantear desconsideradamente a la esposa de nuestro ministro el Conde-Duque de Olivares, indispuso a éste de tal modo que hizo imposible su celebración. Luego, Buckingham era asesinado y Carlos, después de declararnos la guerra, fue decapitado por instigación de Oliverio Cronwell que le sustituyó en el poder.

** Las denominadas «naos de vuelta», de las Indias, tenían prohibido traer indios a España; los capitanes y maestros que contravenían esta ordenanza, ratificada en 1543, tenían pena de destierro más 100 azotes suministrados públicamente.

*** Esta señalada victoria se conmemora todos los años en Fuenterrabía con una pintoresca fiesta denominada «El Alarde».

del Cantábrico, teniendo buen cuidado en atacar solamente los puertos indefensos, ya que en Santander, por ejemplo, aunque merodearon los atacantes, no osaron entrar.

Lo ocurrido en Laredo, en versión de Escagedo Salmón (58) fue lo siguiente:

Corría nuestra costa del Cantábrico una poderosa escuadra francesa a la caza de navíos españoles y para dañar a las villas y pueblos ribereños.

Un prelado francés, que lo mismo empuñaba el báculo que la espada y que de igual modo gobernaba su grey que la escuadra francesa, el Arzobispo de Burdeos, Henry d'Escombleau de Sourdis, célebre porque el año anterior había derrotado en las costas de Guetaria una división marina española, se acercó a nuestras costas, las que, como él decía muy bien en la carta de desafío que escribió al almirante español, el famosísimo don Lope de Hoces, estaban desapercibidas. El 14 de agosto, a las tres de la tarde, entró en Santoña la escuadra francesa, compuesta de 33 navíos de más de 600 toneladas, 20 de hasta 300, 8 fragatas, 7 navíos de fuego, muchas pinazas, lanchas y chalupas, que pasaban de 120, y la capitana de mil toneladas, en la que venía el Arzobispo de Burdeos. Entre los marinos y soldados venían 200 del Hábito de San Juan. Surgieron los navíos grandes cerca de la Peña, los demás adentro y tres fragatas, dos navíos holandeses ligeros, algunas lanchas y chalupas, llegaron al arenal enfrente de Laredo, donde fondearon, sin temor a la artillería de los castillos del puerto.

El Corregidor de la villa don Juan de Rejón Silva y Sotomayor, Caballero de Calatrava (se cruzó en 1607), encargó el gobierno y disposición de la gente de los lugares que habían acudido a socorrer a la sitiada villa, a don Felipe de la Maza, quien colocó a los de Liendo y Colindres en el arenal para impedir el desembarco; a los de Ruesga y Parayas más hacia Colindres para el mismo fin; a los de Limpías, Ampuero y Marrón al paso de la subida de las eminencias y a los de Guriezo en el paso que llaman de las Casillas.

El domingo, 14 de agosto, a las 11 de la mañana, estando la villa con muy poca gente, empezó el enemigo a dar velas y entrar por el puerto con el auxilio de la marea y desembarcaron en el arenal 650 hombres que al instante se dividieron en tres escuadrones y a un mismo tiempo comenzaron a marchar contra Laredo, encaminándose los navíos a los muelles y el cuerpo del ejército, que era el mayor de los escuadrones, donde iban el General y el Arzobispo caminó por el Sable y camino real de Colindres a la puerta de la villa; los otros dos escuadrones subieron las eminencias, el uno por lo más alto de ellas que llaman la Cruz de la Hacha, el otro por más abajo y ambos se acercaron a la puerta de San Lorenzo. En la villa solamente había 150 hombres, aparte de los 100 que estaban en los castillos y se hallaban repartidos en los muelles, en las puertas de San Lorenzo y en la principal, por donde iba a entrar el ejército, protegido por el fuego intenso que hacía la escuadra.

Rindióse la villa ante la superioridad del enemigo y éste se apoderó de más de 100.000 ducados en el saqueo a que sometió a los laredanos.

Al día siguiente, fiesta de la Asunción de Nuestra Señora, visitó el Arzobispo la iglesia parroquial y el convento de San Felipe. El prelado francés se mostró muy devoto y piadoso, dando limosna a los pobres y enfermos.

Quemaron los castillos de San Nicolás y de la Rochela; se llevaron la artillería o la tiraron al mar; dentro de las casas rompieron las puertas y ventanas, arcas y escritorios; derramaron gran cantidad de vino y en todo lo que no fue robar las iglesias, quemar las casas y todos los heredamientos, hicieron grande y lastimoso destrozo.

El martes, a las tres de la tarde, prendieron fuego a las casas del Ayuntamiento; el miércoles, 17, intentó el Arzobispo entrar en la merindad trasmerana por Treto, pero no pudo conquistar la torre que el Condestable de Castilla tenía al lado de la ría. El 27 zarpó la armada francesa.

No todas fueron bienandanzas para el invasor. Marcharon los franceses en cuadrillas de 20 y 30 a Liendo, Guriezo, Seña y Tarrueza con el fin de robar estos lugares, pero acudieron 300 montañeses, y en lo alto de la sierra de Liendo, a la vista de Laredo, según venían con los hurtos, los prendieron y mataron, acontecimiento que puso en cuidado al Arzobispo, que entonces temió que los de los pueblos intentasen batirlo en la villa.

El haber quemado, añadimos nosotros, los tres navíos que se estaban construyendo en el astillero de Santoña y los materiales recepcionados para fabricar otros siete y destruir los instrumentos de construcción, obligó a pensar en la necesidad de que se trasladase a lugar más seguro este astillero tan fácil de batir y tan difícil de defender.

Esta fue la razón de que se le encomendara al general Díaz de Pimienta la localización de un paraje discreto y seguro para proseguir la construcción naval. Después de reconocer diversos puntos que pudieran ofrecer estas ventajas, fue elegido, finalmente, como más indicado, la ría de Solía, jurisdicción de Guarnizo donde ya se construían barcos con gran frecuencia desde época inmemorial.

General don Francisco Díaz Pimienta (59).

Fue hijo de marino del mismo nombre. Aunque se ha dudado durante mucho tiempo de si nació en La Habana o en Los Llanos de las Islas Canarias, parece probado que nació en 1594 en Tazacorte, partido judicial de Los Llanos.*

* En el siglo XVII, se llamó en La Habana «Boquete de los Pimienta» al lugar donde hoy desemboca la calle de Empedrado en la Avenida del Puerto, por tener en ese punto su carenero don Francisco Díaz Pimienta. En la revista cubana «Mar y Pesca» (núm. 98, pág. 32-33) se reproduce un grabado con el siguiente pie: «Reconstruida en el siglo XVIII, esta casa habanera perteneció al almirante Díaz Pimienta». Se trata de una casa antigua de planta baja y dos pisos.

Comenzó sus estudios en Sevilla para la vida religiosa, pero pronto ingresó en la Marina, solicitando ser destinado a Flandes en cuyas costas hizo sus primeras armas. En 1625 ya tenía el grado de Capitán.

Fue dueño de diversos buques contruídos principalmente en La Habana. Los explotaba él mismo o los alquilaba o vendía al Estado, lo cual era corriente en aquella época, como ya se ha dicho; se denominaban «Nuestra Señora de las Aguas Santas», «Santa Teresa», «Concepción», etc.*

Uno de sus más señalados servicios consistió en haber conseguido que una importante escuadra de 54 navíos, siendo él uno de sus Jefes más significados, cargados «con el tesoro más grande» que España recibió el Nuevo Mundo, rindiera viaje en Cádiz tras muchísimas contrariedades.

Mandaba la escuadra el General navarro don Lope de Hoces y ya en las Bermudas comenzaron los temporales perdiéndose un patache cuya tripulación, sin embargo, pudo salvarse. Un rayo abatió el mástil de la nao capitana causando la muerte de cuatro hombres. Se perdió también la nao «Santa Gertrudis» que cuando pudieron prestarle asistencia, tenía ya 4 palmos de agua sobre la carlinga. Tuvieron que luchar no solamente contra el huracán que dividió en dos partes la escuadra, sino también contra los piratas que no querían desperdiciar tan magnífica ocasión en su labor depredadora.

Las 31 velas que llegaron primeramente a aguas de Cádiz, permanecieron fuera del puerto formando una media luna, hasta que llegó el resto de la armada que recrecida en América con 36 naves más (90 en total), entró en el puerto con el consiguiente júbilo de los valientes navegantes y de la nación entera.

Un poeta que formaba parte de la tripulación, llamado Foscado, escribía con este motivo:

El gran don Lope cogió
Cien hombres y fue su atlante
Francisco Díaz Pimienta
Pues haciendo de sí alarde
En la ocasión más honrada
Fue de su pimienta esmalte.

Continuó prestando muchos servicios a los nuevos establecimientos en toda la América Española infestada de piratas y corsarios, ingleses y holandeses principalmente.

Con la alta graduación de Almirante, se le hace regresar a España en el año 1634 y contrae matrimonio con doña Alfonsa Jacinta de Valdecillo

* Su padre, del mismo nombre, fue Capitán y mandó su propia galera en la batalla de Lepanto. Pertenecían los Díaz Pimienta a una familia de origen portugués, expertos en la construcción de buques. Díaz Pimienta estableció, también, astilleros en la capital de Santa Cruz de la Palma.

y Velasco en la villa de Portugalete el 26-1-1636. Consta en el acta matrimonial que era Superintendente de las Fábricas y Plantíos de las Islas de Barlovento del Mar Océano y Castellano del Castillo de la Fuerza Vieja de La Habana.

Tenía entonces 41 años y ella 16 cuando tuvo el primer hijo, que se llamó también Francisco y vistió el hábito de Santiago; su segundo hijo se llamó don Martín José y vistió el hábito de Calatrava, el tercero fue religioso, Fray Nicolás Díaz Pimienta y, finalmente, una hija, Teresa que fue religiosa profesa en el convento de Santa Clara en la ciudad de Guadalajara.

En 1641, en vista de sus muchos servicios y capacidad, se le nombró General y Almirante de la Real Armada de Indias.

El Rey le concedió el hábito de Santiago cuando arrebató a los ingleses, tras difícilísima acción, la isla que los españoles llamamos de Santa Catalina y los ingleses «La Providencia» a 30 leguas de Cartagena de Indias.

Disponemos de una relación muy pormenorizada de esta importantísima acción que acabó con la resistencia inglesa, cayendo prisionera toda la guarnición y asegurando al Gobernador inglés que todos serían tratados con gran benignidad, «...sin permitir que a las mujeres —que eran 60 entre casadas y solteras— se les quitase la ropa ni de vestir ni de dormir». Díaz Pimienta tuvo que reprimir en esta ocasión con mano muy dura un conato de conspiración por parte de los portugueses, ávidos ya por aquella época, de recobrar la independencia para su nación.

Dice el biógrafo a quien seguimos, «Nos extraña que no figure el nombre del General Díaz Pimienta en el transcurso de 1641 al 1644, conociendo ya sus muchos méritos en la Marina, cuando quedaron sin cabeza las fuerzas de mar en el Mediterráneo por la prisión de los Duques de Medinasidonia, Fernandina y Maqueda, habiendo sido tan consecuente y leal su conducta, ajena a intrigas cortesanas y siempre dispuesto a secundar las órdenes del Rey. Tal vez el merecido descanso en recompensa a su última y dificultosísima campaña lo explique todo».

No nos extraña a nosotros este silencio, dado que el biógrafo se limita a exponer, a todo lo largo de su obra, las hazañas de mar de su biografiado y precisamente en este intervalo de su vida, estuvo dedicado a prevenir e inspeccionar el resultado de los desmanes que la hostil Francia cometía en nuestras costas.

Fue precisamente entonces cuando el General Díaz Pimienta eligió la ría de Solía como el lugar más indicado para proseguir la construcción naval con alguna garantía, oculta a las miradas inquisitivas del enemigo.

La preparación de este astillero y la dirección de los trabajos en su época inicial, es lo que escapa a la atención del biógrafo, quien, como queda dicho, se ciñó exclusivamente a sus importantísimas campañas militares como marino.

Cierto que esta labor de preparación y dirección de un astillero incipiente con gran escasez de medios, es misión más bien oscura y sacrificada, pero no por ello menos importante. En lo sucesivo, su vida habría de estar más o menos vinculada a él.

Por el año 1645 dimitió del cargo de General interino de las naves de alto bordo, por considerarse con méritos sobrados para que su empleo tuviera carácter definitivo, pero el Monarca no aceptó su dimisión. Tampoco cree su biógrafo que influyera en su ánimo el hecho de que Vizcaya, Guipúzcoa y las Cuatro Villas (Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera), no respondieran al requerimiento del Gobierno para la construcción de buques, alcanzada como estaba su Tesorería. Todo desembocó en una carta de fecha 10 de julio de 1647 dirigida al Gobernador don Julio de Echeverri, en la que se quejaba amargamente de aquella política cortesana.

La acción de Orbitelo en Toscana en 1646 ocupa una buena parte de la biografía, tratando de justificar que a Díaz Pimienta no alcanzó responsabilidad alguna de los cargos hechos contra él por don Cristóbal Moscoso, Fiscal del Consejo de Indias.

Quebrantado el prestigio de los marinos como responsables del combate de Orbitelo, pasó el mando de las fuerzas marítimas al Serenísimo Don Juan de Austria (naturalmente, no al de Lepanto, sino al hijo natural de Felipe IV y de la Calderona).

En al instrucción que dio este Generalísimo en el puerto de Tarragona el 26-7-1647, dice: «...Y como quiera que es imposible prevenir todos los accidentes de la guerra, se deja al arbitrio y disposición de tan experimentado y valeroso soldado el remedio de las cosas que fuera de los mismos aviniesen. En esta conformidad, encargamos y mandamos a Francisco Díaz Pimienta, Caballero de la Orden de Santiago, del Consejo de Guerra del Rev Nuestro Señor y Gobernador General de la Armada del Océano, dé las órdenes a su Almirante y demás Cabos y Capitanes de todos los bajeles de esta Armada para la ejecución y cumplimiento de esta mía que ha de ir inserta en la que así diere y distribuyere».

Esta escuadra salió de Cádiz el 6 de mayo de 1647 con el fin de terminar con los escandalosos acontecimientos que se venían desarrollando en Sicilia y Nápoles. Se componía de 22 galeras, 12 navíos grandes y 14 buques menores, con 4.000 hombres.

Durante los años 1648-50, dirigió la construcción de otros 13 galeones de 800 toneladas, los mismos que en 1638 se habían ajustado con don Francisco de Quiñones que debió haber construído en las Cuatro Villas de la Costa para la Armada del Océano, y que estaba obligado a entregar artillados, enjarcados y listos para navegar, pagándose a 30 ducados tonelada, 20 de plata y 10 de vellón, puestos en Laredo.

Díaz Pimienta que como los hombres de gran valía, siempre escasos, era requerido con gran frecuencia para desempeñar cargos delicados y de gran responsabilidad, a veces hasta simultáneamente, fijó nuevamente su residencia en Guarnizo para dirigir estas construcciones por él mismo proyectadas y que despertaban mucho interés entre los marinos, porque se trataba de conseguir un menor calado que permitiese a los galeones de este tonelaje, franquear sin dificultad la barra de Sanlúcar de Barrameda y los bancos de San Juan de Olma, frente a Veracruz, lo que nunca se había conseguido con navíos de tonelaje superior a 576.

El 7 de septiembre de 1651 contestaba Felipe IV a una carta que le había escrito Don Juan de Austria, con motivo del cerco de Barcelona en la guerra contra Francia.

«Que en cuanto a cerrar el puerto de la mar, se había reconocido el acierto con que Su Alteza discurría y así había mandado S. M. que viniese el General Francisco Díaz Pimienta y que de Cádiz se enviasen algunos navíos que incorporados a los que se llevaban de las costas de Cataluña, hiciesen un cuerpo de Armada suficiente. Y que otrosí, viniesen los barcos longos de Cádiz y una armadilla de bergantines desde Mallorca».

El mismo año 1651, Portugalete le nombró Alcalde Ordinario de la villa, como homenaje a su persona, por ser de allí su esposa y mostrar gran interés y amor a la localidad.

El mismo manifestó en momento solemnísimos, que varias veces recibió a Jesús Sacramentado para inflamarse en valor y desprecio a la vida por la Patria.

Murió de un arcabuzado el 30 de agosto de 1652, a bordo del buque de su mando «La Capitana», en dicho cerco de Barcelona.

A la muerte del Almirante, se le tributaron honores excepcionales y seguidamente, el Serenísimo Don Juan de Austria escribía el Rey: «Mucho he sentido la pérdida de Francisco Díaz Pimienta, por la falta que juzgo haría al servicio de S. M. un hombre de tanta experiencia y capacidad».

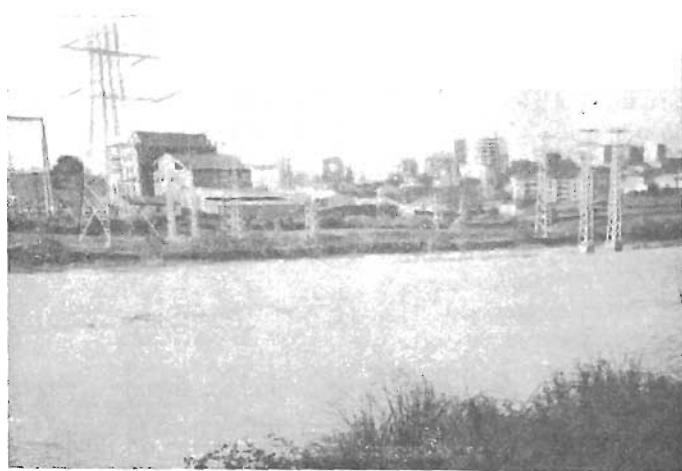
Veytia y Linage informó con este motivo en su «*Norte de la Contratación de Indias*» (Lib. II, Cap. XIV, párrafo 14), que en 1650 se le pidió nueva preceptiva con reglas para los navíos que habían de construirse en Guarnizo (Santander), mandato que cumplió seguidamente. «A ello fue debido la distinción de ser inscrito en la nómina de los Ingenieros ilustres del siglo XVII, estándolo no menos justificado en la de los Generales bizarros y en la de los Caballeros pundonorosos».

Fabro Bremundan, en la Historia de los Hechos del Serenísimo señor Don Juan de Austria en el Principado de Cataluña, refiriéndose a Díaz Pimienta dice: «Por la senda más ardua y dificultosa llegó a un colmo de gloria que igualaba al de su dignidad, siendo sujeto en quien admiró su edad y admirarán las venideras, en el grado de perfección mayor, todas las

prendas que la idea sepa desear en un soldado y General de mar». Pocas personas han merecido elogio semejante.

Si bien se considera a Francisco Díaz Pimienta, el fundador del Real Astillero de Guarnizo, quizá fuera más exacto decir que fue realmente un sólido e importante eslabón de la cadena de realizaciones navales en este lugar, dejando el camino expedito para que Gaztañeta lograra, sin mucho tardar, su pleno desarrollo, cubriendo sus necesidades básicas y dotándolo de todas las instalaciones requeridas para hacer de él un astillero moderno y eficiente, cuyas gradas fueron base de la marina borbónica a partir ya de Felipe V.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma (de la Isla de San Miguel de la Palma), en sesión de 3 de noviembre de 1894, acordó por unanimidad poner su nombre a la calle denominada hasta entonces de la Cuna, por haber tenido su padre y familia en dicha calle una casa de su propiedad, y haber fundado también un astillero.



Paraje donde se encontraban las gradas de construcción, en Guarnizo.

Tres meses más tarde, en sesión de 25 de febrero de 1895, hacía lo mismo el Ayuntamiento del Astillero, poniendo el nombre del General Díaz Pimienta a la que hasta entonces se venía denominando calle de Arriba, queriendo honrar de esta forma la memoria del ilustre fundador del Real Astillero de Guarnizo.*

* En la actualidad, el Ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma, fiel a su antiguo acuerdo, sigue llamando Almirante Pimienta a la antigua calle de la Cuna. También en Tazacorte, donde se conserva la casa donde nació el Almirante, se ha impuesto su nombre a una calle. No así en El Astillero, donde en contra del mensaje histórico de los pueblos, se le cambió por otro, y otro; hoy se llama a dicha calle, del Generalísimo Franco.

Segunda mitad del siglo XVII

Como se ha dicho, el lugar elegido por don Francisco Díaz Pimienta para la instalación del astillero, fue la ría de Solía, el mismo en que actualmente se encuentra la importante instalación transformadora y distribuidora de energía eléctrica, propiedad de Electra de Viesgo, S. A., en cuyo paraje y bajo su mando, comenzaron a botarse galeones desde el año 1644, comenzando por la terminación del navío «Santa Isabel», quemado en parte en Santoña por los franceses.

Aún conservaban cierto valor las disposiciones de 1618 y 1628, prohibiendo la primera que figurasen para la carrera de Indias galeones de manga superior a 18 codos y $8\frac{1}{2}$ de puntal (unas 500 toneladas) y la segunda que prohibía taxativamente para el mismo destino, naves que pasasen de 500 toneladas. Era este el tamaño que los constructores consideraban más comercial, el de mejores condiciones marineras y de navegabilidad, pero los cargadores no opinaban lo mismo. Conocida es la anécdota de aquella época: estando en Cádiz 30 ó 40 naos de partida para Levante, entre ellas el gran galeón del Duque de Florencia de más de 1.000 toneladas, cargó y fletó éste cuanto pasaje quiso por ser el mayor de todos y tenido por el mejor, sin que los demás consiguieran realizar apenas operación alguna.

En cuanto a las proporciones de las naos, es de aquella época (siglo XVII) la teoría simplista denominada de «as, 2, 3», o sea, quilla doble de manga y eslora triple.

Pero más efímera fue la teoría de que no se podrían alcanzar velocidades superiores a 100/366 de la que tuviera el viento. Ahora bien, como la velocidad del viento es, según M. Mariote, cuando más, de 24 pies/seg., las naves no podrían andar más de 7 pies/seg.

Esta teoría se vino abajo cuando se alcanzaban velocidades de 11 millas, o sea, 17 pies/seg. Y con mediciones más exactas, se llegó a la conclusión de que con vientos de 10 a 11 pies/seg. se obtenían velocidades del mismo orden.

Dice Asua Campos que acababan de construirse los 13 galeones de 800 toneladas cuando el pleito que sostenían los vecinos de Guarnizo con el Monasterio de los Jerónimos, se recrudeció, terminándose definitivamente en 1693, quedando dueños los monjes de la Iglesia de Guarnizo y de los terrenos lindantes, más los en que se construyeron los astilleros hasta la disolución de la Orden.

«Se han revisado, añade Asua, detenidamente los archivos de la Iglesia y del Ayuntamiento de los pueblos de Guarnizo y El Astillero; los libros del Valle de Camargo al que perteneció Guarnizo; los grandes folios y documentos procedentes de Monte Corbán, que se guardan en la Biblioteca Municipal de Santander; los 35 legajos que se custodian en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, que tienen por signatura (25-X A-1299-1485), en los que se contienen los inmuebles, censos, rentas, donaciones, pleitos,

sentencias, fundaciones, compras, ventas, etc., en diversos pueblos de la provincia, tanto del Monasterio de Monte Corbán, como de las iglesias de Latas, Muslera, y muchas más que les pertenecían. Pero no aparece en ellos, ni en el Archivo de Simancas, del Ministerio de Marina, ni de El Ferrol, dato alguno para saber si los terrenos en que estuvieron las primeras gradas del Astillero histórico documental, fueron adquiridos de los monjes jerónimos, según afirma la tradición, ni en qué fecha.—El Archivo del Ministerio de Marina conserva la documentación referente a la parte administrativa de los buques que se construyeron en El Astillero de Guarnizo en el siglo XVIII, y los pleitos que sostuvo con los Jefes Administrativos de la Marina, el Ayuntamiento del Astillero».

Creemos nosotros, con Fernández Duró que lo afirma categóricamente y lo repite Artiñano, que el Estado adquirió los terrenos del Astillero, al Concejo de Guarnizo.

Una vez fallecido Díaz Pimienta, la actividad del Astillero de Guarnizo fue alternativamente activa y nula, pero siempre superior al resto de los astilleros.

En 1677, cuando acababan de construirse en Guarnizo varias fragatas contratadas por el General Iriarte, en base al Proyecto que en 1650 se le pidió a Díaz Pimienta para su ejecución precisamente en Guarnizo, proyecto en el que se introdujo la variación de tener dos cubiertas con su castillo de proa y alcázar de popa según las recientes características de las construcciones inglesas y holandesas, pidió el Rey la formación urgente de una escuadra, lo más poderosa posible, y dos años después solamente había construídos para ella cinco buques en Guipúzcoa y las Cuatro Villas de la Costa Cantabria. Mezquina fue la respuesta a la demanda real; pero aún acusó mayor inconsciencia y abandono el que no pudiera enviarse desde Santander la marinería reclutada para tripularlos, por lo que el Almirante Bernaola se vio obligado a detenerla en vista de que los galeones no estaban aprestados y carecían de bastimentos.

¡Grande fue la penuria —afirma el tantas veces mentado Carlos de Luna— pero infinitamente mayor fue la desidia!

Las parciales y épicas victorias de Lope de Hoces, don Fadrique y don García de Toledo, no mitigan la hecatombe marinera, ni impiden que la flota de Indias caiga en manos de los holandeses que se jactaban de habernos apresado en trece años 545 naos cargadas de riquezas, cuyo valor sobrepasaba los 180 millones de libras.*

* Pero no se crea que los españoles, principales víctimas de la piratería, y los nativos antillanos, permanecían impasibles ante los ataques enemigos. Se dice que solamente entre los años 1739 y 1742, los corsarios españoles y criollos capturaron 447 embarcaciones, con un valor global de 31 millones de libras.

Durante los 4 años siguientes (de 1742 a 1745), se concedieron más de cincuenta patentes de corso en los puertos cubanos; uno de los más famosos corsarios fue entonces el bilbaíno Pedro de Garaycoechea, quien llegó a disponer de una pequeña escuadra

En 1678 se botó en Guarnizo la hermosa nave «Santa Rosa» de 841 toneladas adquirida para la carrera de Indias, pero no fue ello óbice para que al año siguiente se suspendieran las flotas de América, siendo esta descabellada determinación —dice el últimamente citado autor— la última que nos legó la Casa de Austria.

Este galeón construido por Pedro González Agüero, fue reconocido por orden secreta de la Junta de Armadas que trataba de comprarlo, por Ignacio de Soroa cuyo informe fue desfavorable, señalando los defectos que presentaba su construcción y calidad de los materiales. Habiéndose tratado de corregirlos, nuevamente y por orden de la citada Junta, fue reconocido en el año 1677; por fin, en 1678 fue botado al mar y aceptado por Soroa.

Pero Pedro Agüero que había recibido a cuenta mil doblones de a dos escudos y trece mil doscientos pesos, faltó a la obligación de su asiento y previa información de la Junta de Guerra de Indias, de 3 de diciembre de 1676, se ordenó el embargo de todos sus bienes, quedando éstos en depósito y a disposición de la Junta de Guerra de Indias. El Corregidor de Laredo mandó detener a don Pedro de Agüero para su traslado a la cárcel de Madrid, pero al intentar llevar a cabo la detención un sargento y seis hombres, designados con tal objeto, y presentarse en la casa de Colindres donde vivía, su esposa doña Ursula de Sierraalta les manifestó que se hallaba en Madrid, donde había ido a negocios que tenía en la Corte.

Don Ignacio de Soroa, Capitán de la Maestranza de Cantabria, uno de los constructores que sobresalió en aquella época, hijo de Juan, Maestro Mayor de Fábricas de S. M. en la provincia de Guipúzcoa, criado en el astillero y que reunió a la ventaja de la enseñanza práctica, una feliz disposición general, en un memorial que dirigió al Rey en 1679 solicitando el hábito de Santiago, decía que de dos años a la fecha, había construido la mayor parte de las naves de que se componía la real armada, reconocido y botado al agua otras en Colindres en circunstancias que dificultaban mucho la operación, así como también otras en Guarnizo, Fuenterrabía, Pasajes, Bilbao y otros lugares y que fabricó la «Capitana Real», por lo que se le dio el empleo de Capitán de Maestranza y se le ofreció una joya de 500 ducados (Fernández Duró).

El mismo Capitán Soroa construyó después en Guarnizo otro galeón por cuenta de José Santillán.

compuesta por los paquebotes «Rey» y «Diligente» y la fragata «Galgá». Durante los cinco años de actividad que mantuvo en los litorales de la isla de Cuba, llegó a capturar las siguientes naves, generalmente inglesas: once balandras, seis fragatas, cuatro paquebotes, cuatro bergantines y una goleta. El botín que en mercancías, armamento y metales alcanzó, puede ser considerado como el más elevado que lograra ningún corsario hispano. Más de seiscientos negros esclavos y un centenar de prisioneros británicos pasaron a su poder. (Se calcula que el valor de los botines logrados en sus numerosos asaltos pasaban de los tres millones doscientos cincuenta mil pesos. ¡Verdadera fortuna para aquella época!) (60).

En 1695 se formalizó asiento para construir, también en Guarnizo, otra nave de 700 toneladas para la Armada del Océano, por orden de don Pedro de la Riva Castañeda.

Hubo muchas incidencias con motivo de la construcción de esta nave, pero fue, al fin, entregada satisfactoriamente. Se utilizaron para ella 2.300 árboles procedentes de Castañeda, Igollo, Cianca, Azoños, San Salvador, Heras, Obregón, Camargo, etc. cortados en las menguantes de diciembre de aquel año y enero del siguiente.

Don Fernando Barreda nos ofrece también la muy estimada información siguiente de aquella poco conocida época (61).

«La conveniencia de proteger las construcciones navales, para evitar los peligrosos ataques de enemigos extranjeros, determinó el abandono de las gradas de Colindres, de las cuales habían salido tan magníficos galeones en el siglo XVI para la Real Armada, y fue en el Astillero de Guarnizo, situado sobre la bahía santanderina, donde hubo de hacerse en 1650, bajo la dirección de don Francisco Díaz de Pimienta y con arreglo a planos propios, la fabricación de galeones, efectuándose también botaduras en el 1678 y 1695».

«Durante las cortas en los montes próximos a los astilleros santanderinos surgían con frecuencia incidentes con los vecinos de las localidades que proporcionaban la madera necesaria para los bajeles en construcción, como acaeció el 14 de junio de 1651, cuando varios vecinos de Miengo y del lugar de Arce, en propio nombre y en el de otros, daban poder a Juan de Otero, 'El Mozo', y a Tomás de Diestro, para que sigan, fenezcan y acaben y defiendan en todo instante el pleito criminal seguido contra ellos, promovido por Martín López de Olan, promotor fiscal ante el señor don Pedro Alonso de Valdivielso, superintendente de las fábricas de *los doce galeones* que para la carrera de Indias se han de hacer en el Real Astillero de Guarnizo, y para cuya construcción los poderdantes debían de tener puestas a fin de enero de 1652 las maderas de roble cortadas en los montes de Villanueva y Parbayón y obligándose a conducir las hasta el puerto Movardo, sobre la ría de Solía, y llevarlas desde allí al dicho astillero, debiendo ser cortadas las maderas de roble en la menguante del mes de enero, labradas y perfeccionadas conforme a lo convenido', acusándose a los vecinos que daban el poder 'de cortar y soterrar algunas de las maderas, destrozando una orenga de doce codos de largo y un codo de ancho en la gorla y medio codo a las puntas; una quilla de doce codos de largo y dos tercios de codo de ancho a una parte y a la otra cuatro; una bustarda de ocho codos de largo y dos tercios de codo de ancho; y un tebeson de ocho codos de largo y de ancho cuatro, por lo cual habían sido presos».

En el inventario de la Marina Española, al nacer el siglo XVIII, sólo se cuentan las pocas naves y galeones destinados al comercio de Indias, y ¡seis galeras armadas! que se desguazaban fondeadas en Cartagena, albergando a medio millar de marineros ociosos, harapientos y mal alimentados (62).

Este siglo se inaugura en España con el final de la Casa de Austria y el advenimiento de la Casa de Borbón.

Gran mudanza ha sufrido la monarquía española en su condición material, política, económica y literaria en la primera mitad del siglo XVIII durante los reinados de los dos primeros príncipes de la Casa de Borbón. Casi siempre varía la condición social de un pueblo al advenimiento de una nueva dinastía.

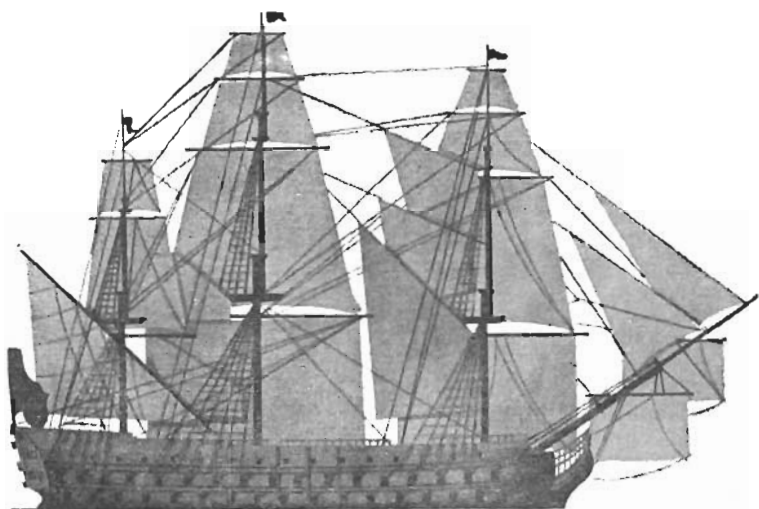
Felipe V pudiendo elegir entre las coronas de Francia y España, optó sin vacilar por la española; juró morir entre sus españoles y lo cumplió. Luis XIV dijo al despedirlo: «Ya no hay Pirineos» pero Felipe V dijo a poco de venir: «Habrà Pirineos». Felipe se hizo español y no necesitó más para hacerse grato a los españoles.

Uno de los primeros personajes de que se valió Felipe V para detener la ruina de España, fue don José Patiño al que se le llamó el Colbert español. Nació en Milán el 11 de abril de 1666. Sin dinero, sin marina, cercado de enemigos por todas partes cuando subió al Ministerio, viose en pocos años, con admiración del mundo, cruzar los mares numerosas escuadras españolas de todo abastecidas y ejércitos respetables vestidos y pagados, hacer conquistas en Africa e Italia.

Aunque de origen español, había venido de Italia llamado por Alberoni que apreciaba sus cualidades. Tenía grandes dotes políticas y su principal tarea consistió en reanimar la navegación, camino que habían de seguir sus sucesores con gran temor de Inglaterra, que durante esta época estuvo intrigando ya para derribar los ministros españoles que demostraban interés por la marina.

En 1717 creó en Cádiz la Compañía de Guardias Marinas, compuesta toda ella de la nobleza española, con cuyo motivo el Rey sintió grandísima curiosidad por saber el número de guardias marinas que se incorporarían a la Escuadra y «si son mozos de presencia y bien vestidos». Consta como anécdota que de los 37 primeros inscritos, ninguno de los alistados era de Cádiz, ni siquiera de Andalucía; 30 eran vascos, 2 navarros, 1 catalán, 3 italianos y 1 francés. A poco, salieron de esta Escuela célebres e ilustres marinos, como Jorge Juan, Antonio de Ulloa, etc. Esta institución fue la antecámara de la Escuela Naval Militar.

Los diez últimos años de su vida, o sea, desde 1726 en que fue nombrado Secretario de Marina e Indias, hasta su muerte el 3 de noviembre de 1736, fueron los más fecundos; terminó las obras del arsenal de La Carraca, creó el Cuerpo de Sanidad de la Armada (1728), fomentó el comercio exterior en buques nacionales, reorganizó la hacienda y el ejército, creó los departamentos del Ferrol y Cartagena con sus arsenales respectivos...



Siglo XVIII. Navío. La decoración se simplifica.
Se alcanza la perfección técnica.

A pesar de todo, Patiño fue víctima de una innoble intriga; un impostor logró redactar una serie de despachos ministeriales en que se concedían empleos en Ultramar y se daban prevendas a distintas personas, sin que el Ministerio tuviera conocimiento de ello, falsificando su firma. El disgusto que esto produjo a Patiño, le acarrió la muerte.

El hombre que hacía más de diez años estaba siendo el alma de la política española y el director de todos los negocios de dentro y fuera del gobierno, que desempeñando durante mucho tiempo los cuatro ministerios de Estado, Hacienda, Guerra y Marina, que había manejado tantos y tan pingües caudales para la promoción de empresas que se realizaron en su tiempo, dio el ejemplo no muy común de vivir muy modestamente y de morir pobre el 3 de noviembre de 1736. El Rey hubo de costear el entierro para que correspondiese el ténébre cortejo al rango que tenía el difunto.

Dice su biógrafo Rodríguez Villa que de la marcha y de su buena servidumbre cuidaba el Comisario de Guerra don Alberto Gazteluzar, mayordomo de su confianza; era este un navarro que poseía todo su afecto; gastaba todos sus sueldos y nunca le daba cuenta alguna, ni él ni sus herederos se la pidieron jamás.

Opina, sin embargo, Tormo (63) respecto a su pobreza, que parece un poco extraño si se consideran las sumas que entonces cobraban los Secretarios del Despacho, es decir, los Ministros. Según un certificado que existe en el archivo del Ministerio de Hacienda, don José Patiño cobraba nada menos que 1.348.324 reales anualmente. Sobre poco más o menos, lo que costaba un navío de 74 cañones. En aquel siglo todo estaba muy barato, quitado los ministros. Bien se quejaba el Padre Feijóo de tanta baratura. que, según él, era una calamidad, cuando escribía que su gusto sería vivir en una tierra en que cada huevo costara un real. Y no ha envejecido la doctrina social y económica del bendito y sabio religioso, porque, podríamos, decir, en su vertiente humorista, que ese mismo gusto fuera también el de casi todos los españoles que hemos venido al mundo al cabo de doscientos años.

En todo caso, era inmenso el vacío que dejaba este Ministro en la administración española.

Don José Patiño a quien sucedió a su muetre don José Campillo Cossío, había ordenado a don Antonio Gaztañeta que trasladase su residencia a Guarnizo y diese un serio y continuado impulso a la construcción naval en este Astillero.

Don Antonio Gaztañeta Iturrizalzaga.

A este célebre marino nacido en Motrico en 1656 y fallecido en Madrid en 1728, su padre, Capitán de la Armada, lo embarcó consigo cuando tenía solamente 12 años de edad, cuidando de que a la par de la enseñanza práctica, adquiriese los conocimientos técnicos más extensos de la profe-

sión, especialmente los de matemáticas, cosmografía y pilotaje, en que llegó a sobresalir y que muy pronto debía utilizar, ya que habiendo fallecido su padre en Veracruz, tuvo que encargarse de la derrota del navío que aquél había mandado hasta entonces, saliendo airoso del primer ensayo con un feliz arribo al puerto de Pasajes.

En 1684 obtuvo el nombramiento de piloto de la Armada Real del Océano, y dos años después, con el grado de Capitán de Mar, se le nombró Piloto Mayor de la misma Armada Real, cargo de gran responsabilidad e importancia, pues ponía en sus manos la dirección del núcleo principal de las fuerzas navales del Estado, pero que justificó merecer, dando a luz el *«Norte de navegación hallado por el cuadrante de reducción»*, que se imprimió en Sevilla en 1692 y al año siguiente la obra titulada *«Cuadrante geométrico universal para la conversión esférica a lo plano, aplicado al arte de navegar»*.

Pronto comprendió Gaztañeta que había que formar un criterio fijo entre la confusión de opiniones que reinaba en lo tocante a lo esencial en los gálibos hasta conseguir las cinco condiciones que por entonces calificaban de bueno un buque: «Que gobierne bien y responda pronto al timón; que aguante sus velas a todo tiempo; que navegue a satisfacción y sea posante y descansado en las tormentas; que se mantenga al viento sin decaer, y que la artillería de la primera batería esté floreada para usar de ella en todo tiempo».

Cuando Felipe V le encargó la construcción de buques que hacían falta para defender las costas de las acometidas de los ingleses y holandeses y reforzar la escuadra, parece que consiguió que el navío «El Salvador», de 66 cañones, que construyó en Zorroza cumpliera satisfactoriamente tales condiciones, así como diversas fragatas construídas en Pasajes, una de las cuales apresada por los holandeses, sirvió a éstos de modelo para la construcción de otras semejantes destinadas a los cruceros de la India Oriental, y otra fragata apresada por piratas, fue el azote del golfo de México, pues ningún navío que alcanzó a ver, se le escapó.

Tanta fama adquirió el sistema de Gaztañeta, que el Rey le encomendó la redacción de un Reglamento para la fábrica de los tipos entonces usados, dando por resultado el libro denominado *«Proporciones de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta cien, con la aplicación de la construcción de la barenga maestra, plano y perfil particular de un navío de setenta cañones, con los largos, gruesos y ancatos de los materiales, escrito de orden del Rey»*. Se publicó en Madrid en 1720.*

* Gaztañeta, al final del prólogo de su famoso libro *«Proporciones»* y contando con la oposición de estas normas, escribió: «Tres cosas te pido, lector amigo, por ti mismo. Una es que si no tienes perfecta comprensión de la Náutica, no censure lo que no entiendes. Otra que si la posees y dificultas, me hagas honra de suspender la censura hasta la experiencia. Otra, que no te detengas en buscar flores en mi estilo, porque jamás tuve cuidado de ellas, ni la sincera verdad las necesita».

La nave capitana «Almirante Real» se construyó en Colindres según sus normas, en los años 1687-89.

En el año 1702 fue nombrado Superintendente de los Astilleros de Cantabria y en 1717 se le encomendó la dirección del Astillero de Guarnizo.

En el año 1719, durante la regencia francesa del Duque de Orleans, una armada combinada, franco-inglesa, quemó, destruyó y robó, como ya era tradicional, los arsenales de Santoña y Pasajes, por lo que se trasladaron a Guarnizo los restos de dichos arsenales, así como los materiales ya preparados para la construcción de naos concretas.

Por otra parte, venían concurriendo a Guarnizo los galeones en las urgencias de la Corona, previo convenio con los propietarios, para ser arrendados.

Aposentado Gaztañeta en Guarnizo, se encontró con que su Monte Marítimo era un bosque muy poblado de álamos, robles y cajigas, solamente hollado su suelo por pescadores y cazadores.

Por los años 1718-20 mandó construir los tres primeros edificios para viviendas, inicio de lo que iba a ser el Real Astillero de Guarnizo.

Una de ellas estaba situada en la parte Oeste del Grupo Escolar de La Planchada, actual calle de Tomás Bretón. Fue derruida por el año 1950 y sobre su solar y finca, se han edificado modernos grupos de viviendas.

La segunda fue la que después se denominó «Casa de los Comandantes», sin duda porque se alojaban en ella. Estaba situada en la calle de San José y fue derruida a finales del siglo pasado para construir sobre su solar otro edificio al gusto de la época; hoy tiene el número 17 de la mencionada calle San José. El edificio original tenía su acceso por la calle de Churruca.

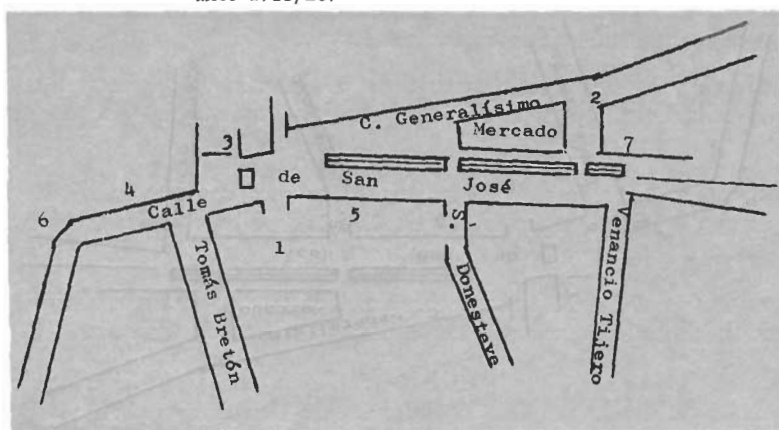
La tercera casa estaba situada en la actual calle del Generalísimo, esquina a la citada calle y a la Plaza del Mercado. Ha sido derruida muy recientemente para construir sobre su solar y huerta, un grupo de viviendas, y también para ampliación de la vía pública.

A la vez que estas viviendas, construyó Gaztañeta un gran edificio principalmente para servicios del Astillero. A este edificio se le denominó últimamente «El Colegio» y anteriormente «Casa del Rey», pero Gaztañeta construyó solamente el pabellón orientado Este-Oeste, ya que anexo y perpendicular a él, se construyó otro más tarde, en el año 1748. Ha sido demolido en el año 1972 para construir sobre su solar un gran edificio de viviendas.

Otro gran almacén que probablemente Gaztañeta comenzó y su sucesor Campillo terminó, de muy cerca de cien metros de longitud, estaba situado en la calle de San José y fue derruido a finales del siglo XIX para construir sobre una parte de su solar, el actual edificio del Ayuntamiento.

Finalmente, construyó, próximo a estos edificios últimamente indicados, en su parte oriental, la capilla de San José, de dimensiones reducidas, como cuadraba a la escasa población que iba a cobijar en su vida religiosa. Esta Iglesia, aunque ha sufrido radicales transformaciones y ampliaciones, no ha cambiado de emplazamiento desde entonces.

Croquis de las construcciones de D. Antonio Gaztañeta que constituyeron el inicio del Real Astillero de Guarnizo por los años 1718/20.



- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1. Casa de viviendas. | 5. Gran almacén de 95 m. de longitud. |
| 2. Casa de viviendas. | 6. Capilla de S. José. |
| 3. Casa de los Comandantes. | 7. Cuartel de Marina. |
| 4. Maestranza y Servicios. Casa denominada posteriormente «El Colegio», y también «Casa del Rey». | |

El adjunto croquis puede dar idea de la situación de todas estas edificaciones a las que después se atendría el trazado y urbanización de las calles tal como ahora las conocemos.

El propio Gaztañeta se alojó en una vivienda que mandó preparar anexa a la parroquia de Guarnizo, desde la que podía vigilar «de visu» los trabajos de las gradas, ubicadas exactamente en el lugar ocupado hoy por una importante central de transformación de energía eléctrica de la Electra de Viesgo, S. A.*

Todas estas obras se financiaron, naturalmente, con dinero de la Corona.

En 1721 ya estaba El Astillero en condiciones de recibir quillas de navíos ya que al año siguiente se botaron al agua el navío «San Fernando» de 64 cañones y la fragata «Concepción» de 30 y tal vez, según referencias, —dice Asúa— dos navíos y fragatas cuyos nombres no han podido identificarse.

* Esta vivienda ha quedado absorbida por el Museo del Real Astillero de Guarnizo, hoy en trance de desaparecer.

Durante el año 1723 se botaron el navío «San Luis» de 64 cañones y las fragatas «Atocha» y «Griega» de 30 cada una y durante 1724 el navío «San Carlos» de 64 cañones, las fragatas «Las dos victorias» y «Las dos bombardas» de 50 y 18 respectivamente, «Nuestra Señora del Rosario» y «San Esteban Apedreado» de 40 cada una.

Gaztañeta, al ser nombrado para otro destino en el año 1724, dejó en construcción el navío «San Antonio» y la fragata «San Francisco Javier», que fueron botados durante el año 1725.

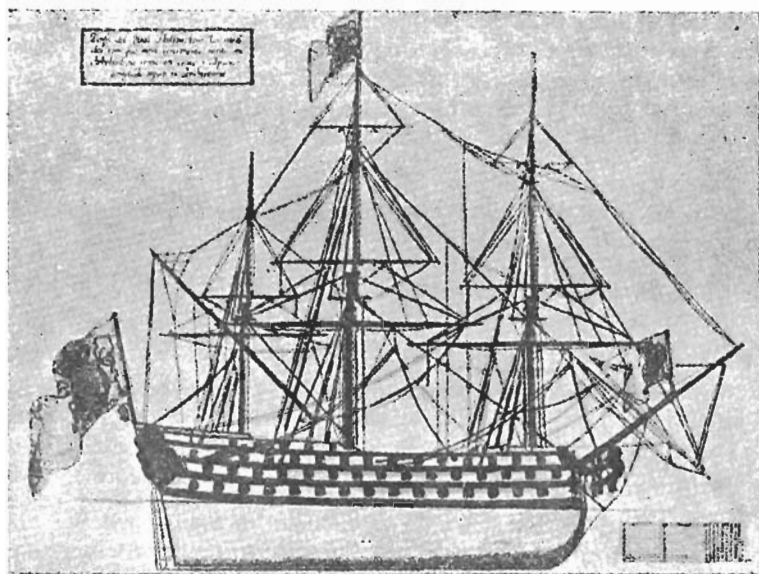
Constructor de todos estos «baxeles» el señor Arzueta y lo fueron, naturalmente, de acuerdo con las reglas y proporciones fijadas por el propio Gaztañeta, que ya venían rigiendo por Real Orden desde el año 1721.

Pero el navío que más prestigio dio a este célebre marino y que confirmó a Guarnizo como gran astillero, fue el «Real Phelipe», en cuya construcción se observaron rigurosamente sus Planos y Reglamentos. Se terminó en el año 1732, o sea, cuatro años después de su fallecimiento.

Pese al año de terminación de este buque, creemos que fue el propio Gaztañeta quien puso su quilla, estando aún al frente del Astillero de Guarnizo. Nos basamos para ello en dos razones: la primera en que el 20 de marzo de 1725 fue bautizada en la parroquia de Guarnizo una hija de Gaztañeta, por fray Ignacio de San Jerónimo, cura de dicha parroquia de Nuestra Señora de Muslera. Se le puso el nombre de María Ana Josepha Joaquín, hija legítima —según reza el Acta— del Excmo. Sr. don Antonio de Gaztañeta, Teniente General de la Armada y General Superintendente de las Reales Fábricas de Cantabria, y de su legítima mujer doña María Jacinta de Hordingo, ambos vecinos de Motrico. Abuelos paternos, el Capitán don Francisco de Gaztañeta y doña Catalina de Turribalzaga; maternos don Martín de Hordingo y doña María de Areilza. Fueron padrinos don José de Llanos, Superintendente de las Fábricas Reales y su mujer doña María Ana de Lizaranzu.

La segunda razón consiste en que con fecha 14 de julio de 1726 Juan Ignacio Llano, vecino de Somorrostro, en el Señorío de Vizcaya, mozo soltero, de profesión marinero, cayó de lo alto del árbol mayor del navío llamado «Real Phelipe», produciéndose la muerte. Así consta en el correspondiente libro de Defunciones del Archivo Parroquial de Guarnizo.

O sea, que Gaztañeta tenía aún la familia en Guarnizo en el año 1725 y que al año siguiente estaba montado ya el palo mayor del navío, lo que, a nuestro juicio, prueba que no perdía ocasión de vigilar esta construcción en cuantas ocasiones se le presentaban. Ignoramos la razón por la que durara tanto tiempo; quizá porque solamente Gaztañeta tuviera fe en ella, causando prevención en los demás su originalidad y descomunales proporciones para aquel entonces.



«Real Felipe», navío de tres puentes y 114 cañones,
construido en 1732 en los astilleros de Guarnizo.
(Dibujo en el Museo Naval)

Este famoso navío de brillante historia, era de tres puentes y montaba ciento catorce cañones: 30 de a 36; 32 de a 24; 30 de a 12 y 22 de a 8 (peso de los proyectiles en libras). Fue el más poderoso de su tiempo, pues hasta casi medio siglo después, los ingleses no construyeron barcos de 110 cañones y el que le siguió en España, de cuatro puentes, fue el «Santísima Trinidad» construido en el Apostadero de La Habana muchos años después, también en su época el mayor del mundo y el primer navío de tres puentes construido en El Ferrol fue «La Concepción», año 1779.

Fernández de Navarrete destacó a Gaztañeta, más como marino que como constructor naval.

Quizá su operación más brillante fue la siguiente: salió en 1726 de Cádiz mandando una escuadra que zarpó para las Indias, regresando al año siguiente con un rico tesoro.

Para regresar, dividió la Escuadra en dos; la mitad al mando del mismo Gaztañeta llevando como Jefe de Escuadra a don Antonio Serrano. Esta mitad atravesó de noche por medio de la Escuadra inglesa que la estaba esperando para su captura, sin ser observada, llegando a Cádiz en el mes de marzo. La otra mitad, al mando del también Jefe de Escuadra Torres, entró en La Coruña en el mismo mes, sin novedad alguna.

El Rey le remuneró con una pensión de 1.000 ducados y otra para su hijo, de 1.500.

Gaztañeta trató muy extensamente la cuestión de la velocidad, dando sus buques, en este aspecto, excelentes resultados, pero sin sacrificar a ella las restantes condiciones, sobre todo, la solidez que se hizo legendaria.

Copiamos a continuación, lo que Fernández Duró dejó escrito de la labor de Gaztañeta en el astillero de Guarnizo (64). «Nuestros antepasados, hasta que el Sr. Don Felipe V subió al Trono de las Españas, no se tenía metodizado el servicio marítimo y durante siglos enteros actuaron haciendo la guerra en el mar sin que el gobierno o personal inteligente en su delegación, interviniera en las cuestiones de aprestos ni pensasen tampoco en establecer un sistema uniforme en lo facultativo, en lo militar ni en lo económico; lo que al fin vino a practicarse en el año 1722 por lo que respecta al punto primero en que se dio comisión al Teniente General don Antonio Gaztañeta para que fijando su residencia en Guarnizo donde se hacían casi todos los buques que la marina empleaba, estableciera rigor y dimensiones para la construcción de buena forma de ellos y realizara cuanto considerara útil al servicio y que vigilara las obras, con todo lo cual se abolió la práctica de dejar a merced de los asentistas el modo y forma de construir embarcaciones para la marina militar según les parecía, sin ninguna clase de inspección facultativa ni planos aprobados a que arreglar sus procedimientos».

En el año 1724 y para tres galeones que se terminaban en Guarnizo, llegaron a Santander tres compañías de infantería de marina. Mientras se alistaban las naves, pidieron alojamiento al Alcalde de Santander que quiso dársela en el castillo de San Felipe, pero sin saberse por qué, no pudo ser.

El Ayuntamiento alquiló la casa que en la calle de los Tableros tenía don Juan Antonio Prieto. Debió parecerle poco a don José Pizarro, Capitán de las tres compañías, y quizá lo fuera, y entonces se apoderó de la casa del Ayuntamiento y de la Sala del Consejo y alojó en ella a la gente.

Al recurrir ante S. M., el Ayuntamiento le pidió hiciera cuartel ofreciéndose a dar gratis los materiales y el acarreo. Esto ocurrió en junio y hasta mayo del año siguiente no vino la Real Cédula mandando desalojar a la tropa eximiendo para lo sucesivo al Ayuntamiento de ese servicio; pero de cuartel... nada, hasta 1890, o sea, siglo y medio después (65).

Don José Campillo Cossío (66).

Aunque se cree que nació en las cercanías de la villa de Laredo en 1695, dice, sin embargo, el *Espasa* que nació en Peñaranda (Asturias) y murió en Madrid en 1743.

En el año 1724 trasladó su residencia, por orden del Rey, de Santoña a Guarnizo, para dirigir más de cerca este Astillero y habitó la casa que había dejado don Juan Antonio Gaztañeta, pegada a la parroquia. En el mes de julio de 1726, le enviaron desde Madrid como Ayudante a Zenón de Somodevilla (futuro marqués de La Ensenada), con el nombramiento de Oficial 1.º de Intendencia de la Real Armada y Comisario de Matrículas de la Costa Cántabra.

El nuevo Director del Astillero no se entendió bien, desde el primer momento, con la Comunidad de monjes que regentaba la parroquia de Guarnizo y, al final, fue denunciado al Tribunal de la Inquisición.*



Museo del Real Astillero de Guarnizo. Desde este balcón, cabe el reloj de sol, vigilaba Gaztañeta y luego su sucesor Campillo juntamente con su ayudante Somodevilla, la marcha de las obras en las gradas de construcción.

Con este motivo, escribió una especie de Pliego de Descargos con fecha 28 de julio de 1726 a don Antonio Jerónimo de Mier, Inquisidor General de Logroño, a cuya jurisdicción pertenecía esta zona. A este informe, acompañaba una carta que comenzaba así:

«Ahí va ese papelón escrito con sangre que envía a la pluma el calor de verme insultado por el más raro medio que ha podido excogitar la maldad de dos frailes y la osadía de un clérigo». El recurrente salió absuelto de todos los cargos que se le formulaban, y que eran: leer libros prohibidos, comunicar con herejes, tener opiniones disonantes y que uno de sus subalternos (Zenón de Somodevilla) se resistía a volver a su casa diciendo 'que le convenía porque no le convenía'. **

* La verdad es que la Santa Inquisición debió de tener poco que hacer en Santander. En los 26 años que median de 1721 a 1747, se celebraron en diversas capitales españolas 37 autos de fe, pero ninguno de ellos en Santander ni en Logroño a cuya jurisdicción pertenecía nuestra provincia. Únicamente en Santander se celebró un «Autillo» el 30-10-1743 contra Fr. Juan de la Vega, natural de Liérganes (quizá pariente lejano del hombre-pep), por complicidad con la madre Agueda, célebre abadesa de Corella, de la que fue confesor desde 1715 y con la que vivía en infame concubinato del que resultaron cinco hijos. Pervirtió a otros religiosos y se le envió recluso al solitario convento de Duruelo donde falleció al poco tiempo (67).

En este informe hace el mismo Campillo un breve resumen biográfico. Dice que nació en casa tan pobre como honrada, que a los ocho años se puso a estudiar gramática y a los 18 hablaba el latín igual que el castellano. En Córdoba se puso a servir de paje con don Antonio Maldonado, prebendado de aquella Santa Iglesia, el cual le aconsejó que estudiara filosofía y teología lo que hizo durante cinco años, distinguiéndose entre todos los alumnos. Con gran disgusto de su protector, en el año 1715 entró de paje para don Francisco de Ocio, Intendente General de Aduana en la misma Ciudad, el cual le encomendó su Secretaría. En 1717 fue dicho Intendente relevado por don José Patiño y aunque intentaron llevar a la Corte a Campillo, entró en la Marina, sirviendo al Rey en varias comisiones, mereciendo cuatro ascensos por sus propios méritos.

Tras varios años de ejercer brillantemente el cargo de Intendente del Real Astillero de Guarnizo, y ascendiendo a Intendente General, pasa al Ejército de Italia (1736) y después al de Aragón (1738).

Envía entonces un informe confidencial al Marqués de Scoti para que lo entregase a la Reina. En él ofrecía Campillo robustecer la Hacienda Nacional y enviar a Italia un ejército de 50.000 hombres y restablecer los estados de Milán, Parma y Plasencia. Decía que en primer lugar había que restablecer la buena fe que estaba totalmente arruinada como también todas las fábricas del Reino; que él recaudaría por cuenta de la Real Hacienda, todas las rentas reales de España y América; que reformaría muchos empleos no sólo inútiles sino perjudiciales al servicio así en el Ejército como en la Marina; que quitaría el gravoso y perjudicial asiento de todos los hospitales de España y los administraría de cuenta del Rey con indecible beneficio para el herario y de los enfermos quitando inmediatamente el impuesto del 10 %; que vestiría a la tropa y daría 12 pagas al año, etc., sin que faltasen caudales para todo ello.

Este informe llamó mucho la atención de dicho Marqués y de la Reina, lo que se puso inmediatamente en conocimiento del Rey que le mandó llamar para concederle todos los poderes precisos para poner en práctica sus proyectos, con gran admiración y susto de las personalidades afectadas. En el año 1741 era Ministro de Hacienda, y seguidamente titular de casi todos los ministerios y secretarías.

Fue discípulo de Patiño a quien sucedió, y educado en su misma escuela. Fue hombre lleno de energía y gran conocedor de los negocios públicos. Hizo la guerra a los asentistas y arrendadores hasta que sacó de sus manos las rentas, poniendo en administración las que pudo en el corto tiempo que desempeñó el cargo.

** Menéndez Pelayo en su «Historia de los Heterodoxos Españoles» relata hechos curiosísimos como el de Fr. Diego de Escalante, al parecer montañés, quien al comenzar el sermón del Mandato el día Jueves Santo en el convento del Rosario de Oviedo, fue arrojado a viva fuerza del púlpito por orden del Obispo de Oviedo don Juan de Ayora que decía: «Quitad de allí aquel bellaco luterano». El alboroto y escándalo que se formaron, no son para descritos.

La siguiente anécdota da idea de la clase de hombres a que pertenecía el protagonista. Siendo titular prácticamente de todas las Secretarías (Ministerios), la Reina Isabel de Farnesio encargó a París unas joyas, el pago de cuya factura ordenó que fuera hecho por el embajador de España en aquella Capital, príncipe de Campoflorido.

Este señor escribía después frecuentemente al Ministro Campillo que le enviase el importe de la factura para proceder a su abono, pero pasaba el tiempo y en la Embajada no se recibían ni siquiera las pagas del personal, cuanto menos dinero para pagar superfluidades aunque fuesen reales.

En vista de ello el Embajador se dirigió al propio Rey y éste mandó en diversas ocasiones, notas a Campillo para que atendiese la petición de Campoflorido, pero el Ministro daba largas al asunto, contestándole que antes eran los pagos vencidos de los dos ejércitos que en aquella época operaban simultáneamente en Italia.

Convencido el Rey de que tampoco él podía sacar este dinero a su Ministro, recurrió a los administradores de la renta de tabaco, dándoles orden de que mandasen directamente a París el tantas veces reclamado dinero.

Enterado después Campillo de este ardid del Rey, se quejaba diciendo: «Yo soy el sastre del entremés; tras de cornudo apaleado».

No se sabe cual hubiera sido el desenlace político de este incidente porque Campillo falleció casi repentinamente a los muy pocos días, el 11-4-1743 (día de Jueves Santo).

Al mismo tiempo que Comisario del Astillero, fue Campillo Comisario de la villa de Santander y proyectó el camino real desde Santander hacia Palencia, en una longitud de 42 millas, superando los innumerables obstáculos debidos a la montuosa formación del terreno y escasos medios que entonces se empleaban. Se construyó el camino por orden y a expensas del Rey Fernando VI y su esposa Doña Bárbara de Portugal, en el año 1753, fallecido ya el autor del proyecto.*

Tocó vivir a Campillo una época muy interesante desde el punto de vista cultural español. En el año 1737, D. Juan Martínez Salafranca fundó el «Diario de los Literatos», e inmediatamente se dividieron los escritores en «Diaristas» y «Antidiaristas», tomando Campillo partido por el primero, así como Francisco Fernández Navarrete de quien hemos tomado diversas notas a lo largo de la presente obra.

* En el siglo XVIII se trazaron los primeros planes de estructuración de una red viaria. Los primeros Reyes de la casa de Borbón emprendieron la mejora de los caminos, reparando y ensanchando las angostas rutas existentes para que fueran utilizables por carros y coches, mejorando el trazado en los puertos de montaña. En 1779 fue creado el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Puentes y Canales y tres años más tarde comenzó el funcionamiento de la Escuela del mismo nombre.

En carta que Hervás dirigió a su primo y montañés D. José Cobo de la Torre, fechada en Madrid el 24 de Julio de 1741, sobre el apoyo, principalmente económico, que precisaban los «Diaristas» para llevar a cabo sus proyectos, le decía: «...entre estos (protectores) se encuentra tu paisano D. José Campillo que por el manejo grande que tiene en el gobierno de la Monarquía, es hoy el móvil de todo en quien han encontrado una muy favorable acogida...». Y, efectivamente, consiguieron ayuda económica procedente del erario público.

Este periódico se dedicó principalmente a la crítica de las mejores obras que entonces se publicaban, a despecho del aluvión de trabajos satíricos que proliferaban por todas partes. Una de las obras que merecieron este honor y con cuya crítica se abrió el tomo II de la colección, fue el intitulado «DISCURSO HISTORICO, SOBRE LA ANTIGUA FAMOSA CANTABRIA. QUESTION DECIDIDA, SI LAS PROVINCIAS DE VIZCAYA, GUIPUZCOA Y ALABA, ESTUVIERON COMPREHENDIDAS EN LA ANTIGUA CANTABRIA», del P. Manuel Larramendi S. J., obra clave para cuantos han investigado después sobre este interesantísimo tema.

Este «Diario» tuvo una vida efímera, 1737-1742, y se editó en 7 tomos. (66 bis).

Dejó escritas diversas obras:

«Exposición de las seis Secretarías del Estado y calidad de sus Secretarios» (1740).

«Lo que hay de más y de menos en España para que sea lo que debe ser y no lo que es» (1740).

«Cuál de los capitanes de mar y tierra debe tener más aplicación y estudio para las respectivas funciones de sus cuerpos» (1741).

«Nuevo sistema de gobierno económico para América; con los males y daños que le causa al que hoy tiene, de los que participa copiosamente España y remedios universales para que la primera tenga ventajas considerables y la segunda mayores intereses» (1741).

«Tratado de los intereses de Europa» que figura en el «Almacén de efectos literarios inéditos de nuestros mejores autores antiguos y modernos» (1743).

Durante su dirección, el Real Astillero de Guarnizo cobró gran actividad. En 1726 se botó al agua el navío «San Felipe»; en 1729 «El Príncipe», «Princesa» y «Reina»; al año siguiente, el «Santa Isabel», «Castilla», «Teresa» y «Victoria», y finalmente, en 1732, los navíos «Santa Ana», «Santiago», «San Isidro» y «El Real Felipe», navío este último de tres puentes y 114 cañones, el mayor, más gallardo y eficaz de su tiempo, construido,

como se ha dicho en anterior ocasión, ateniéndose rigurosamente a los Reglamentos e instrucciones del propio Gaztañeta, y con su personal vigilancia hasta su fallecimiento. Constructores de todos ellos, Buye y Autrán.*

Vamos a leer lo que dice Fernández Duró, refiriéndose a esta época de la vida de este astillero.

«Dirigiendo los trabajos el General Gaztañeta, como se pensase en firme fomentar la construcción en Guarnizo, se empezaron a ejecutar diversas obras que continuó el Intendente don José Campillo que a fin de darle mayor extensión y aumentar los terrenos y casas para empleados y para contener las aguas en las grandes avenidas, se compraron al Concejo los terrenos precisos que fueron ya una propiedad del Estado en que, sin embargo, no se actuó por contrata y se trabajaba también para particulares de donde se originó la distinción del anterior con el nombre de nuevo».

«Don José Campillo que sustituyó a Gaztañeta en 1722, no estuvo aquí 'a pie firme', pues a la vez se le conferían también diversas comisiones y destinos, entre otros, los del mando de la escuadra que fue a Sicilia en el año 1728, durante cuya administración se terminaron las obras del Astillero».

El Cuartel de Marina y el Hospital Militar.

Aunque carecemos de datos concluyentes, nos atrevemos a asegurar que ya en la época de Gaztañeta se inició y en la de su sucesor Campillo se concluyó, un edificio de 431 metros cuadrados de superficie, para acuartelamiento de tropa de marina precisa para guarnecer las instalaciones del Astillero.

Es también probable que en el edificio que construyó Gaztañeta para viviendas, contiguo al cuartel, residiera la oficialidad del mismo.

Desde aquella época se detecta la presencia de soldados de marina pertenecientes a destacamentos que se renovaban con alguna frecuencia; así, por ejemplo, en el año 1753 se alojaba en este cuartel un destacamento perteneciente al 5.º Batallón de Marina y, pocos años después, concretamente en 1760, estuvo ocupado por otro perteneciente al 2.º Batallón.* *

* A bordo del «El Príncipe», navío de su insignia, falleció en aguas de Alicante, don Antonio Serranos, el 16-10-1733, a los 84 años de edad, con el grado de Teniente General de la Armada. Había ingresado en ésta en 1676 como soldado raso y su valor y pericia así lo encumbraron.

* * Este edificio que contaba con bolera y frontón para el juego de pelota, una vez abandonado por la tropa de Marina, fue cedido en parte, a petición del Ayuntamiento, para escuela de primeras letras, pero por su estado ruinoso, pronto hubo que abandonarlo totalmente, pasando la escuela a la Casa del Rey. El Cuartel fue demolido en 1895 y sobre su solar se levantó, con alguna corrección de replanteo, un edificio para tahona, misión que aún cumple en la actualidad y así se le denomina. La calle que daba acceso al Cuartel se denominó así hasta el año 1895 en que se cambió por el que todavía conserva de «Travesía de Orense» (Ver T. II, págs. 76 y 135).

Como se sabe, se trataba de aquellos Batallones de Marina creados por Patiño en el año 1717.

Al poco tiempo de ponerse en servicio el Cuartel, se instaló también en el Real Astillero, la Compañía Provincial del Canal de Campos, perteneciente al Regimiento de Inválidos Hábiles de Castilla. Al local ocupado por esta Compañía que se mantuvo por lo menos hasta el año 1770, o sea, hasta que la Marina abandonó este Astillero, se le denominaba corrientemente el Hospital. En él fallecieron el 19 de marzo de 1747 don Gaspar del Valle, Capitán, a los 32 años de edad, y el 24 de marzo de 1754 el soldado de Lequeitio, Bautista Armillo, naturalmente, entre otros muchos.

La trinchera de Guarnizo.

En el año 1726, se dejó ver en Santander una escuadra inglesa y ante el temor de que sus tropas efectuasen un desembarco con intención de penetrar en El Astillero y destruirlo juntamente con las naves que se encontraban allí en construcción y material para ellas acopiado, los Ministros del Rey ordenaron que se hiciese una trinchera que sirviera de defensa y vallado a dicho lugar de Guarnizo.

Esta famosa trinchera se apreciaba todavía claramente en casi toda su longitud. Arrancaba en «La Canaluca», siguiendo en línea sinuosa hasta la ermita de los Remedios, continuaba por la actual Escuela de Aprendices y, finalmente, bajaba por la vertiente opuesta hasta las proximidades del río Cabañas a cuyas inmediaciones llegaban las aguas de la Ría del Carmen, o ría de Boo.

Esta trinchera, de un kilómetro aproximadamente de longitud, cubría probablemente las dos pasarelas o vías de comunicación, una de 300 varas de longitud y otra de 500, que unía el Real Astillero con el resto de Guarnizo por la parte de Boo, únicos accesos que existían por tierra y probablemente ambos artificiales.

Los ingleses no osaron desembarcar.

En el correspondiente libro de defunciones de la parroquia de Guarnizo, figura una partida en la que consta que «el día 14 de julio de 1726, murió de repente un soldado pobre estando trabajando en las trincheras que se hacen en este lugar de Guarnizo, quien se llamó Pedro Fernández; fue libre según dijo otro compañero y fue sepultado de limosna en esta Iglesia; sería de edad de 30 años poco más o menos».

En el anexo núm. 9 figura un acta muy curiosa de fecha 8 de septiembre de 1733 tomada del libro de Limosnas para misas, folio 1, del archivo parroquial de Guarnizo, relacionada con los deterioros sufridos en algunos prados como consecuencia de la construcción de dicha trinchera.*

* Algunos vecinos de Guarnizo piensan erróneamente, por haberlo oído a sus padres y abuelos, que esta trinchera se construyó durante las guerras carlistas.

Brigadier don Roque Francisco de Herrera y Sota, Marqués de Conquista Real.

Nació este personaje en las proximidades de Puente Arce.

El título de Marqués de Conquista Real le fue concedido por Don Carlos, Infante de España y Rey de los Estados de Italia, en consideración a sus meritorias hazañas, particularmente en la recuperación de los Reinos de las Dos Sicilias y en la batalla de Bitonto, así como a la lealtad a su Real Persona, título que le fue extendido con fecha 1.º de enero de 1740, siendo, a la sazón, Capitán de Granaderos del Regimiento de Infantería de Guardias Marinas. Para entonces ya vestía el hábito de Caballero de la Orden de Santiago.

La batalla de Bitonto en el reino itálico, tuvo lugar el 25 de mayo de 1734 contra los austríacos que ocupaban el Reino de Nápoles y se habían hecho fuertes en la provincia de Bari a donde se dirigió el Marqués con 15.000 hombres y atacando con energía, derrotó a los austríacos completamente haciéndoles perder 5.000 hombres entre muertos, heridos y prisioneros y, además, la artillería y bagaje, victoria decisiva a la que siguieron a poco las rendiciones de Capua, Pescara y Gaeta.

En 1739 se encontraba en Santander este prestigioso militar en calidad de Comandante General de la Provincia y Costas de Cantabria y al llegar al Astillero, tomó sus medidas en cumplimiento de las que le trasladaba principalmente el Duque de Montemar, con el que le unía una gran amistad, para poner en condiciones de defensa este Real Astillero y las fábricas de La Cavada, por estar a punto de romperse las buenas relaciones de España con Inglaterra.

Una de las cartas del Duque de Montemar, decía así: «Doy a V. S. la enhorabuena por la gracia que el Rey le ha hecho y a la que considero a V. S. acreedor (se refiere al Marquesado) por su heroico comportamiento. Los ingleses se recela que nos rompan la guerra, y como el Astillero de Guarnizo, con esa gran fábrica de La Cavada, sea lo que en esas partes tenemos expuesto, encargo a V. S. que haga se traslade a Santander, a donde, se le encaminarán las órdenes, para que se encargue de aquel mando militar; y, en interin, V. S. teniendo presente la importancia del caso, me dirá si podrá cubrir esos parajes con el Regimiento de Milicias que se pondrá a su orden, y de dónde se podrían llamar ahí otros, si fuese necesario.—La artillería, ajustes y todo lo demás para su uso en aquellas baterías queda dada la orden para que se remita a Santander. Dios guarde a V. S. muchos años como deseo.—San Ildefonso 19 de julio de 1739.—El Duque de Montemar.—Sr. Marqués de la Conquista Real don Roque Francisco de Herrera y Sota».

Otra carta de fecha 19 de agosto de 1739, firmada también en San Ildefonso, decía:

«He recibido de V. S. carta de 15 y veo que habiéndose indicado por Pizarro la conveniencia de que si vinieran los ingleses a la ría, se pongan dos navíos a la entrada que guarnecieran las baterías de estos castillos con su tropa y que diera V. S. cureñas, cañones, artilleros y lo demás que a V. S. faltare. En breve habrá ya todas las providencias que V. S. necesita, pero siempre convendrá valerse para lo que le falte de Pizarro; pero no es mi dictamen el que a la entrada de la ría se pongan los dos navíos que ofrece, así porque no los considero necesarios como porque es exponerse al fuego de los brulotes * y lanchas armadas; antes soy de parecer que todos los navíos conforme se vayan aligerando o descargando, pasen a Guarnizo y desde la batería de La Cerda y la de San Martín y desde éstas al muelle de Santander, se pongan todas las baterías rasantes que se hallen convenientes con la mejor artillería y guardando la plaza del Sardinero con caballería (como se ha dispuesto), para que en ella se impida el desembarco que pueden intentar los ingleses; queda asegurada la ría, pues es muy difícil entrar a remolque y precisamente en marca alta debajo de un contenido fuego de las baterías que hay y que se pueden aumentar; enseñe V. S. esta carta a Pizarro y déle la enhorabuena de su arribo.—Dios guarde a V. S. muchos años como deseo.—El Duque de Montemar.—Sr. don Roque Francisco de Herrera».

Otra carta firmada en el mismo lugar, de fecha 23 de julio de 1740, decía:

«En respuesta a la carta de V. S. de 16 del pasado en que hace presente lo que le ha comunicado el Comandante de Navío de Guipúzcoa, me manda S. M. decir a V. S. que considera suficiente la fuerza para evitar cualquier intento de ingleses en esa ría con los 300 hombres de Milicias y la guarnición de los navíos; y lo prevengo a V. S. de su Real Orden para su inteligencia.—Dios guarde a V. S. muchos años como desea.—El Marqués de Urtáriz.—Sr. Marqués de Conquista Real».

Y, finalmente, otra firmada en Segovia el 26 de agosto del mismo año, decía:

«Enterado de cuanto me expresa en su carta de 11 del corriente destacando haber entrado en esa ría el Jefe de Escuadra don José Pizarro con dos navíos los cuales quedaban unidos al que ya se hallaba en ella y las dos fragatas que vinieron de Buenos Aires practicando sus faenas en el Astillero de Guarnizo, sobre que encargo a V. S. observe las faenas de esos cinco navíos, procurando saber cuándo estarán en estado de ponerse a la vela, como de si tienen la marinería que necesitan, víveres y lo demás que es preciso, y todas estas noticias las adquirirá V. S. con cautela y me las avisará.—Dios guarde a V. S. muchos años como deseo.—El Duque de Montemar.—Sr. don Roque de Herrera».

* Los brulotes, en las guerras navales, eran lanzados contra los navíos adversarios en su fondeadero, mediante la acción del viento sobre sus velas, procudiendo el incendio de aquéllos cuando llegaban a abarlobarse a ellos. Lo más frecuente era, sin embargo, lanzar los brulotes aprovechando las corrientes de las aguas.

El 18 de diciembre de 1740 se le expidió al Marqués de Conquista Real el Título de Superintendente General de la Provincia de Zamora y con fecha 15 de abril de 1747 fue ascendido a Teniente General.

Durante los dos años de su mando en el Real Astillero de Guarnizo se botaron el navío «Triunfante» de 50 cañones y el «Marqués de Ferry» de idéntica artillería, más dos paquebotes para el Consulado de Cádiz con 12 cañones cada uno (autores hay que afirman que no fueron dos sino nueve los paquebotes contruídos en aquella ocasión para el Consulado de Cádiz), así como el navío «San Felipe» de 70 cañones y dos paquebotes más, el «San Luis» y el «San Antonio de Padua».

Todos estos barcos, excepto el navío «San Felipe» que se construyó para Guerra, se destinaron a particulares, empezándose entonces a construir al pie mismo de La Planchada, en su parte Este, lo que dio lugar a que se comenzase a llamar «Astillero Viejo» al de la ría de Solía.

El Marqués de Conquista Real fue el tercero y último Intendente del Astillero de Guarnizo que residió en la misma vivienda que sus antecesores Campillo y Gaztañeta.

Probablemente tropezó con dificultades para artillar estos navíos, puesto que la fábrica de La Cavada interrumpió entonces la fundición de material bélico para dedicarla a la de tubería, grifería, etc. con destino a los reales jardines de Aranjuez y La Granja.

Don Jacinto de Navarrete.

El Real Astillero de Guarnizo se encontraba en plena producción. En el año 1748, siendo Comisario Ordenador de Marina don Jacinto de Navarrete, se construyó el pabellón que de Norte a Sur y en forma de escuadra, iba adosado al construido anteriormente por Gaztañeta para el alojamiento de la maestranza y oficinas generales del Astillero. El año «1748» figura esculpido en el dintel de uno de sus portales laterales del Oeste y tanto esta inscripción como la Minerva que en alto relieve y en forma de rosetón, figura en el descansillo de su amplia escalera interior, serán inventariados y depositados en el Museo Provincial de Santander como estimable recuerdo de este Astillero, dada la próxima e inevitable demolición del referido pabellón.

En 1747, bajo el mandato de don Jacinto de Navarrete, experimentó también una importante ampliación la iglesia de San José, capilla Real, según constaba en el escudo que lucía su fachada.

Como ya se dijo en anterior ocasión, erigióse en principio esta capilla para que pudiera cumplir con los preceptos religiosos aquella reducida maestranza alojada en este barrio de Guarnizo; pero la población fue aumentando a buen ritmo, lo que obligó a efectuar esta ampliación a expensas de la hacienda local, según se desprende del siguiente oficio suscrito por el Marqués de la Ensenada, dirigido a don Jacinto Navarrete.

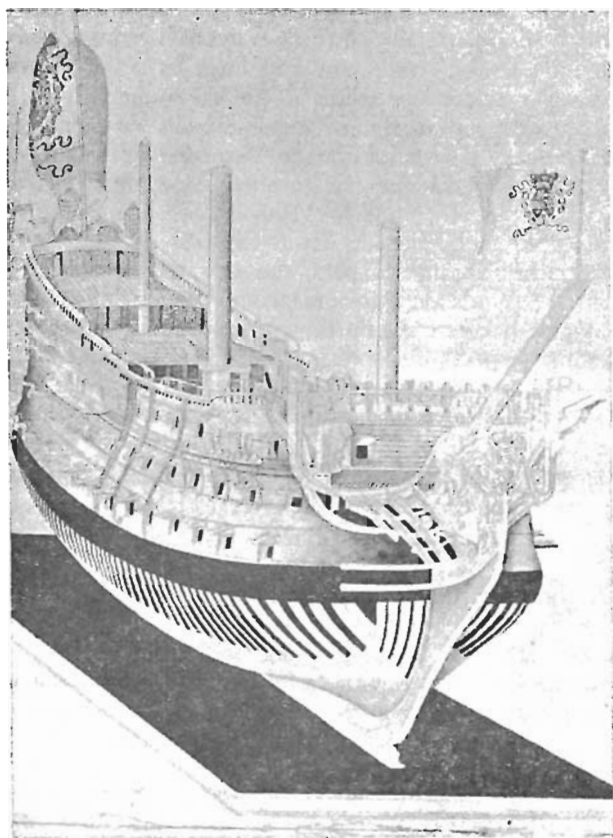
«El Rey ha aprobado se haya Vd. valido del arbitrio que refiere en su carta de 13 de octubre último sobre el vino y otros géneros de combustible para agrandar, como ha hecho, la iglesia en ese Astillero, a fin de que la gente que está ahí establecida oiga misa sin la incomodidad que antes y viene S. M. en que desde primero de este año, se valga Vd. como propone, de los mismos medios que han de administrarse por Vd. y sus sucesores una vez que redunde en beneficio de los vecinos de ese Astillero y los que aplique a enlosar y blanquear la referida iglesia, aumentar dos capillas, establecer a precio fijo un capellán con 100 ducados al año y celebre misa todos los días festivos y suministre los santos sacramentos y mantener un cirujano para la curación de los enfermos con 150 ducados y un maestro de niños con 100 que enseñe a leer y escribir al crecido número que dice Vd. hay en ese Sitio y que de sobrar algún caudal después de cubiertos los gastos referidos, se aplique al aseo y adorno de la misma iglesia. Conviene S. M. en que uno de los dos curas que asisten en el lugar de Guarnizo pase a residir ahí, al cual se le señalarán los 100 ducados propuestos sobre cuyo asiento tratará Vd. con el Prior de Santa Catalina en Corbán de cuyo Monasterio son los curas, y también para que solicite licencia del Ordinario a efectos de erigir en Ayuda de Parroquia como Vd. insinúa la iglesia de ese Astillero para lograr por este medio la prontitud en la suministración de los Santos Sacramentos respecto de lo distante que está de ese Sitio la capilla de Guarnizo para un caso urgente.—Dios guarde a Vd. m. a. Madrid 16 de enero de 1747.—El Marqués de la Ensenada.—Sr. don Jacinto Navarrete».

En aquella época, la iglesia era objeto de especial atención, ya que a ella y a la famosa barca de Pontejos, se refería el Marqués de la Ensenada, en el oficio que transcribimos a continuación:

«Habiendo hecho presente al Rey la carta de V. I. de 7 del mes próximo que trata del establecimiento de la barca en que pasan las gentes y carruajes de este lugar de Pontejos y pueblos de la comarca e inmediaciones del Astillero de Guarnizo por la ría que divide estos dos parajes y también de los medios que puede hacer durable esta Providencia sin dar ocasión a que por el lugar de Pontejos se pretenda a largo tiempo un derecho de posesión que no le está concedido por sólo el arbitrio que ha querido tomarse de costear la fábrica de la barca que actualmente sirve al pueblo expresado, ha resuelto S. M. que como V. I. propone, se mantenga en este ejercicio la referida barca de cuenta del vecindario de Pontejos y del Astillero de Guarnizo, pues el gasto de su construcción se considera ya resarcido y que sea partible entre uno y otro pueblo la utilidad que produzca el servicio en la barca sin solicitar preferencia y por consecuencia, de la obligación de ambos la fábrica de nueva barca, siempre que sea necesario construirla. Y también quiere S. M. que el lucro que corresponda al Astillero se aplique a los gastos de la iglesia de aquel Sitio, pues de este modo cesarán las disputas por el uno y el otro vecindario sobre la pretensión del primero de que sólo él pueda poner barcas para el paso de las gentes y carruajes; y de orden de S. M. le participo a V. I. para que desde luego disponga su

cumplimiento.—Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 29 de enero de 1748.—El Marqués de la Ensenada.—Sr. don Jacinto de Navarrete».

Puede observarse que en la época de Navarrete, solamente se entregaron buques mercantes para particulares. El Real Astillero de Guarnizo tomó entonces el giro peligroso que ya se temía porque los tres astilleros que



Dibujo en que se detalla la obra muerta de un navío del primer tercio del siglo XVIII.

con sus respectivos arsenales pocos años antes declaró oficiales Felipe V, El Ferrol, Cádiz y Cartagena, se encontraban, principalmente el del Ferrol, en fase de construcción muy avanzada, y se daba por descontado que el Astillero de Guarnizo quedaría anulado.

La construcción del navío «San Felipe», de 70 cañones en 1740, fue la última que la Marina realizó en este astillero por administración, y únicamente se reanudó la construcción unos años más tarde pero ya por asiento o contrata y eso, en vista de que los arsenales oficiales no adelantaban sus construcciones con la rapidez con que el Estado precisaba.

Este cese era tanto más lamentable para el Astillero de Guarnizo, cuanto que el Marqués de la Ensenada envió a Santander al Director General de la Construcción en España don Ciprián de Austrán, para contratar el suministro de madera cántabra con destino a los tres arsenales oficiales.

El primer asiento, formalizado en el Astillero de Guarnizo, se elevó a escritura pública con fecha 31 de diciembre de 1746 y se refería a la corta, labra, aserrío y conducción hasta los viveros, de todas las maderas precisas para la construcción de cuatro navíos de a setenta cañones. Al siguiente año, con fecha 16 de noviembre, se otorgó una segunda escritura de contrato por igual cantidad de madera, y sucesivamente otros nuevos y más importantes. Iban asociados Fernández de Isla y Sierra Donesteve.

De cómo llegó a contratar Fernández de Isla la construcción de navíos en el Astillero de Guarnizo, ya se tratará en el epígrafe que a él dedicamos.

Nos limitamos, de momento, a hacer constar que El Astillero de Guarnizo estaba ya herido de muerte y solamente el afán de Ensenada de construir una gran flota en poco tiempo, hizo que su vida se prolongara aún por unos años, pero muy pocos más de los que duró en el poder el omnipotente Ministro.

Don Jacinto de Navarrete falleció el 15 de julio de 1755, sucediéndole en el cargo don Pedro de Ordiñana.

Don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, Marqués de la Ensenada.

No vamos a tratar de la personalidad y categoría del Marqués de la Ensenada; bastará para ello al lector ojear cualquier manual de Historia de España. Haremos ver únicamente aquellos aspectos y circunstancias que hacen al caso para la finalidad de la presente monografía.

Con fecha 1 de octubre de 1720 fue nombrado este ilustre riojano que nació en 1702, Supernumerario del Ministerio de Marina.

Desde el año 1726 se hallaba destinado en Guarnizo a las órdenes de don José Campillo que como Ministro de este Astillero, estaba encargado de activar las obras civiles y de construcción naval que se habían emprendido.

El 15 de julio de 1727 fue promovido a la clase de Segundos y al año siguiente a Oficial 1.º y Comisario de Matrículas en la Costa Cántabra.

En el mismo año 1728 ascendió a Comisario Real de Marina a propuesta de Patiño y destinado al poco tiempo al nuevo astillero de Cartagena y luego al de Cádiz.

Tras fulgurante carrera, fue nombrado por Felipe V encargado del despacho de las cuatro secretarías, Hacienda, Guerra, Marina e Indias, el mismo día en que falleció Campillo, el 11 de abril de 1743, a pesar de la fuerte resistencia que Somodevilla opuso a tantos y tan importantes nombramientos.

Ya en la cumbre del poder, en un informe de fecha 26 de junio de 1748 «sobre artillería de bronce y fierro, trenes, balería y armas» señalaba entre otros extremos: «Las fábricas de fierro de La Cavada y Liérganes en La Montaña, su dueño el Marqués de Villacastel, son las celebradas en toda Europa, porque la materia de las de Francia, Holanda, Inglaterra y Alemania, es muy vidriosa, no resiste tanto el cañón y revienta en pedazos; y la de las otras no se distingue del bronce, a no ser de tanta duración, porque por lo demás tiene la misma suavidad y blandura y se abre como el bronce. Esta artillería es para los navíos y precisa lo que se puede hacer cada año, que será para 4 (navíos) de línea».

Otro informe al Rey de fecha 28 de mayo de 1748, terminaba diciendo: «Si la España hubiese podido poner una escuadra de 40 navíos de línea sobre el Cabo Finisterre, otra de 15 ó 20 en el mar de Cartaxena, fortificado en Galicia puertos de retirada que los hay por naturaleza como si el arte los hubiese puesto, y al mismo tiempo si hubiese fomentado y abrigado el corso, no habría querido guerra la Inglaterra contra España. Teniendo esta marina, será galanteada de la Francia para unida a la suya, se destruya a la de Inglaterra y ésta obsequiará a España por que no ligue a Francia».

En otro largo e importantísimo informe del año 1751, decía al Rey:

«Proponer que tenga V. M. iguales fuerzas de tierra que la Francia y de mar que la Inglaterra, sería delirio porque ni la población de España lo permite ni el erario puede suplir tan formidable gasto; pero proponer que no se aumente el ejército y que no se haga una decente Marina, sería querer que la España continuase subordinada a Francia por tierra y a la Inglaterra por mar»...

«La Armada naval de V. M. sólo tiene presentemente los 18 navíos y 15 embarcaciones menores que menciona la relación núm. 6 y la Inglaterra los 100 navíos y 188 embarcaciones menores de la núm. 7»...

«En la Marina no se ha adelantado tanto como V. M. desea; pero no obstante, se ha continuado el arsenal de La Carraca y se está trabajando con la actividad posible en los nuevos de El Ferrol y Cartagena que V. M. ha aprobado y mandado que se construyan, no dudando los inteligentes que serán perfectos porque se ha copiado lo mejor de Europa y excluido lo malo de ellos. Para la fábrica de los 60 navíos que se proyectan, hay mucha parte de la madera en El Ferrol, Cádiz y Cartagena y se está conduciendo la restante y alguna para 24 fragatas menores que también se ha cortado, debiendo estar toda en los arsenales en el año 1752».

Este informe es amplísimo y en él trata temas que afectan a todas sus secretarías y ministerios. Habla del Ejército de España comparándolo con los de Francia e Inglaterra, de la Hacienda e Industria, del excesivo número de monjas y frailes, del Tribunal de la Inquisición, de las cátedras universitarias, del Tribunal de Cuentas, etc.

«...Es la Hacienda un globo en que con ella han naufragado los más de sus ministros porque por más hábiles que hayan sido, ninguno ha descubierto el secreto de pagar 4 con 3 y el que se ha dejado lisonjear de esta vanidad, aun no ha hecho con 4 lo que otros con 3».

El Marqués de la Ensenada, aconsejado por el P. Rábado, montañés y confesor del Rey, se apoyó en don Juan Fernández de Isla para impulsar y complementar, con más agilidad y eficacia, la pesada labor de construir navíos que tenían encomendada los arsenales oficiales y principalmente los del Ferrol y Cartagena, de reciente creación.

Una buena parte de la madera a que se refiere el último de los citados informes, procedía de cortas realizadas en distintos montes de nuestra región, concertadas o dirigidas por el propio Fernández de Isla.

Pero los arsenales oficiales no aceleraban en sus trabajos tanto como quisiera el Ministro el cual tomó la decisión de poner en marcha, de nuevo, para la Marina, el viejo astillero de Guarnizo, valiéndose para ello del propio don Juan Fernández de Isla de quien tenía las mejores referencias, corroboradas por la fidelidad con que venía cumpliendo sus importantes compromisos.*

Para adoptar semejante decisión, influyó también probablemente, el nostálgico recuerdo de aquella época en que residió en Guarnizo a las órdenes de don José Campillo y Cossío y de aquel celebrado estudio que realizó por orden de su Superior, que quizás fuera el origen de su promoción a puestos de gran responsabilidad, y que para realizarlo con la extensión, profundidad y exactitud deseadas, tuvo que recorrer toda la actual provincia de Santander, analizar todas las maderas aprovechables, su situación y la manera de transportarlas a su destino desde los montes de origen, completando su informe con otro relativo a la riqueza agrícola, mineral, industrial, comercial, etc., de la región Cantabria.

Basta ojear de nuevo cualquier manual de Historia de España, para conocer las causas de la caída espectacular del Marqués de la Ensenada. Nos referiremos únicamente, a la del cambio con Portugal de colonias americanas y entrega de la Ciudad de Tuy y su región y, concretamente, al informe, poco conocido, de los jesuitas a cuyo cargo estaban las siete colonias que iban a ser canjeadas por la del Sacramento en Uruguay.

* Como siempre hay censuras para los hombres de singular valía, también las había para Ensenada. Se decía y quizá con alguna razón, que en España no existía mano de obra suficiente para llevar adelante sus ambiciosos planes. De su época son los siguientes datos:

<u>Ejército</u>	<u>Marina</u>	<u>Población de España</u>
186.500	80.000	7.473.000

Se destaca en este informe jesuítico la desproporción y desigualdad del cambio del Sacramento por las siete dichas colonias más el territorio de Tuy; se advierte que por este sistema se introducen los portugueses en la América Española y que se priva a España de más de 30.000 súbditos indios. Añade el informe que la pretensión de los ingleses era construir una armada que navegando por el río, se internase en Paraguay, llegar a siete leguas de distancia del Potosí y adueñarse de las minas; esto sin tener en cuenta la inconveniencia e indignidad de la cesión de Tuy y su región.

Pero este famoso tratado de límites ajustado con Portugal, como se sabe, no se llevó a cabo porque a él se opuso resueltamente, según los historiadores, nuestro futuro Rey Carlos III, a la sazón Rey de Nápoles, persuadido, según se creyó, por misivas confidenciales de Ensenada. Este hecho eclipsó ya la estrella del omnipotente ministro (69).

Sin embargo, Menéndez Pelayo, (70) afirma que «La muerte de Don Juan V en 1750 y el advenimiento al Trono portugués de José I, Monarca imbécil, cuyo único acto conocido es haber nombrado ministro a Pombal, poniéndose a ciegas en sus manos, hizo que el tratado no se llevara a ejecución y que la Colonia del Sacramento, activo foco de contrabando, quedase en poder de los portugueses. Díjose por de contado en Lisboa y en Madrid que los jesuitas habían tenido la culpa de todo, excitando a los indígenas a la revuelta, y hasta se esparció la voz absurda de que intentaban hacerse independientes en el Paraguay, eligiendo por Rey a uno de ellos con el nombre de Nicolás I. Los indios se sublevaron en número de 15.000, después de haber protestado contra la cesión, pero pronto dieron cuenta de aquella turba indisciplinada las fuerzas combinadas de Portugal y España, dirigidas por Gomes Freyre de Andrade, dejando en el campo 2.000 cadáveres de insurgentes».

El tiempo ha dado la razón, al menos en lo que respecta a Tuy y su región, a quienes se opusieron al famoso cambio. Y el historiador Ballester (71) no atribuye a Ensenada, sino al P. Rábago, montañés, la información que dio origen a la protesta de Carlos III por el convenio con Portugal: «El P. Rábago informó del tratado al Rey Carlos de Nápoles, futuro Carlos III de España, para que protestase de la ejecución del convenio».

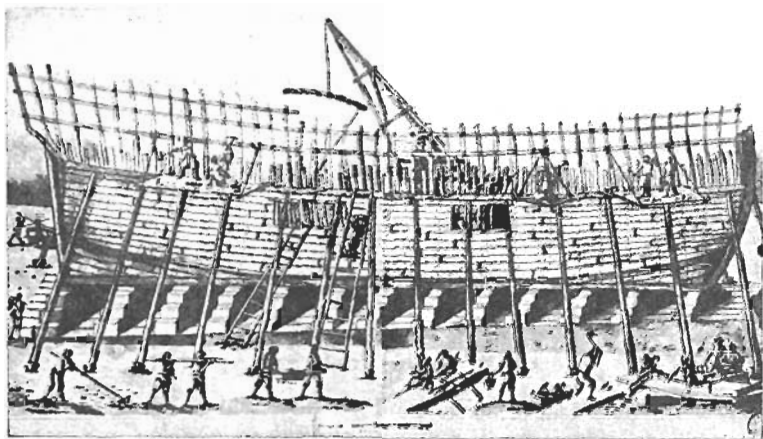
No todos los tratadistas coinciden exactamente en sus apreciaciones con respecto a la caída de Ensenada. Así, por ejemplo, M. Tormo (72) dice:

«La muerte de Carvajal le hizo creer que iba a convertirse en algo así como un Ministro universal, y esta creencia, hija de su inmensa vanidad, fue lo que le perdió. Sin conocimiento del Rey se atrevió a actuar en forma que habría hecho inevitable la guerra. Kene y don Ricardo Wall, que había sustituido a Carvajal en la Secretaría de Estado, se olieron algo. Advirtieron al Rey, y éste, justamente indignado, exoneró y desterró a Ensenada, dejándole sólo, en su clemencia, una pensión anual de doce mil escudos de vellón, por vía de limosna, para la manutención y debida decencia del Toisón de Oro que le tenía concedido».

La acción de Ensenada realizada «sin conocimiento del Rey» y que fue la causa inmediata de su caída, consistió en haber ordenado al Embajador en París la negociación de una alianza entre ambos países, y, por otra parte, haber concertado en Versalles un plan de ataque a los establecimientos industriales británicos en el Golfo de México, comenzando por dar órdenes al Virrey de Nueva España para que preparase una expedición a Campeche.

Al producirse la caída de Ensenada, escribía el Embajador inglés Keene a su gobierno: «...Los grandes proyectos de Ensenada sobre la Marina, se han desvanecido. No se construirán más navíos... que nunca han tenido ni tendrán otro objeto que perjudicar a la Gran Bretaña» y satisfecho y orgulloso de su obra, pudo decir que «databa sus cartas con una nueva era». Sin embargo, al poco tiempo, comunicaba a su gobierno, ya sin ninguna euforia, qu Fernando VI continuaba haciendo su propia política.

En cuanto Carlos III sucedió en el Trono a su hermano Fernando VI en 1759, le fue levantado el arresto al Marqués de la Ensenada (recuérdese que este Título le fue concedido precisamente por Carlos III cuando era Rey de Nápoles, con motivo de su brillante labor en las campañas militares de Italia) y le atrajo a la Corte. El agraciado quiso halagar a S. M. regalándole 30 caballos andaluces y 24 escopetas de los mejores artífices antiguos y modernos, «pero esto, según Tanucci,* no es regalo que debe ni puede hacer un ministro».



Representación de una fragata en astillero.
(Del Alb. del Marqués de la Victoria. Museo Naval).

Bien porque Ensenada no supo disimular su deseo de volver a su antigua misión de gobierno o bien porque se le atribuyó, sin fundamento alguno, por sus asustados enemigos, intervención en el motín de Esquilache

* Tanucci, célebre ministro italiano.

o porque, es lo más probable, estando Carlos III resuelto a expulsar a los jesuitas de sus dominios, tropezaría con la oposición de Ensenada que era acérrimo partidario de ellos, el hecho es que no lo quiso como ministro suyo y con fecha 18 de abril de 1766, le ordenó el Rey que partiera para Medina del Campo donde residiría en lo sucesivo, aunque dejando S. M. muestras patentes de que esta decisión no entrañaba animosidad ninguna contra él.

A la caída de Ensenada el 2 de julio de 1754, le sustituyó en el despacho de Marina don Julián de Arriaga que era Jefe de Escuadra, Presidente de la Contratación de Indias e Intendente de Marina en Cádiz; en la de Guerra don Sebastián de Eslava, y en la de Hacienda el Conde de Valparaíso.

Al hablar del Marqués de la Ensenada y su tiempo, no es posible silenciar al Padre Rábago, al que ya anteriormente se ha hecho alusión.

Fue el P. Rábago natural de Tresabuela, del valle de Polaciones, favorecedor de los hombres científicos, fomentador de mejoras en plan general, confesor de Fernando VI a cuya iniciativa e influencia se debieron los más de los hechos que dieron celebridad a los ministros de aquel bondadoso Monarca, porque la humildad evangélica del modesto y virtuoso jesuita, le hacían ocultar los beneficios que a manos llenas derramaba en la nación de cuyo gobierno era en realidad el alma.

A él debe Santander, entre otros muchos beneficios, el establecimiento del Obispado por Bula Pontificia de fecha 21 de febrero de 1754 así como el título de Ciudad por Orden de 29 de junio de 1755 para más decoro de la mitra episcopal.

Pero el pueblo siempre amigo de novedades y enemigo de los que hacen gala y ostentación de una opulencia que con fundamento o sin él, se persuaden de que ha podido ser adquirida a su costa, celebró la ruidosa caída de Ensenada y circularon por la Corte multitud de papeles, sátiras y poesías contra todos los caídos. Una de ellas titulada *«Memorial de los pobres a S. M.»*, comenzaba:

Muy poderoso señor
que depusiste a Ensenada
si es de la misma camada
siga el padre confesor.*

Por orden de 15 de octubre de 1749 suprimió el Marqués de la Ensenada la pena de galeras en España, resolviéndose que los que por sus delitos se les aplicaban, fuesen destinados a trabajar en las minas de Almadén.

* La orden de destitución del Marqués de la Ensenada, decía así: «Excm.º Sr.—El Rey ha resuelto exhonrar a V. E. de los empleos y encargos que tenía puestos a su cuidado y manda que V. E. pase luego a la ciudad de Granada en donde deberá mantenerse hasta nueva orden de S. M.—20 julio de 1754».

Esta orden le fue comunicada entre las 2 y 3 de la madrugada del mismo día por conducto de diversas autoridades que fueron a prenderle a su casa situada en el mismo lugar que hoy ocupa el Ministerio de la Guerra, donde le hallaron durmiendo. Le dieron media hora de tiempo para vestirse y salir de viaje.

Sin embargo, Carlos III la restableció por orden de 2 de junio de 1782, para poder contener los ataques de los argelinos. Todavía en el Mediterráneo pervivía la histórica galera.

El sabio académico González de Amezúa, escribió del Marqués de la Ensenada, que era «Un formidable hombre de acción, organizador genial de las cosas públicas, tan completo y vidente como acaso no lo haya tenido nunca nuestra Patria.*

Y las consecuencias inmediatas de la caída del Marqués de la Ensenada, las expresa claramente en sus Memoria el Mariscal Noailles, Embajador de Francia, cuando decía «Que todo estaba en tal desorden cual no lo hubiera producido una conjuración; que aun los grandes desafectos a Ensenada no podían disimular su sentimiento; que los militares se explicaban más libremente no tanto por adhesión a su antiguo ministro como por los resultados que deducían de su separación; que los sabios y verdaderos españoles estaban muy afligidos; que los asentistas y administradores de la Real Hacienda decían en público que no entregarían un maravedí, y que los marinos se miraban como perdidos, pues ciertamente iban a ser abandonados» (R. G. M. mayo 1944).

Es curioso comprobar que tanto Patiño como Ensenada, sin ser marinos, fundamentaban en la Marina el poderío nacional y hacia ella tendían sus preferencias.

Don Juan Fernández de Isla y Alvear (73).

Cuantos pretenden obtener información de don Juan Fernández de Isla Alvear, han de recurrir principalmente a su biógrafo Fernando Fernández de Velasco.

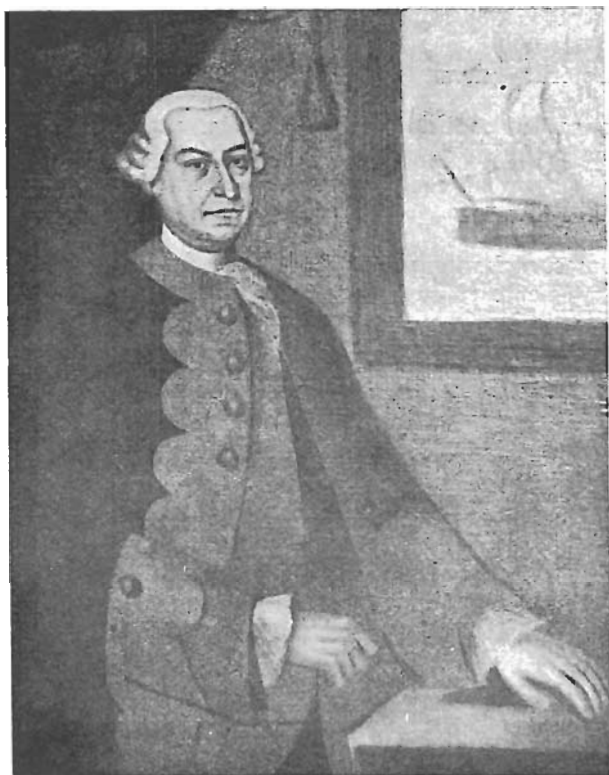
Fernández de Isla poseía perspicacia, sagacidad, visión, fuerza, agudeza, astucia, nobleza y toda una serie de características que define la idiosincracia de los auténticos hombres de empresa.

Entre los años 1746 y 1752, firmó con la Administración (aunque los primeros los encabezaba su socio don Juan Bautista Donestève), 12 asientos, todos ellos muy importantes, relativos a la corta, labra, aserrío y conducción de maderas a los arsenales oficiales para la construcción de navíos y fragatas.

* La siguiente anécdota puede dar idea de la gran popularidad de que gozaba el Marqués: Obsequiaba éste mucho a la Marquesa de Torrecilla, a la sazón vecina de la calle de Alcalá, en la casa donde estuvo a mediados del pasado siglo la Fonda Peninsular. Solía acompañar a la Marquesa un eunuco, por lo que un día apareció en la fachada de la casa un letrero que decía:

Por aquí pasó Zenón
La Marquesa y el capón.

(Rev. Gral. de Marina. Julio-agosto de 1958).



D. Juan Fernández de Isla y Alvear

El Marqués de la Ensenada y S. M. instaron a Fernández de Isla para que, además, se hiciese cargo de la construcción de ocho navíos en Guarnizo, que, de cuatro en cuatro, debían ponerse anualmente en El Ferrol. Al no tener idea del precio, convinieron en que F. de Isla no podría percibir, por cada uno de ellos, más que el precio a que salieran en El Ferrol, disminuído en 20.000 pesos. Esta circunstancia hizo que sus pudientes amigos le dejaran solo con toda la responsabilidad.

Se preveía en el Contrato que el Astillero de Guarnizo debía autoabastecerse de todos los materiales a invertir en los navíos, con recursos propios de la provincia desde la quilla al tope; idea magnífica y sobresaliente, subrayan algunos tratadistas, que debiera tener siempre imitadores. Escribió cartas a su primo y socio don Manuel Herrero que fue bisabuelo de don José M.^a Orense, famoso demócrata, tercer Marqués de Albaida, tan vinculado al Astillero.

Al propio tiempo, se le dio a F. de Isla encargo de la administración del negocio de lanas para fomentar esta riqueza así como la comercialización del palo de Campeche, a cuyo objeto se le entregaron partidas a cuenta.

Parece que fue idea de Antonio de Ulloa, Teniente General de la Armada, el que se le dieran facilidades a F. de Isla para promocionar el comercio de frutos de España en los puertos de Indias, teniendo por objetivo principal el fomento de la agricultura en Castilla la Vieja, La Montaña y sus confines, donde por falta de extracción, estaban sus habitantes en la mayor infelicidad, sobrándoles los productos propios y careciendo de lo que no se criaba en el país (74).

Asombra que un solo hombre pudiera desempeñar tantos y tan graves cargos.

En abril de 1752 se despacharon las instrucciones oportunas para la construcción de los cuatro primeros navíos de Guarnizo, ordenándose a don Jacinto Navarrete, Comisario Ordenador de Marina y del que anteriormente nos hemos ocupado, que franquease a F. de Isla el astillero y con él, las casas, almacenes y dependencias del Rey y la madera existente.

El asentista hizo frente a la dificultad de poder encontrar maestros y demás personal preparado, porque la gran demanda de ellos en El Ferrol se había ido llevando los que había por estas costas.

Para que F. de Isla tuviera autoridad sobre el aparato administrativo que Marina tenía en Santander y en El Astillero, se despachó a su favor, Real nombramiento de Comisario Ordenador de Marina «ad honorem».

F. de Isla tenía todo preparado para cuando llegó al astillero el personal superior que había de ser costeadado por el Rey; Mister David Howel, ayudante de Constructor en Cádiz, Mrs. Strong e Hill, así como un escultor también inglés, y los españoles Agustín Urrutia y otros maestros de Cartagena: Esteban de Galleway para cortar y coser velas; José Cortiñas para la arboladura; Florencio Cañas para el aparejo; Francisco Gante, de origen flamenco, para la herrería, y muchedumbre de herreros, carpinteros y calafates.* El mismo asentista fijó su residencia en la Casa del Rey.

Antes de llegar este personal, ya había construído F. de Isla en Santander, en el corto período de 90 días, «El Tinglado», inmensa nave de 358 metros de longitud por 21 metros de ancho, y ya en condiciones para iniciar la fabricación de jarcias y cordelería, la mejor del mundo, a juicio de los entendidos; otra fábrica de lonas y lienzos en Espinosa de los Monteros y en Requejada otra de motonería. Al poco tiempo fundó en Isla, su

* El personal superior que Jorge Juan contrató en Inglaterra por orden de Ensenada y venciendo las naturales trabas que ponía la administración inglesa, fue: Rooth que se le destinó al Ferrol, Howel a Guarnizo, Bryant a Cartagena y Mullan a La Habana. Las condiciones en que vinieron, con poca diferencia entre ellos, fueron principalmente la del sueldo de una libra esterlina diaria, la de poder practicar su culto sin ser molestados, etc. (75).

pueblo natal, una suntuosa fábrica de loza; en Povedal, junto a Marrón, otra de cordobanes, suelas y baquetas, parte de cuya producción se exportaba al extranjero y en el mismo lugar otra de jabón; en Molintejado, a dos leguas y media de Burgos, puso una fábrica de papel en un molino que pertenecía a su madre; en Torquemada y Puente Duero, cerca de Valladolid, dos fábricas de aguardiente; en Santander fábrica de harinas; dos herrerías en Cereceda, cerca de Laredo; otra en Las Bárcenas, en el valle de Buelna y otra en Ampuero. En Marrón, en el sitio de Povedal, sobre el río Asón, cuatro martinetes o herrerías menores para adelgazar hierro y allí mismo 60 fraguas de mano y 40 en Ampuero y fundición de anclas mayores y menores.

Para surtir de madera a los arsenales del Ferrol, Cádiz y Cartagena, habilitó caminos en los puntos más dispersos de la provincia, estableció muelles y cargaderos, hizo navegable, en parte, el río Deva, limpió las dos Tinas, Mayor y Menor, a donde bajaba la madera de Liébana y Polaciones, arregló el puerto de la Rabia construyendo un muelle de 200 pies de largo por 10 de ancho, y otro tanto en los puertos de Marllao y Oriñón. Había en aquella época en la provincia de Santander dos millones de árboles gruesos de roble y cajigas. Con el fin de que no disminuyera excesivamente el arbolado de La Montaña, hizo grandes plantaciones de nogales, álamos, castaños, fresnos, encinas, etc. y más de 150.000 pies de roble. Introdujo el cultivo del cáñamo, azafrán, etc etc.

Rehabilitó el astillero y el parque de Tijero, construyó hornos de cocer pan y soportales para la venta de víveres, fuentes, lavadero de ropa, bebederos de ganado; preparó hospital para enfermos y heridos; reformó la casa del Rey donde habría de residir y tener sus oficinas; almacenes, viviendas, hornos de cocer madera, alojamiento para la guardia, etc.*

Como se recibieron órdenes de que los navíos habían de construirse «a la inglesa» y no al estilo clásico en España, se desplazó Isla al Ferrol y regresó tan bien enterado de todo, que hizo concurrir un día a la Casa del Rey, en donde se alojaba, a todos los contramaestres y a varios arquitectos para instruirlos en el nuevo sistema .

El primero que se presentó fue su antiguo socio y acreditado constructor Donesteve que decía ser fácil la innovación a la inglesa, el cual, tomando una varenga maestra, empezó a trazar líneas borrándolas y volviéndolas a trazar, empezando de nuevo sin acertar por más que lo pretendía, hasta que viendo Isla que por el camino que llevaba jamás acabaría, apartándole y tomando de sus manos la varenga, empezó el diseño y en poco tiempo lo

* Dice Artiñano (Arquitectura Naval, pág. 164) que el Astillero de Guarnizo, aparte de la magnífica nave o sala de gálibos que se hallaba en estado excelente y de varias habitaciones para viviendas, casi debieron rehacerse por completo a cuenta de Isla. Da esto idea de cómo funcionaban los flamantes arsenales del Estado. Y Fernández Duró en su obra «Disquisiciones Náuticas», comenta que era sorprendente que se hiciesen tan importantes inversiones en un astillero de prevista desaparición.

acabó con toda exactitud y volviéndose a Donesteve le dijo: «Ya ve Vd., amigo, que no lo entiende», a lo que despedido Donesteve, que era hombre tosco, repuso bruscamente: «Pues dé Vd. aviso de ello a la Corte».

El sitio que hoy, como entonces, se llama «La Planchada» estaba cubierto de jarcia y de lona, de herrajes y clavazón, maderas y tablones; los maestros de armar, carpinteros y aserradores laboraban en crecido número y las grandes piezas eran llevadas en carros, pinazas y gabarras hasta el lugar de armamento de los bajeles. Los cañones venían, naturalmente, de La Cavada.

Pero la Marina se sentía celosa de la eficacia de un hombre que no admitía otra autoridad que la del Rey, pues siempre había exigido liquidar separadamente con los distintos ministros con quienes hubiera de tener que entenderse, sin intervención ninguna de la Intendencia del Ferrol, «pues primero —decía— me pasaré al moro que aceptar semejante obligación».*

De acuerdo con su compromiso, en diciembre de 1753 se botó al agua el «Serio», en enero de 1754 el «Soberbio» y en marzo del mismo año el «Poderoso» y el «Arrogante», quedando puestas las quillas del «Hércules» y del «Contento» y toda la madera necesaria para terminar los que le quedaban, incluso para el «Diligente» y «Dominante».

Con fecha 20 de julio de 1754 escribió Isla al Ministro Julián de Arriaga, recientemente elevado a este cargo en sustitución de Ensenada, que salieron con algún retraso el «Poderoso» y el «Soberbio» porque lo impidió el Capitán del Puerto que atemorizó a los Capitanes alegando la existencia de un paso que imaginaba malo en medio de la ría, ante el Castillo de San Martín, donde no hay olas, ni barra y donde el agua tiene un fondo de 30 pies ingleses, mientras que el navío que más caló apenas llegó a 23.

La actividad desplegada en el Real Astillero de Guarnizo durante las construcciones navales realizadas por Isla, puede dar idea el hecho de que trabajaban en este Astillero más de mil obreros en tres turnos diarios.

Era requisito que antes de que en El Ferrol se hicieran cargo de los navíos, habían de ser éstos inspeccionados por Jorge Juan, el marino más calificado de su época, cuya opinión fue de ser «Los mejores navíos que Su Majestad tenía y tan superiores a los demás de la Armada, que aseguraba que el peor de los cuatro era superior al más perfecto de cuantos hasta entonces se habían construido en los arsenales del Estado, y que cada uno de aquellos cuatro navíos valía bien veinte mil pesos más que los que se habían hecho en El Ferrol»; ponderando también la jarcia de Santander, afirmaba que «los cables que allí había puesto Isla eran superiores, y que no se ponían otros tales en los navíos que de cuenta del Rey se fabricaban y que la lona era de lo mejor que había visto».

* Puede observarse que el menosprecio entre los astilleros del Ferrol y Guarnizo era mutuo.

Isla hacía por mar a los arsenales oficiales, el envío de las maderas, principalmente de roble y haya, así como cabillas y demás productos de sus herrerías. Los buques «María Josefa», Juan Josue», «Santo Espíritu», etcétera, cumplían esta importante misión.

La última expedición de hierros labrados en sus herrerías, hecha por don Juan Fernández de Isla, con destino a los arsenales del Estado Español, la efectuó el 30 de julio de 1755, al zarpar desde Santander el navío «Royal Oack», capitaneado por Juan Estuardo, cargado con 1.200 quintales machos de hierro * y 49 en 3.200 barras «para entregar en el sitio que llaman el Caño del Trocadero, cobrando de fletes seis reales por quintal macho de 155 libras.

A pesar de que Isla, de acuerdo con lo convenido con Ensenada, procuraba autoabastecerse, sin embargo, para completar los elementos básicos, se veía obligado a importar azufre, sebo, panes de brea, alquitrán, etc. y cáñamo procedente de Riga y de San Petersburgo, transportado por veleros holandeses desde Rusia. Entre los buques que trajeron la última mercancía citada, en 1752, figuran el «Janes Joice» capitaneado por Samuel Fick, el «Cuatro Hermanas», cuyo contraestre era don Enrique Miner y el «San Francisco» al mando de don Enrique Espong (76).

Pero el Marqués de la Ensenada fue arrestado y deportado a Granada el día 20 de julio de 1754, arrastrando en su caída a sus principales colaboradores, entre ellos, naturalmente, a don Juan F. de Isla.

La Administración, anglófila, le señaló plazos perentorios para presentar sus cuentas, no tomando en consideración las razones de gran peso alegadas por Isla para solicitar una tregua elemental, dada la complejidad y volumen de la obra que tenía encomendada.

La Administración pedía cuenta a F. de Isla, de los anticipos de dinero que el Estado le había hecho para fomentar la producción de lana en Castilla así como para la producción y comercialización de otros productos ajenos a los asuntos de construcción de navíos y suministro de madera a los arsenales, a lo que F. de Isla replicaba que había que considerar el conjunto de los asientos para obtener una liquidación final. Prevalció, naturalmente, el criterio oficial según el cual el demandado resultaba, efectivamente, alcanzado.

Hay que tener en cuenta que antes de entrar F. de Isla en negociaciones con Ensenada para la construcción de navíos, fomento de lana en Castilla y producción y comercialización de otros productos, era propietario exclusivo, aparte de los bienes que le correspondían en las Sociedades que dirigía, de trece barcos de comercio, con casas-factorías en Cádiz, Madrid, Valencia, Murcia, Lisboa, Santander y Bilbao y se proponía establecer otra en Amsterdam. De modo que, con razón, pudo decir contestando a los cargos que le hacían sus enemigos, que «no había venido desnudo a encargarse de servicios del Estado».

* Quintal macho=155 libras de Castilla. Quintal simple=100 libras de Castilla.

El hecho es que los envidiosos se cebaron en él y en enero de 1760 F. de Isla fue encarcelado, no saliendo de prisión hasta seis años y medio más tarde, el 5 de junio de 1766, absuelto de toda culpa y con el convencimiento general de su acrisolada honorabilidad.

Había dirigido las construcciones de F. de Isla, como ya se ha indicado, el maestro principal Howel y el asentista hizo constar después en sus pleitos con el Estado que los planos de los navíos «no pudo lograr que se los enseñase», llegando a considerar a Howel como «agente subvencionado de su nación».

El esclarecimiento de las cuentas duró hasta el año 1791 —hacía ya dos años que había fallecido— resultando la Hacienda Española deudora de cerca de ocho millones de reales, sin contar los intereses.

La R. O. por la que tardíamente se le hacía justicia y dio fin a tan ingrato pleito, decía así: «Liquidadas en el Consejo de Hacienda, su Tribunal de Contaduría Mayor, y otras Oficinas Reales, las cuentas que han producido los muchos e importantes encargos que se confiaron en los anteriores reinados al Comisario Ordenador de Marina don Juan de Isla, que desempeñó en repetidas reales aprobaciones; y examinados en la Suprema Junta de Estado los muchos expedientes que han producido estos graves negocios, se ha enterado el Rey de que el legítimo alcance a su favor asciende a 7.921.666 reales y 26 maravedís vellón. Y conformándose con el dictamen de la Junta de Estado se ha servido mandar que a su hijo primogénito don Joaquín de Isla y Velasco se satisfaga el total importe del expresado alcance en el término de ocho años, señalando dos plazos en cada uno de ellos. Y teniendo en consideración por una parte el servicio que ha hecho el mismo don Joaquín, cediendo voluntariamente a favor de la Real Hacienda los réditos que correspondan por este capital durante la retardación del pago; y por otra parte el distinguido lustre de su casa y servicios de su padre, ha venido el Rey en hacerle merced de Título de Castilla, libre de Lanzas y Medias Annatas perpetuando para sí, sus hijos, herederos y sucesores en su casa de Isla y Mayorazgos».

En virtud de esta Orden se le otorgó el Título de Conde de Isla Fernández. Los intereses que don Joaquín condonó a la Real Hacienda ascendían a más de millón y medio de reales vellón.

Fernández de Isla, en otros aspectos de su vida, influyó mucho en el engrandecimiento de Santander, como se demuestra, por ejemplo, en el siguiente párrafo tomado del Boletín Oficial Eclesiástico de la provincia de Santander, referido a un acuerdo adoptado por el Cabildo catedralicio el día 30 de enero de 1775: «Es indudable que un resultado apetecido por tanto tiempo y con tan vivas ansias (se refiere a la creación del Obispado), se debe en gran parte al celo y generosidad de los Sres. M. R. P. Francisco de Rábago, de la Cía de Jesús, Dr. don Juan de Jove y Muñiz, Magistral de la Iglesia de Santander y don Juan F. de Isla Comisario Ordenador de la Marina; así es que en sesión presidida...».

Terminaremos este epígrafe, transcribiendo la página que Fernández Duró dedicó a tan singular personaje (77):

«Las empresas de Guarnizo estuvieron a cargo de diversos asentistas pero en su mayor parte la tuvo al suyo don Juan de Isla que fue una de las personas más activas y emprendedoras de su tiempo y que después de pasar muchas vicisitudes de diversa naturaleza, hallándose en la cárcel de Madrid por disidencias con el Gobierno por efecto de dudas ocurridas sobre liquidación de cuentas, le confirió el Rey la merced de título de Castilla con la denominación de Conde de su apellido.

»Este hombre que no encontraba dificultades para proponer los proyectos más atrevidos, ofreció en el año 1746 construir en el término de cuatro, el crecido número de 24 navíos de línea, empresa demasiado colosal en proporción con el corto período de tiempo que se prefijaba y que no sería difícil tuviese por objeto paralizar el curso de la construcción en El Ferrol y los proyectos de engrandecimiento que respecto a este punto tenía el Gobierno, pues no podía ocultársele que una vez realizados, perdía para siempre Guarnizo su importancia y cesaban los cántabros en sus grandes especulaciones, al paso que quedaban sin medios de subsistencia y precisados de ir a buscar a otra parte los muchos operarios que trabajaban en su astillero; pero no se limitó Isla a sola esta propuesta, sino que se ofreció a surtir de madera a los tres arsenales del Rey y de toda la ferretería que pudiera necesitarse en ellos a real y medio la libra, rebajando un 10 % siempre que el ajuste excediera de nueve años y para la conducción construyó 13 grandes urcas, brindándose, por último, a levantar una fábrica de jarcias y lonas con las reglas que acababan de establecer los señores don Jorge Juan y don Antonio Ulloa.

»Sus émulos que, como siempre sucede, se multiplicaban a medida que se aumenta la fortuna, propalaron diversas especies que no pudieron menos de suscitar en el gobierno dudas y desconfianzas, respecto al contrato de Isla, las cuales es fácil contribuyeran a ocasionar el arresto y, por consecuencia de ello, se dio comisión a Jorge Juan para que pasara a Guarnizo y reconociese los buques hechos o que se estaban haciendo por este contratista, cuyo Jefe después de cumplimentarla, dijo que el peor de los navíos de su asiento era preferible al mejor de los construídos en otros puntos; dictamen que bien puede suponerse cuánto debió influir en la suerte del empresario.

»Pero a pesar de todo, la suerte de Guarnizo estaba decidida desde el año 1749 en que se dispuso levantar los grandes arsenales del Ferrol, La Carraca y Cartagena y así es que aquél cesó en sus trabajos en 1769, época en que éstos estaban en disposición de construir ya todo lo que se quisiera y de contener dentro de sus dársenas, mayor número de buques del que poseía la Marina».

Por el año 1755 circuló contra Isla un escrito titulado «Copia de una carta escrita por un discreto a un cortesano que deseaba saber por qué don Juan de Isla es acosado de tantas molestias» (78).

Don Juan Bautista Donesteve Mendaro.

La caída del Marqués de la Ensenada así como la de sus más eficaces colaboradores, no produjo todo el resultado que esperaban sus intrigantes.

El embajador de Inglaterra en Madrid, Mr. Keene, que no era ningún profeta, comunicó alborozado a su gobierno, como ya se dijo anteriormente, que no se construirían más barcos en España, pero poco tiempo después se lamentaba de que Fernando VI seguía haciendo su propia política, esforzándose por mantener el equilibrio entre Inglaterra y Francia, sin inclinarse más a un lado que a otro.

Siguieron construyéndose barcos con más o menos intensidad, según las posibilidades económicas del momento; se terminaron los navíos contratados por F. de Isla «Hércules» y «Contento», botados en 1754 y 1755 respectivamente, absorbiendo la totalidad de los cañones que tenía disponibles la fábrica de La Cavada.

Por aviso de que iban a desembarcar franceses en estas costas, se hicieron en dicho año 1755 fortificaciones en Santander, en la playa del Sardinero; en el Castillo de San Salvador de Ano (Isla de la Magdalena) 6 piezas de bronce y hierro; en el de la Cerda 6 de hierro y en el de San Martín 2 de bronce; en el de dentro de la villa (San Felipe) 4 de bronce; y otros en los reducos de San Juan y en el de San José.

Se utilizó, por la urgencia del caso, madera de la que se encontraba en los almacenes de Guarnizo para la fabricación de navíos y otras naves.

No había entonces en la villa ninguna gente de guerra de guarnición de fuera de ella, sino que los naturales asistían con sus armas al cuerpo de guardia que se había formado. Dirigían las obras los Capitanes y Oficiales de la Milicia (79).

Habiendo mandado el Secretario de Guerra Domingo Bretón, Gobernador Político y Militar de las Cuatro Villas de la Costa del Mar, su Distrito, Partido y Bastón, que se entregasen al representante de las Dos Sicilias a cuenta y coste 18 cañones de 15 y 12 de los existentes en los almacenes de Tijero, transmitida la orden al Comandante de Artillería, contestó éste con fecha 11 de julio de 1756, que los últimos cañones de tales calibres que existían se habían montado en los navíos últimamente construídos en Guarnizo y, por lo tanto, no había medio de cumplir la orden hasta nueva fundición (80).

Cuando, al poco tiempo, comienza a construirse en El Ferrol el navío «Oriente», surge la figura de don Juan Bautista Donesteve Mendaro, natural de Mendaro, de la villa de Elgoibar (Guipúzcoa), Teniente de Fragata, casado con doña Magdalena de Camiroaga, el mismo que ha sido citado ya al tratar de don Juan F. de Isla.

Ya Donesteve había dirigido anteriormente la construcción de diversos barcos para particulares y quiso aportar en estas circunstancias delicadas

para el Astillero de Guarnizo, su personal colaboración en orden a la continuidad del trabajo, precisamente para el Estado, cuyos encargos eran los realmente importantes.

Aconsejado, sin duda, por el propio F. de Isla, ofreció construir dos navíos de 68 cañones cada uno en mejores condiciones económicas y plazo de entrega que las previstas para el navío «Oriente»; 2.740.000 reales cada uno y 20 meses de plazo para los dos.

Se formalizaron los contratos, él en calidad de asentista, y en ellos se preveía poner en perfectas condiciones de habitabilidad la llamada Casa del Rey, en la que ya residía el constructor inglés David Howel y en la que debían habitar seguidamente los señores Duárez y Rooth don Ricardo, éste último Capitán de la Maestranza.

Afirma Asua que la fianza precisa para responder del cumplimiento del contrato, la puso el Marqués de Rocaverde y que se presentaron algunos obstáculos con motivo del aprovechamiento de materiales que aún no había recogido F. de Isla, para ser utilizados en los navíos recién contratados que se iban a denominar «El Príncipe» y «El Victorioso».

En representación de Isla intervino en estas negociaciones su apoderado y antiguo socio don José Cobo de la Torre.

También aporta Asua los datos que a continuación se indican, tomados de los expedientes originales que radican en el Archivo del Ministerio de Marina y en Simancas, relativos a algunos materiales empleados en cada uno de estos dos navíos:

	Reales
500 tablas de a 20 pies, valoradas en	80.500
833 tablas de a 40 pies (a 24 reales)	19.992
250.000 clavos	110.250
4.000 libras de estopa (a 24 maravedís)	20.828
48 quintales de brea	10.500
1.600 libras de sebo	30.200

«El Príncipe» se terminó en 1757 y «El Victorioso» en 1759. Sus calados eran a popa 25 pies 10 pulgadas y a proa 14 pies 4 pulgadas.

Las maderas utilizadas fueron roble y nogal principalmente y procedían de Requejada, Carriedo, Cabezón (seguramente del magnífico Monte Corona) y hasta de Perciles —Burgos— que está como a 17 leguas de Guarnizo.

Don Juan Bautista Donesteve Mendaro que se estableció definitivamente en Guarnizo, fue abuelo, por línea materna, del Brigadier de la Armada, natural de Guarnizo, don Miguel de la Sierra Donesteve, de quien nos habremos de ocupar más adelante.

A la terminación de estos dos navíos, siguió un período de relativa calma laboral, pero no se descuidaba el aspecto administrativo del R. A. de Guarnizo, como lo prueba la siguiente comunicación promovida por petición de aumento de sueldo del médico don Atilano Calleja al hacerse cargo de este servicio: «El Rey viene en que al cirujano a médico de ese Astillero don Atilano Calleja se le consideren en adelante los mismos 200 ducados de sueldo anual que disfrutaron sus antecesores con tal que el fondo de arbitrio de que se le han de pagar sea suficiente a admitir el aumento de los 50 ducados que ahora se le conceden después de atendidas las demás reglamentarias asignaciones y gastos, pues quiere S. M. sea aquél posterior a todos y de su Real Orden lo prevengo a V. S. en respuesta a su carta de 10 del corriente con que acompaña la instancia del interesado a fin de que disponga lo conveniente a su cumplimiento.—Dios guarde a V. S. muchos años.—Madrid 17 de diciembre de 1764.—El Bailío Julián de Arriaga.—Sr. don Pedro de Ordíñana.

De estos dos navíos nos ocuparemos con algún detalle en páginas siguientes.

En el segundo semestre del año 1762, cuando buques de guerra británicos pasaban frente a la villa de Noja, disparaban algunos cañonazos en homenaje a don Luis Vicente de Velasco y de Isla, natural de Noja, que tan heroicamente les había hecho frente en defensa de La Habana. Tras un fuerte bombardeo y desprovista en realidad, de posibilidades para prolongar la resistencia, La Habana iza bandera blanca ante los ingleses de lord Albermale. En el curso de la lucha, Velasco es herido de gravedad y fallece al siguiente día (31-7-1762). Los dos ejércitos suspendieron el fuego en honor del héroe, no reanudándolo hasta que el cadáver recibió sepultura.

Inglaterra, para esta conquista de La Habana, desplazó una expedición de 253 buques, la más numerosa y fuerte que cruzó hasta entonces los mares de América, figurando en ella 2.000 peones negros acostumbrados a trabajar en aquel clima. La guarnición y escuadra española contaban con 2.781 hombres de tropa. Los ingleses enaltecieron las proezas de tan gran Capitán para engrandecer su propio triunfo.

El gobierno español dispuso, como honor póstumo, que siempre hubiese un navío que ostentase el nombre de «Velasco».

Este célebre marino, a su fallecimiento, estaba al mando del navío «Reina», construído en Guarnizo, destino que venía desempeñando desde marzo de 1754.

Don Manuel de Zubiría.

Don Manuel de Zubiría, vizcaíno, último asentista del Real Astillero de Guarnizo, contrató, ya en tiempo de Carlos III, el 14 de junio de 1763, la construcción de seis navíos, todos ellos de 70 cañones, para su entrega en dos años, sirviendo como normas constructivas, las de los entregados anteriormente por F. de Isla y Donesteve. Estos seis navíos fueron:

«San Pascual» y	{	Botados en el año 1776.
«San Juan Nepomuceno»		
«San Francisco de Asís»		Botado en el año 1767.
«San Lorenzo» y	{	Botados en el año 1768.
«San Agustín»		
«Santo Domingo»		Botado en el año 1769.

Se nombró constructor a don Juan Bautista Donesteve e ingenieros a los ingleses Howel y Rooth.

Fue, naturalmente, intensa la actividad del astillero durante estos años.

Las maderas utilizadas en estas construcciones, procedían de los montes de Piélagos, Torrelavega, Toranzo, Carriedo, Penagos, Cayón, Castañeda, Juntas de Treto y Voto, Aras, Parayas, Hoz de Marrón y Vega de Soba. Algunos de estos tajos se encontraban a 22 leguas del Astillero.

Zubiría tuvo dificultades de diversa índole.

Para poner en orden a la Maestranza del Astillero que se había sublevado, llegaron tropas del Departamento, confirmándose el mando de ellas el 16 de mayo de 1766, al destacado marino, nuestro ilustre paisano, don José de Bustillo, Marqués del Castañar.

Se hicieron las cortas de madera a la usanza de entonces, fiados en la bondad de sus métodos tradicionales, pero a mitad de la construcción, falleció Donesteve y vino a sustituirle el constructor francés don Francisco Gautier quien comenzó rehusando gran parte de la madera que ya estaba preparada porque para su selección había que atenerse a procedimientos introducidos por él y, por tanto, desconocidos en el astillero.

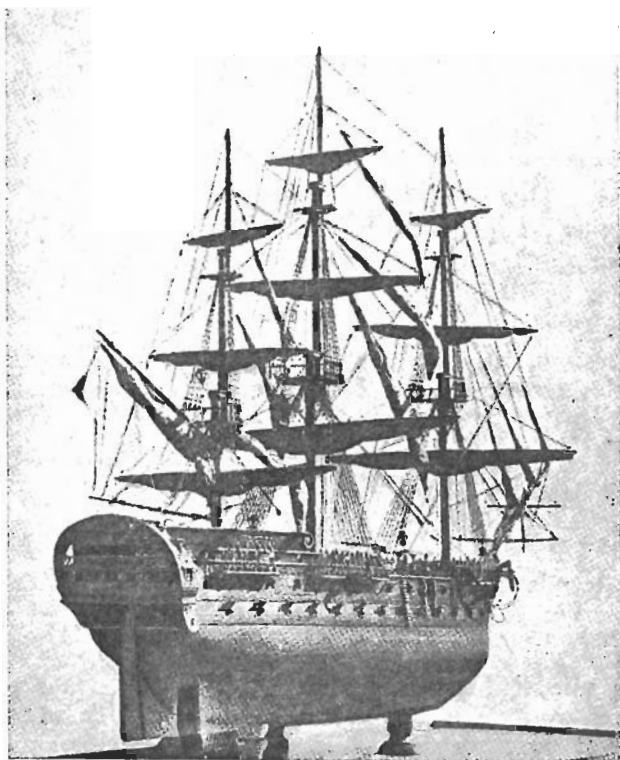
Y sobre la categoría de Gautier no había que dudar. Baste decir que fue el primero que propuso en Nancy el empleo del vapor para la propulsión de navíos. Llegó a ser Coronel de Infantería, Director General de Construcción y Carenas de la Armada, y escribió la obra titulada *«Reglamento de madera de roble necesaria para fabricar un navío de 70 cañones conforme al sistema aprobado por S. M. el año 1769»*. Y otro *«Madera de roble necesaria para fabricar una fragata de 44 cañones»* (81).

Este cambio de construcción originó por otra parte a Zubiría nueva complicación ya que existía una curiosa cláusula en su Contrato que establecía que el precio de cada navío sería de 200.000 pesos de a 15 r. v. si el constructor, que lo nombraría el Rey, fuese extranjero, pero si fuese nacional, se reducirían 10.000 pesos de la cifra anteriormente señalada.

Pero Gautier se vio obligado a modificar sus proyectos. Se criticaba que sus navíos eran «cerrados de bocas», «algo ahogados de baterías», «escasos de bodegas», de calibres cortos en los altos para combatir con superioridad, etc.

Por otro lado, dio a la velocidad importancia primordial; y así, con la introducción de sus sistemas y disposiciones y principalmente de sus líneas y perfiles y las detalladas discusiones a que dio lugar la lucha entre los sistemas clásico y francés, permitieron que fuera eligiendo Gautier lo más conveniente de cada procedimiento y atender y dar su justo valor a todos los aspectos y minucias del navío.

Se quejaba, naturalmente, Zubiría de que todos los días había derroche de madera rehusada en el astillero, cuyo coste e inversión era imposible calcular por quien había de utilizarla, lo que supuso, por otra parte, un grave impedimento para el posterior esclarecimiento de las cuentas.



Maqueta del navío «SAN JUAN NEPOMUCENO», construido en Guarnizo en el año 1766.

Pese a las prórrogas obtenidas, temió el asentista no poder cumplir los compromisos de entrega de los seis navíos, principalmente porque los subcontratistas Juan Manuel de Monterola y Manuel de Iraola se volvieron

atrás de sus compromisos para realizar la parte más importante de la construcción de estos navíos y también por el método distinto empleado, como se ha dicho, para su construcción, con respecto a los utilizados anteriormente en este astillero. Estas dificultades obligaron a tener paralizadas las obras durante varios meses, con el consiguiente perjuicio para todos.

Con fecha 6 de diciembre de 1769, se hizo una relación de los tablones de roble y haya acopiados en el astillero con destino a la construcción de estos navíos y que se hallaban sobrantes en dicho día.

Importaban 2.255.144 reales 32 maravedís que, naturalmente, procedía pagar a Zubiría, pero a la recepción de los buques, se comprobó que éstos llevaban bastante menos material que los anteriormente construídos por F. de Isla y Donesteve. Se mandó, pues, que se prepararan los que faltaban para que fueran iguales, trabajo este cuyo importe ascendía a 1.067.228 reales, descomponiéndose como sigue:

Tablones labrados	1.035.433 reales
Herrajes con pernos	14.372 »
Jornales empleados en la manufactura y colocación del material anterior	17.423 »
Total	1.067.228 reales

Se formalizó, no obstante, otra relación contradictoria en virtud de la cual se trató de demostrar que los barcos de Zubiría llevaban más materiales que los construídos por los ingleses, justificando una diferencia a favor de Zubiría de 158.526 reales por cada navío.

Como final del expediente y realizadas meticolosas verificaciones, se llegó a la siguiente conclusión:

Precio de cada navío de Zubiría	2.955.000 reales
Precio de cada navío de Donesteve	2.807.649 »
Diferencia	117.351 reales

Previamente, don Domingo Paz, en nombre de don Manuel Zubiría, solicitó en enero de 1769 que se nombrasen peritos de toda integridad y que se le abonase por la Hacienda Pública la diferencia existente a su favor entre el precio de contrato de cada navío y su coste real.

Entre las alegaciones en que basaba Zubiría su reclamación de perjuicios, se lee: «Además de que el nuevo constructor no dio ningún plano para las cortas ni nunca informó ni entregó ninguno al asentista». Parece que era corriente entre aquellos constructores mostrarse celosos y recelosos de sus particulares sistemas constructivos. Afirman los autores que Zubiría se arruinó en este negocio y en próximo epígrafe veremos la verdadera razón de su ruina.

El 15 de diciembre de 1767 concretamente, había trabajado en el astillero, noventa y tantos calafates. Los calafates que tuvo siempre Zubiría, fueron de los mejores de Vizcaya y algunos gallegos, pero especialmente de la ría de Bilbao, donde por Plencia tenían continuo ejercicio de su profesión por la abundancia de navíos y pataches de ambos puertos. Los más de ellos percibían diez reales de jornal que era el mayor que se pagaba en esta costa «y aunque hubiera algunos pocos —consta en el expediente— de menos inteligencia que otros, no puede extrañarse porque en todas las profesiones hay diferentes clases ya que no todos aceleran igualmente en su oficio, pero el curso de las obras pide y da proporción para emplear a cada uno según su habilidad».

Gautier, sin duda por experiencia de años anteriores, sabía que al llegar las fiestas de Pascua, disminuía el personal y temió que por esta razón le iba a ser difícil botar el último navío, el «Santo Domingo», en las mareas del 5 al 6 de febrero de 1768.

Contrató por ello a muchos carpinteros y peones bien dispuestos para los trabajos de calafateo y pidió, además, personal a Bilbao y Guipúzcoa.

Los trabajos se desarrollaron, sin embargo, normalmente, y cuando llegaron 41 calafates guipuzcoanos, viendo ellos mismos que sobraban, quisieron regresar, pero Gautier no lo consintió y prefirió despedir primero a 62 y después a 40 de los antiguos, en total 102.

Un largo expediente se promovió a propósito de los gastos que produjo esta anormalidad. Se achacaba al asentista y a Gautier de que fueron excesivamente previsores y más teniendo en cuenta que los trabajos realizados por el personal cuya profesión no era precisamente la de calafate, fue bueno, como lo demuestra la inspección que realizó don José Cernadar nombrado para este objeto por el Comandante e Intendente del Ferrol en carta de 27 de enero de 1768 y que era allí segundo Maestro. Este señor resolvió que no podían trabajar dos tandas de calafates a la vez en el «San Agustín» y «Santo Domingo» y menos en éste, recién salido de grada y en armamento.

Gautier alegaba por su parte, que el «Santo Domingo» pudo botarse en los días previstos en parte porque el tiempo anterior hizo muy bueno y en parte porque poco a poco se habían ido trayendo algunos buenos calafates de Bilbao.

El hecho es que a Zubiría, al final, le sobró tiempo y personal ya que el 27 de enero de 1769 se concluyó el «Santo Domingo» y los 60 calafates que le quedaban libres se ocuparon en la «recorrida» del «San Agustín».

Al botarse el «Santo Domingo» se despidieron los 41 calafates guipuzcoanos, no sin antes ponerlo en conocimiento del Ministerio para que dispusiese de ellos según le pareciese.

Con la terminación del compromiso de Zubiría, terminó también la función del Real Astillero de Guarnizo como gran astillero. Los arsenales oficiales rendían normalmente y tras la ruina de Zubiría, nadie se atrevió

ya a suscribir nuevos asientos para la construcción de navíos en este astillero.

Puede, pues, considerarse como el R. I. P. del Real Astillero de Guarnizo, el siguiente anuncio que don Manuel Zubiría ordenó colocar en Santander, en los puntos señalados para estos menesteres.

«Cualquier persona que quisiese comprar una partida de hierro, cavilla, redondo y cuadrado, lonas de toda suerte, lienzo, tablas de pino de todas clases, lanilla para banderas, clavazón de toda clase, motonería, jarcia, per trechos de pino de diferentes clases, brea, plomo, azufre, velas, velas de sebo, aceite de linaza, barriles de negro humo, tierra roja, ocre y otros diferentes géneros, acuda al Real Astillero de Guarnizo, a don Manuel de Zubiría con quien se deberá entender y pondrá todo de manifiesto.—Guarnizo 30 de enero de 1770.—Manuel de Zubiría».

Al mismo tiempo escribió también el asentista a su hijo en el sentido de que si hubiese alguno que diese 18,5 ó 18 pesos por cada pieza de lona, que lo aceptase con tal de que entregase el dinero en mano.

En la época de Zubiría, en mayo de 1766, se produjo en Santander un gran incendio y para sofocarlo, se desplazaron 60 hombres de la Real Maestranza de Guarnizo, porque los fuerzas reunidas con los vecinos y marineros, resultaron insuficientes. Parece que a raíz de este siniestro, el Ayuntamiento de Santander comenzó a preocuparse de crear un servicio de contra-incendios (82).

Don Pedro González de Castejón.

G. de Castejón, Marqués de Castejón, era Comisario Ordenador de Marina del Astillero durante los años en que Zubiría construía los seis navíos a que nos hemos referido en el epígrafe anterior. Zubiría gozaba, naturalmente, dentro y fuera del Astillero, de parecidas prerrogativas que ostentó su predecesor de idéntica condición.

En aquella época se nombró por primera vez en El Astillero una maestra oficial para niñas, como consecuencia de la orden que se transcribe a continuación:

«Se aprueba a V. S. que como propuso en carta de 23 del pasado a instancia de cuatro diputados del vecindario de ese Astillero, se costee de los arbitrios una maestra para niñas, para evitar el abuso de que concurran a una misma escuela con los muchachos como hasta ahora.—Dios guarde a V. S. muchos años.—Madrid 3 de diciembre de 1767.—Julián de Arriaga.—Sr. don Pedro Castejón».

Cuando tenía 25 años se distinguió ya G. Castejón en el combate que la escuadra del General Navarro sostuvo contra los ingleses del Almirante Mates frente al cabo Sicié y, posteriormente, en otros numerosos.

Carlos III le confió el Ministerio de Marina que ocupó hasta su muerte, durante cuyo tiempo reorganizó los arsenales, creó escuelas de guardias-marinas, y la clase de «Artilleros de Mar», organizó y armó la escuadra que marchó a América del Sur contra Brasil y contra Inglaterra respectivamente, debiéndose a esta última la conquista de Pensacola, Mahón y las Islas Bahamas (83). *

Estaba de primer ministro don José Moñino, Conde de Floridablanca, cuando a la muerte de G. de Castejón (1783), la Marina Española contaba con 62 navíos, 40 fragatas, 25 bergantines y numerosos navíos menores.

Le sucedió en el cargo de Comisario de Marina en el Real Astillero de Guarnizo, don Manuel Giménez de Carmona.

Con Zubiría como asentista, Donesteve, Gautier y Romero Landa como constructores navales, los ingenieros ingleses Howel y Rooteh y G. de Castejón como Comisario de Marina, toda una constelación de primeras figuras en el arte naval de aquella época, el Real Astillero de Guarnizo terminó su misión como tal, pero las islas de Hières, Brest, San Vicente, Trafalgar y los viajes marítimos de últimos del siglo XVIII, eternizarán el nombre de Guarnizo, en el de los navíos que de él salieron.* *

La Armada española vivió en el siglo XVIII su mejor época, su siglo de oro, y a ello contribuyó en buena medida el Real Astillero de Guarnizo en su aspecto constructivo. Y pareja fue la calidad y cantidad de marinos que la sirvieron: los Jorge Juan, Ulloa, Mazarredo, Montemar, Escaño, Lángara, Alcalá Galiano, Churrua, Alava, Gravina y tantos otros ilustres marinos guiados por ministros tan competentes como Patiño, Ensenada, el Bailío Valdés, nombres todos ellos que han pasado a la posteridad.

Reflejo fiel del alto papel que el Cuerpo de Marina desempeñaba en la nación, fue la pronunciada intervención que tuvo en la agitada vida política española, incluso en los primeros años del siglo XIX.

* González de Castejón quiso, siendo ya titular del Ministerio de Marina, poner coto a los estragos de la «broma» ...«que tal pudrición causa en el pantoque de los baxeles, tanto en los de V. M. como en los merchantes, que debe ponerse remedio a tales estragos», según constaba en un memorial elevado a Carlos III.

Se observó que las maderas coloniales que a veces traían las famosas urcas que regresaban de Indias, no eran atacadas por el odiado animalucho, por lo que se pensó en construir una fragata a base de madera de júcaro, teca, encina, cedro, caoba, etc. y en 1773 se botó tan singular fragata con 36 cañones, saliendo a la mar con el nombre de «Magdalena», del paraje de este mismo nombre de la ría del Ferrol, con la especial misión de observar cómo se comportaba con ella la «broma».

Pero a los pocos años las desgracias napoleónicas obligaron a descuidar esta misión científica y el 14 de octubre de 1810 salía de La Coruña la «Magdalena» con 22 unidades más formando flotilla. Operó en Gijón y fondeó después en Santoña donde la sorprendió una galerna que dispersó las naves. La «Magdalena», el «Palomo» y dos transportes alcanzaron el puerto de Vivero. Cinco días más tarde se recrudeció el temporal que no pudo ya resistir la maltrecha fragata que fue, finalmente, a estrellarse y perderse en la playa de Cobas. Peració toda su tripulación excepto ocho hombres y tres más que sobrevivieron a sus heridas.

* * Lo mismo que en el Cantábrico, ocurrió en el Mediterráneo. En 1745 al publicarse el Reglamento de construcción de galeras en Cartagena, se suprimió el astillero de las Reales Atarazanas de Barcelona.

Relación comprensiva de los barcos construidos en el Real Astillero de Guarnizo desde el año 1722 hasta el año 1800.

Esta relación está tomada del libro «Santander», de don Rodrigo Amador de los Ríos, quien, a su vez, la tomó, según él mismo manifiesta, del expediente que remitió en 1821 al Gobierno, el Jefe político que había entonces en Santander, referente a las ventajas de habilitar dicho astillero, así como de otro informe transmitido años antes al Ministerio de Marina por la Contaduría del mismo ramo... y de noticias particulares.

Buques de guerra

Años	Nombres	Núm. de cañones	Constructores (Conservamos* la grafía original)
<i>Navíos</i>			
1722	«San Fernando»	64	Arzueta
1723	«San Luis»	64	»
1724	«San Carlos»	64	»
1725	«San Antonio»	64	»
1726	«San Felipe»	84	»
1729	«Príncipe»	70	Buye y Autr.
»	«Princesa»	70	»
1732	«Real Felipe»	114*	»
»	«Santa Ana»	70	»
»	«Santiago»	64	»
»	«San Isidro»	64	»
1740	«San Felipe»	70	Salomón
1750 a 1756	«Serio»	70	Obel
	«Poderoso»	70	»
	«Soberbio»	70	»
	«Arrogante»	70	»
	«Hércules»	70	»
	«Contento»	70	»
1757	«Victorioso»	70	Rut
1759	«Príncipe»	70	»
1766	«San Pascual»	70	Gautier
	«San Juan Nepomuceno»	70	»

* En el original figuran 144 pero creemos que se trata de un error de transcripción; en el mismo error incurrió, posiblemente por recurrir a la misma fuente, don Antonio M.^a Coll y Puig en su libro «Guía Consultor e Indicador de Santander y su Provincia». La mayoría de los tratadistas y el mismo Artiano al que consideramos el más calificado en la materia, coinciden en que el «Real Felipe» montaba 114 cañones. En la confrontación de datos entre los diversos tratadistas, se aprecian también otras ligeras diferencias.

Años	Nombres	Núm. de cañones	Constructores (Conservamos la grafía original)
1767	«San Francisco de Asís»	70	Gautier
1768	«San Lorenzo»	70	»
1769	«San Agustín»	70	»
»	«Santo Domingo»	70	»
<i>Fragatas</i>			
1722	«Concepción»	30	Arzueta
1723	«Atocha»	30	»
»	«Griega»	30	»
1724 a 1766	«Ntra. Sra. del Rosario»	40	»
	«San Esteban Apedreado»	40	»
	«San Francisco Javier»	40	»
»	«Las Dos Victorias»	50	Buye y Austr.
	«Las Dos Bombardas»	18	»
»	«La Soledad»	30	Donesteve
1767	«Santa Catalina»	26	Gautier
»	«Santa Teresa»	26	»
1768	«Santa Bárbara»	24	»
»	«Santa Gertrudis»	24	»
<i>Paquebotes</i>			
1760	«El Guarnizo»	14	Donesteve
<i>Para el comercio</i>			
<i>Navíos</i>			
1737	«Triunfante»	50	Salomón
1739	«Marqués de Ferri»	50	Arzueta
<i>Fragatas</i>			
1743	«Ninfa del Mar»	18	Salomón
»	«Negociante Español»	18	»
1744	«Los Amigos»	19	»
1749	«San Juan Bautista»	20	Donesteve
»	«San Juan Evangelista»	20	»
1770	«San José»	20	Zubiría
<i>Paquebotes</i>			
1739	2 para el Cabildo de Cádiz	12	Donesteve
1739	«San Luis»	12	»
1740	«San Antonio de Padua»	12	»
»	«Nuestra Señora de Muslera»	12	»
1749	«Santo Domingo»	12	»
»	«Santa Bárbara»	12	»
1769	«San Nicolás»	12	Piedra
»	«Los Santos Mártires»	12	Real

No respondemos, en modo alguno, del rigor histórico de esta relación. Por lo que respecta, por ejemplo, al navío «Príncipe» que figura como construido en el año 1759, nos encontramos con una partida de defunción del Archivo Parroquial de Guarnizo (Libro 5-Folio 239) en la que consta claramente que el día 16 de agosto de 1760 se dio sepultura a Luis de Malterga que hallándose al servicio del Rey Carlos III, falleció repentinamente el día anterior como consecuencia de accidente sufrido en el navío en construcción llamado el «Príncipe»

Comprobamos, igualmente, en el mismo archivo, que la fragata «Griega» que primeramente se denominó «Nuestra Señora de Begoña», estaba todavía en construcción en el año 1728, mientras que en la anterior relación figura como construida en 1723. En cambio, el navío «Santiago» ya se encontraba en plena construcción en 1728, por lo que parece lógico suponer que se hubiera terminado antes del año 1732.

Pero más grave es el capítulo de omisiones. Aunque hemos elegido para su inserción esta relación de Amador precisamente porque expresa clara y sinceramente su origen, comprobamos que la relación de Miguel Asua es más completa. Disponía Asua de más elementos de juicio en orden a investigación e información, dada su condición de Vocal del Patronato del Museo Naval y residir en Madrid. Figuran en su relación, además de los de Amador, los navíos

«Reina»	—	«Santa Isabel»
«Castilla»	—	«Teresa»
«Victoria»	—	«San Felipe» (2.º)

más dos paquebotes para el Cabildo de Cádiz y cuatro fragatas para el comercio. Todas estas unidades sin apenas datos complementarios y tomadas, según manifiesta el propio Asua, de la obra de Artiñano.

En todo caso, tampoco figuran los navíos «La Capitana» y «Gallo Juliano», por lo que, si bien en menor grado, sigue siendo incompleta.

Navío «La Capitana».—Vimercanti, en un discurso que pronunció en 1787, como Director de la Compañía de Caballeros de Guardias Marinas del Ferrol, dijo que en el reinado de Felipe V tuvo España dos navíos de más de 100 cañones; «La Capitana» construido en Vizcaya, de 112 cañones y «La Real» de 114.

Artiñano apostilla esta afirmación (pág. 152) diciendo que a su juicio Vimercanti sufrió un error, ya que ambos barcos eran uno mismo, el «Real Felipe» y que parece como si Vimercanti lo confundiera con el «S. Phelipe el Real» de 70 cañones fabricado en San Feliu, y que Vizcaya se tomaba con frecuencia como nombre genérico para todos los astilleros cantábricos. Por otra parte, dice Artiñano, no figura «La Capitana» en las listas del Almirante Vigodet del que Artiñano toma toda esta información.

Sería imperdonable que se nos ocurriera siquiera enmendar la plana a tan insignes personajes especialistas en la materia, pero, por otra parte, creemos que tampoco debemos silenciar nuestra convicción a que hemos

llegado sin salirnos de Guarnizo, de que «La Capitana» y «El Real Felipe» fueron dos navíos distintos, construídos ambos en Guarnizo. El «Real Felipe» se terminó, como es notorio, en el año 1732 y ocho años más tarde, en enero de 1740 falleció en el hospital de Marina, un operario como consecuencia de heridas sufridas a bordo del navío «La Capitana» en construcción en este astillero, según consta en los registros parroquiales de Guarnizo. Opinamos, sin embargo, que el navío «La Capitana» no fue de más de 100 cañones, sino de bastantes menos, puesto que nosotros sepamos, no alcanzó celebridad de gran navío. Por otra parte, el mismo Artiñano afirma (pág. 152) que en tiempos de Felipe V sólo había un navío de más de 100 cañones, el «Real Felipe».

«Gallo Juliano», de 58 cañones. Se compró, dice Artiñano copiando de Vigodet, en Santander a don Juan Antonio Barroa en 1723 y el 15 de julio de 1733 regresando a Europa con la flota de don Diego de Torres, se perdió en el Canal de Bahama. El año 1731 estaba en la Escuadra de Mari.

Pues bien, el día 9 de diciembre de 1728 falleció Lorenzo Brines de caída en el navío llamado «Gallo». No podemos, pues, menos que apuntarlo en la lista de los de Guarnizo.

Repetimos que esta información de navíos construídos en el Real Astillero de Guarnizo, no la consideramos todavía definitiva. En el tantas veces mentado archivo parroquial figuran muchos fallecimientos de aquella época ocurridos por accidentes mortales a bordo de buques en construcción, cuyos nombres se silencian, ignorantes aquellos párrocos de la importancia que este detalle iba a tener en el futuro.

Hay que tener en cuenta que el astillero de Guarnizo fue en el siglo XVIII un astillero puente o de transición entre la época del galeón y la de los tres departamentos de la Armada. En la época de Gaztañeta, Campillo y Marqués de Conquista Real, existen nebulosas, falta de información (ignoramos las dimensiones principales, excepto la manga, del «Real Felipe»), pasando a ser ya más completa en la época de Fernández de Isla, Donesteve y Zubiría.

A base, pues, de datos comprobados, podemos establecer el siguiente resumen de buques construídos en el Real Astillero de Guarnizo durante el siglo XVIII, más concretamente, en los 70 años comprendidos entre 1720 y 1790.

	Para guerra	Para particulares	Total
Navíos	34	2	36
Fragatas	13	10	23
Paquebotes	1	9	10
Totales	48	21	69

No están incluidos en este estadillo los dos navíos y fragatas que, según afirma Asua, fueron construidos en 1721 cuyos nombres y características no han podido identificarse (véase epígrafe de Gaztañeta), ni los tres galeones que, sin ningún género de duda, se terminaron en el año 1724 (véase el mismo epígrafe), ni los siete paquebotes que probablemente fueron construidos para Cádiz, ya que según unos autores fueron dos —los contabilizados en el estadillo —pero según otros fueron nueve (véase el epígrafe del Marqués de Conquista Real) ,ni, finalmente, las trece grandes urcas que construyó Fernández de Isla para el movimiento de la madera que suministró, procedente de nuestra Provincia, a los tres Departamentos Oficiales (véase el epígrafe de Fernández de Isla).

Real Armada que dejó formada don José Patiño a su fallecimiento ocurrido a finales de 1736 y lugares donde se hallaba el día 22 de abril de 1737 (87).

Los buques cuyos nombres están escritos con mayúsculas, fueron construídos en el Real Astillero de Guarnizo, haciéndose notar que, en cuanto al armamento se refiere, no coincide exactamente con la relación anterior, tomada principalmente de Amador.

DEPARTAMENTO DE CADIZ

	Nombres	Núm. de cañones
<i>Navíos</i>	«EL REAL FELIPE»	114
	«SANTA ISABEL»	80
	«SAN FELIPE»	80
	«SANTA ANA»	70
	«REINA»	70
	«PRINCIPE»	70
	«PRINCESA»	70
	«SAN ISIDRO»	64
	«León»	70
	«Lanfranco»	62
	«Andalucía»	62
	«Hércules»	60
	«Real Familia»	64
	«Guipúzcoa»	64
	«Constante»	64
	«Africa»	64
	«Europa»	64
	«Asia»	64
	«Nueva España»	64
<i>Fragatas</i>	«VICTORIA»	50
	«SAN FRANCISCO»	40
	«ATOCHA»	24

	Nombres	Núm. de cañones
<i>Fragatas</i>	«Fama»	52
	«CONCEPCION»	30
<i>Paquebotes</i>	«Aguila»	30
	«Marte»	16
	«Júpiter»	16
<i>Bombardas</i>	«Vulcano»	12
	«Storop»	12
	«Brontes»	12
	«Piracmon»	12
<i>Galeota</i>	«San Felipe»	
DEPARTAMENTO DE EL FERROL		
<i>Navíos</i>	«SANTA TERESA»	62
	«SANTIAGO»	60
	«SAN CARLOS»	66
	«Galicia»	70
<i>Paquebotes</i>	«San Diego»	50
DEPARTAMENTO DE CARTAGENA		
<i>Navíos</i>	«Conquistador»	62
	«Fuerte»	60
<i>Navíos</i>	«SAN ESTEBAN»	56
FLOTA		
<i>Navíos</i>	«SAN LUIS»	62
	«SAN ANTONIO»	60
	«América»	64
<i>Paquebote</i>	«Esperanza»	50
AZORES		
<i>Navíos</i>	«SAN FERNANDO»	62
	«Incendio»	56
ARMADA DE BARLOVENTO		
<i>Fragatas</i>	«Retiro»	56
	«San Juan»	56
<i>Paquebotes</i>	«Trinfo»	16
	«San Cayetano»	24
<i>Balandras</i>	«Sirena»	
	«Juno»	
<i>Navío</i>	«SAN LUIS»	64

	Nombres	Núm. de cañones
MEDITERRANEO		
<i>Galeota</i>	«San Fernando»	
BUENOS AIRES		
<i>Fragatas</i>	«SAN FCO. XAVIER»	56
	«Paloma»	56
	«Hermiona»	50
	«GRIEGA»	50
<i>Paquebote</i>	«EL ROSARIO»	56

RESUMEN

	Total	De ellos construidos en Guarnizo
Navíos	34	16
Fragatas	9	6
Otras embarcaciones ...	16	1
Sumas	59	23

Creación del Arsenal y astillero del Ferrol.

Cuando la gran armada de Felipe II regresó derrotada a España, el gobierno concentró los restos en la bahía de Cádiz. Se preparaba de nuevo para atacar a Inglaterra y fomentar la insurrección de Irlanda, pero los ingleses, con el fin de impedirlo, dirigieron sobre Cádiz en 1596 fuerzas navales que comandaban el Conde de Esses y el Almirante Howard, los cuales, apoderándose de la bahía de Cádiz, causaron graves pérdidas a nuestros buques que huyendo, se refugiaron en Lisboa, trasladándose desde allí al Ferrol por la seguridad y abrigo que su puerto ofrecía.

Reunidas se hallaban pocos años después en El Ferrol las reliquias de otra expedición enviada contra Inglaterra, cuando la Reina Isabel, animada por la ventaja que obtuvo en aguas de Cádiz y creyendo conseguir otro triunfo semejante en las del Ferrol, envió hasta 40 buques de guerra y 70 de transporte con tropas de desembarco, pero el Conde de Esses no se determinó a internarse en la ría, aunque solamente estaba defendida su entrada por la áspera y escarpada costa y dos malos castillejos, quedando así clara, por lo que a defensa se refería, la diferencia que existía a favor del Ferrol, en comparación con Cádiz.

Este suceso vino a confirmar el partido que podía sacarse de la ría del Ferrol como punto de reunión para nuestra escuadra.

Sin embargo, la razón inmediata de que se inclinara la balanza a favor del Ferrol para la creación del gran arsenal y astillero, fue, sin duda, el informe emitido por don Jorge Juan después de recorrer y examinar detenidamente todos los puertos del Norte y Noroeste de España, en el sentido de que la ría del Ferrol era la más apropiada para la construcción de gradas para buques de alto porte, en atención, sin duda, a lo abrigado del puerto y a sus elevadas sondas próximas a la costa.

Con estos antecedentes, se creó el primer arsenal de La Graña por R. O. de 5 de diciembre de 1720. La dirección estuvo a cargo del ingeniero don José de Arzueta y del Comisario don Jerónimo Domínguez. En este arsenal estuvo destinado luego don Zenón de Somodevilla.

En 1726, Felipe V, a propuesta de Patiño, ordenó la creación de los departamentos del Ferrol y Cartagena, quedando así dividida la Armada en tres escuadras (la tercera era, naturalmente, Cádiz).

Posteriormente, una R. O. de 21 de septiembre de 1733 dispuso que se incorporasen a la Corona algunas rías del Ferrol y La Graña, lo que vino a ser como el espaldarazo por el que El Ferrol se transformaría en sede de los astilleros más importantes de España.* Los planos fueron dibujados en la Oficina de Proyectos y Delineación del propio Arsenal, de orden del Conde de Villaflorida, Capitán General del Departamento Marítimo.

Entretanto, durante los años 1730-35 ya se habían construido en El Ferrol las primeras unidades, los navíos «Galicia» y «León», de 70 cañones cada uno, la fragata «Ermiona» de 50, un buque para arbolar y otro para tumbar la quilla.

Más tarde, ya en la cumbre del poder el Marqués de la Ensenada, ávido de ampliar y mejorar las instalaciones navales, encomendó al Jefe de Escuadra don Cosme Alvarez que reconociese de nuevo la costa cántabra y le hiciese un estudio de los lugares más adecuados para la instalación del gran arsenal y astilleros para la construcción de buques de guerra con que aumentar nuestro entonces escaso poder naval. Presentados varios proyectos, eligió Ensenada el del Ferrol, por las condiciones de su puerto y ría y por su situación estratégica en la costa Noroeste de la Península, de paso obligado para las escuadras de las grandes potencias de aquella época (Inglaterra y Francia) y del comercio con la parte más industrial de Europa.

Por Orden de 9 de abril de 1749 comenzó a construirse en el nuevo emplazamiento del Esteiro que por su extensión ofrecía grandes posibilidades de expansión industrial, con un presupuesto inicial de 216.443 ducados; se instalaron las primeras gradas de las que salió en 1751 el primer navío, el «San Fernando» y el «Asia» al año siguiente.

* Hasta entonces estas villas pertenecían al Condado de Lemos, cuya Condesa y además Marquesa de Aytona, pidió unos diez años más tarde su restitución a su casa en vista de que nada había percibido aún por dichos bienes.

Estos ensayos hicieron que se considerase acertada la elección del nuevo astillero y Fernando VI dispuso que se procediese en El Ferrol a la instalación de un establecimiento naval de primer orden, cuyas obras hidráulicas continuó Carlos III, siendo esta una de las empresas que con tanto empeño fomentó aquel Rey.

En 1751 ya se habían terminado las 12 gradas que se habían previsto, bajo el mando del mencionado Jefe de Escuadra don Cosme Alvarez y desde 1752 hasta 1770 se construyeron la dársena para resguardo de los buques y los diques para carenar en seco toda clase de navíos.

Mucho se ha escrito sobre la elección de la ría del Ferrol para este menester.

Todavía el Capitán de Navío don Carlos Vila Suances, con el título «La costa de Galicia en la historia naval de España» publicó un notable y sustancioso estudio sobre el tema en la Revista General de Marina (agosto, 1947). Tan extraordinario artículo histórico en el que, de pasada, se cita a Santander como puerto «medio cegado», termina:

«El resumen que puede hacerse es el siguiente:

1.º—La costa de Galicia, tanto por su situación geográfica y estratégica como por su abundancia de puertos y de gente de mar, constituye una posición incomparable para dominar la salida del canal de la Mancha y los puntos de recalada del Sur de Irlanda.

2.º—Constituye, asimismo, una magnífica base para defensa de la costa del Cantábrico contra los ataques de fuerzas enemigas, provenientes del canal de la Mancha.

3.º—No protege contra los ataques provenientes de la costa francesa, y debe, por tanto, ser complementada por una base secundaria situada más al Este.

4.º—Tiene el inconveniente de la difícil comunicación con el interior del país, pero de este mismo inconveniente se deduce la poca probabilidad de que sirva de base a una invasión.

5.º—Lo anteriormente expuesto no impide, con objeto de apoderarse de alguna de sus rías, que pueda servir de punto de apoyo a las fuerzas que persigan o protejan el comercio.

De todo lo expuesto se deduce que las costas de Galicia constituyen un punto neurálgico que puede, en determinadas circunstancias, conducirnos contra nuestra voluntad a un conflicto».

El resultado fue que se realizaron inmensas obras para las que se emplearon sumas extraordinarias, pero los gobiernos que creyeron entonces que la prosperidad de nuestro país y la conservación de nuestras vastas y ricas colonias pendían en gran manera de disponer de fuerzas navales respe-

tables, no titubearon en mandar que se ejecutase el proyecto, dando por bien empleados los caudales que se gastasen.

Viene a cuento la siguiente anécdota de Pérez Galdós que atribuye a Carlos III, pero que bien pudiera referirse a Fernando VI ya que, si bien Carlos III levantó el destierro a Ensenada, no volvió a promoverlo a la dignidad de ministro. Dice así: «Entró un día el Marqués de la Ensenada en la cámara real del Palacio de La Granja a despachar con S. M., y encontró a éste asomado a la ventana, mirando con un gran catalejo. Llamóle la atención el Ministro, pero el Rey no se movía y seguía mirando como si escudriñase algo en el punto más lejano del horizonte. Por fin, interrogado respetuosamente por Ensenada sobre el objeto de su observación, volvióse a él, y con tono zumbón le dijo: 'Estoy mirando hacia el Norte, a ver si distingo El Ferrol, que, a juzgar por el dinero que llevamos empleado en él, debe haber crecido tanto, que pronto se ha de ver en Madrid».

Superioridad de Guarnizo sobre El Ferrol para arsenal.

Pese a los esfuerzos de Fernández de Isla y de otras personalidades para demostrar las innegables ventajas de Guarnizo sobre El Ferrol para la construcción de navíos y fragatas, la actividad en Guarnizo cesó casi totalmente por lo que a Marina se refiere.

El periodista don Justo Solís Coterón (85) sintetizó en el año 1841 de la siguiente manera, la argumentación que abonaba la tesis del epígrafe.

Es, sin haberse hallado jamás tan limpia, una ría que en bajamar de mareas vivas, conserva 10, 18 y hasta 22 pies de fondo, de unas 200 varas de anchura, abrigada a todos los vientos.

En pleamar de iguales mareas mide 26, 34 y 38 pies de sonda.

Un navío de 120 cañones cala en rosca 20 pies y pertrechado de todo para dar la vela 28; la longitud de la ría puede contarse desde el Pozo de San Salvador hasta la Magdalena, longitud que anda con las tres leguas.

En la misma ribera se halla la muy afamada fuente que 72 años antes (desde 1841) tocaba el branque del navío «Santo Domingo» de 76 cañones y bañaba con sus aguas el lecho donde este buque se construyó.

Pueden fondear los buques bajo la Peña de Cabarga, bajo El Astillero, el Lazareto, la canal de Raos, en el pozo de los Mártires y en la misma Magdalena. La salida de aquéllos puede hacerse con todos los vientos según el punto de destino.

En las riberas de la derecha y de la izquierda de la ría de Guarnizo, se encuentran sitios para 6 u 8 diques de carenar. Sus regatas, playas y ensenadas, forman casi por sí mismas diques para depósitos de maderas, capaces para un millón de codos cúbicos.

Forma, además, este arsenal una península con dos angosturas o istmos, el menor de unas 300 varas y el mayor de 500, ambas terminadas en playas militarmente intransitables.

Su situación es propia y pintoresca para arsenal, superior al Ferrol por su suelo, cielo y conveniencia innegable.

En momento de peligro de un ataque al Astillero de Guarnizo por parte de fuerzas inglesas en el año 1726, se construyó para su defensa una trinchera de tepes, (de la que hemos hablado en anterior ocasión). Esta fue toda la fortificación que hubo menester, dirigida, eso sí, con un arte maravilloso, para disuadir a los ingleses de la inutilidad de su empeño.

En el ramo de la economía, deben entrar, como relativas a él, la situación de los montes, la de los minerales, betunes y otros materiales que el caso requiere.

Pero ¿a qué detenernos en estudiarlo? ¿No sabe muy bien el mundo entero que este arsenal está circundado de los montes más ricos de Europa?

Tenemos 1.023 montes comunales y 386 dehesas reales con 38 millones de árboles de roble útiles y 45 de castaños, encinas y hayas. Podrían ponerse en juego 41 fraguas y 5 martinetes para construir cuanto herraje fuera necesario en cantidad de 36.000 quintales al año.

Las maderas de los montes de Montija, Sotoscuevas y Espinosa al SE. a 7 u 8 leguas; las de Ucieda y Bárcena Mayor al SO. a igual distancia, y a la de 11, 12 y 16 las de Liébana, Baldeón, Valdeburón, Pernía, etc. Los pinares de Soria, montes de Irati * selva de San Juan y de Eril, para arbo-

* Por lo que al monte Irati se refiere, uno de los más extensos e importantes de Europa, el Valle de Salazar (Navarra), tuvo el patriotismo de conceder al Gobierno la facultad de cortar gratuitamente todos los árboles que necesitase para la Real Marina durante la guerra contra los ingleses (años 1778 a 1783), en cuya virtud se establecieron en Irati grandes talleres y se hicieron en el río muchas esclusas para conducir arboladuras y demás madera de construcción.

Concluida aquella guerra, el Gobierno no solamente continuó disponiendo del bosque a su arbitrio a pesar de haber caducado la concesión, sino que también le discutió a Salazar su propiedad ante los tribunales y justicias, habiendo durado el pleito muchos años pero, por fin, por sentencia firme en 1808, 16 y 18 se declaró la propiedad exclusiva del bosque de Irati a favor de los vecinos del Valle Salazar y fue condenada la Real Hacienda a pagar el valor de los árboles cortados después de la conclusión de dicha guerra, aunque hasta ahora (1847) no ha realizado el pago. Durante dicha explotación, sobre el año 1786, el Gobierno hizo construir una casa fuerte (Castillo) en la confluencia del Urchurúa y Urbelcha para defender los establecimientos de la Marina Real y, en dicho fuerte, un destacamento de 30 provinciales de Sigüenza se resistió y rechazó a una División del ejército republicano francés que vino a tomarlo en el año 1792.

Durante la guerra de Napoleón fue cuando desaparecieron los varios edificios, tinglados, sierras de agua y esclusas que el Gobierno había hecho construir para la explotación del bosque; la mayor parte de estas instalaciones se encontraban en Zabaleta.

El General Torrijos hizo volar el castillo en enero de 1823 después de tomarlo a viva fuerza, poniendo minas en los cuatro ángulos, para que los carlistas no pudieran seguir utilizándolo como almacén y depósito de pertrechos de guerra. (Diccionario de P. Madoz).

laduras, tablazón y betunes; el hierro sobre el que está fundado el mismo astillero, los víveres y harinas de Campóo; el cobre, plomo y bronce y los cáñamos de Aragón y Rusia, todo se puede recibir aquí con mayor economía que en El Ferrol.

Así, pues, un navío de 120 cañones, 80 de 36 y 40 de 24, de hierro, producía de construirse en El Astillero, una economía y ahorro de 418.932 reales de esta forma: 350.820 reales por 23.288 codos de madera blanda y 14.234 dura, que cuestan conducidos al Ferrol a 15 reales codo; 68.112 de flete a 3 reales quintal de los siguientes artículos; 3.941 de clavos; 8.920 de cañones, 8.000 de balerío y metralla; 300 de anclas, cadenas, escobenes, etc. y 1.000 de víveres.

Este fue precisamente uno de los cálculos de Fernández de Isla para que en el año 1751 propusiera y tomara como tomó por asiento a su cargo, la construcción en un año de cuatro navíos de línea prontos para navegar y entregarlos en El Ferrol a riesgo de fuegos, botes, mar el más bravío y mil pesos más baratos en «cada cañón» que los que se construyeran en cualquiera de los demás departamentos. Una continuada experiencia de aquel famoso empresario en aquella época, más otros aconteceres que venía observando, le animaron a ampliar el asiento por otros cuatro navíos.

Si se hubieran tenido en cuenta a su debido tiempo estos ahorros, ni hubiera desaparecido la construcción naval del Astillero, ni se hubieran asolado sus montes contiguos.

Guarnizo tiene en su ría una gran dársena tranquila, exenta de theredo-navalis * y de más de un millón de varas.² de superficie. Se pueden poner hasta 20 gradas a poca costa para navíos de gran porte. La temperatura de 19 a 20 Reaumur verano y mínima en invierno de 1 a 4 ½ bajo cero.

El Astillero de Guarnizo, sin que gobierno alguno haya tendido sobre él su brazo protector, ni derramado sus caudales sobre sus agradables localidades, ofrece ese interés que jamás debió perderse de vista.

De su duro suelo, acaba de botarse el bergantín «Primavera» construído fuera de grada. De éstas se conservan cinco.

Las primeras palabras que en estos últimos años se oían a los marinos franceses e ingleses que a menudo iban al Astillero, no eran otras que «hermoso sitio»; parece que iban allí a maravillarse del abandono del gobierno español, porque en el abandono de este sitio, se lee y comprende el abandono en general de un gobierno.

En El Ferrol, en cambio, para conseguir el gobierno tener los buques al abrigo de las tempestades, se vio en la necesidad de construir una dársena, levantando sus muros desde el fondo de la bahía. Los cuantiosos tesoros

* Broma, molusco que perfora la madera abriendo en ella galerías en todas direcciones tapizadas por dentro de un baño calcáreo en forma de tubo.

acumulados en el tiempo de Fernando VI y el deseo de su sucesor Carlos III de continuar las obras emprendidas por su hermano, a todo hicieron frente.

El arsenal del Ferrol tiene una bahía de milla y media de ancho, desabrigada, y expuesta a los impetuosos vientos del Sur y del Noroeste con un fondo de 8, 9, 34 y hasta 40 pies, más que suficiente para navíos de mayor porte. Los buques sólo pueden entrar en ella soplando el Oeste o Noroeste que, por lo regular, son furiosos allí en invierno. Las salidas sólo pueden verificarse con Noroeste y Este.

El Ferrol tiene dos diques de carenar, uno grande y otro pequeño, abiertos y formados a fuerza de inversiones descomunales, como todo cuanto allí se hizo; tiene otro dique para depósito de maderas con una superficie de 12.700 varas.

En suma, 28 años de trabajos consecutivos y un millón de onzas de oro, proporcionaron al Departamento ferrolano una dársena, 514.100 varas de área, un astillero con 12 gradas y otras obras.

En El Ferrol no empezaron las grandes obras hidráulicas ni la gran construcción naval hasta el año 1750, cuando Guarnizo tuvo este principio en 1645, siguiendo después en 1722, 32, 50, 59, 66, 69 y 70. Ignóranse los buques construídos exactamente en la primera de estas épocas; pero desde 1722 hasta el 70, se construyeron en este sitio 26 navíos de línea, 16 fragatas de guerra y un paquebot, sin incluir en estas sumas los buques para particulares. En el año 1732 se construyeron a un tiempo 4 navíos: el «Real Felipe», el «Santiago», el «San Isidro» y el «Santa Ana».

Y El Ferrol puede ser tomado por tierra.

Cuando en el año 1800 al mando del Almirante Warren, desembarcó Pultney 10.000 hombres conducidos en 108 buques, se apoderaron los ingleses de la Graña y casualidades venturosas evitaron la toma del castillo de San Felipe y la consiguiente del Ferrol. Pero con todo, si los ingleses de Pultney hubieran sido los de Wellington o los de Waterloo, o si el desembarco que se hizo a últimos de agosto, se hubiera efectuado en junio o julio, indudablemente el arsenal del Ferrol hoy no existiría.

Ya hemos visto, en cambio, en qué consistieron las obras de defensa del Astillero de Guarnizo para hacerlo inexpugnable, y sin costas donde desembarcar a menos de tres leguas.

¿Por qué no siguió la construcción en este sitio tan privilegiado de Guarnizo? Por la rivalidad y la emulación.

Concluídos que fueron los primeros cuatro navíos de Isla, se levantó contra el asentista un tropel de calumnias a que sólo la serenidad de su alma grande pudo hacer frente. Despreciábanse sus navíos, decíanse inútiles y especialmente los dos últimos barcos se entregaron a un completo abandono. El Baylio don Julián de Arriaga se los embargó, llevándolos de Santander al Ferrol «recargados» de artillería. Abandonados allí al cuidado del inten-

dente Perea, fueron después a Cartagena donde les prestó igual cuidado el del mismo cargo Barrero, «logrando, al fin, dejarlos para guardar puercos».

Eran los mismos navíos sobre los que Jorge Juan, el marino más calificado de la época, emitió el brillante informe al que nos hemos referido en su momento, valorándolos en más que los construídos de igual clase en El Ferrol.

Luego, Manuel Zubiría tomó por asiento la construcción de seis navíos de guerra, 6.000 duros cada uno más baratos que los que del mismo porte se construyeran en El Ferrol.

Logró Zubiría cumplir su compromiso, pero ¿logró que el Gobierno cumpliera, por su parte, con el suyo? ¡Qué disparate! Armose la nunca dormida intriga solapada, hija de la rivalidad celosa contra este astillero y sobrevino el consiguiente pleito. Para satisfacer al empresario su deuda, se requería que las oficinas semi-soberanas de aquel departamento presentasen las cuentas del costo de una de las corbetas construídas allí. ¿Las presento? Aún no. Faltaban, pues, a Zubiría unos amigos como los del Conde de Isla Fernández; faltábale un Ensenada y Zubiría se arruinó para siempre.

El desaliento y el escarmiento vinieron por consecuencia detrás y ninguno osó en adelante hacer contratos para construir en Guarnizo. Se logró destruir parte de los edificios del Astillero y, por fin, confundirlo en un culpable abandono y entregarlo como material de desecho a la Junta de Comercio de Santander.

Corre una opinión tradicional de que la construcción en Guarnizo destrozó nuestros montes. ¡Qué error! Además de la mala legislación de arbolados, otras causas ocasionaron tal destrozo. Dejemos en silencio la fatal dotación de montes de La Cavada en los que el hacha taladora entraba derribando los más preciosos árboles para conducirlos desde allí a la pira devoradora. (Véanse los apéndices núms. 6 y 7).

Se comisionó a don Ciprián de Autrán, Director General de la Construcción en España, para que viniese a Guarnizo. Vastos contratos y asientos se fueron celebrando desde entonces para la corta y conducción de madera a los tres departamentos. Los primeros asientos quedaron en cabeza de don Juan Bautista Donesteve y don Marcos Vierna. A medida que se iban haciendo cortas, se conocía que había árboles en ellas para 24 navíos. Siguieron las talas de manera que en el espacio de ocho años se derribó madera para 44 navíos y 15 fragatas, con otra porción necesaria para otros buques, como lanchones.*

Nuestro Astillero sólo consumió una pequeña parte de la madera de estas inmensas cortas. El destino principal de ella era Cádiz, Cartagena y especialmente El Ferrol y no poca el extranjero por los monopolios y agios

* Un navío de 80 cañones precisaba 2.000 árboles (RGM, febrero 1946).

que entonces había en estos negocios; los puntos por donde se remitían eran todos los de la provincia, Santander, Santoña, Suances, San Vicente de la Barquera, Tina Mayor, Tina Menor, Oriñón, etc.

Donesteve y Vierna se comprometían en sus contratas, a la conducción por tierra desde los montes hasta las canales o ríos; los barqueadores contrataban los barqueajes por éstos, y los meesters holandeses lo hacían por mar a los Departamentos.

Es lo cierto que entre estas contratas y La Cavada, más ésta que aquéllas, se engulleron los pingües montes que la naturaleza había destinado al Astillero de Guarnizo.*

Características y precio de los navíos de Guarnizo (86).

Las dimensiones de los navíos y fragatas estaban, como es natural, en función del tonelaje y de la artillería que montaban.

Para hacerse idea de sus proporciones, vamos a indicar a continuación las características principales de los buques que pudieran considerarse como más representativos.

El primero de los 4, el «Real Felipe» se construyó según los planos de Autrán, pero ajustándose en todo al sistema de Gaztañeta; el «San Juan Nepomuceno» y «San Francisco de Asís» fueron construídos por el francés Gautier por cuenta del asentista Zubiría, y la fragata «Atocha» por Arzueta.

	«Real Felipe»		«San Juan Nepomuceno»		«San Francisco de Asís»		Fragata «Atocha»	
	Pies	Pulg.	Pies	Pulg.	Pies	Pulg.	Pies	Pulg.
Quilla	173	6	173	—	173	—	—	—
Manga	57	10	51	4	51	—	32	10
Eslora	208	3	196	—	192	2	124	—
Puntal	28	10	25	5	25	6	8	—
Plan	—	—	25	8	25	6	—	—
Toneladas	2.163	—	1.600	—	1.600	—	—	—
Calados.—Popa... ..	29	—	24	5	21	6	15	—
Proa... ..	27	—	22	5	21	6	14	—

Artillería

Cañones de a 36	30	—	—	—
Cañones de a 24	32	28	28	—
Cañones de a 18	30	30	30	12
Cañones de a 12	—	—	—	—
Cañones de a 8	22	16	16	12
Cañones de a 6	—	—	—	6

* No es fácil hacerse hoy idea clara de la riqueza forestal y arbórea de la provincia de hace 250 años ya que estamos acostumbrados a contemplar extensas zonas de bosques cubiertas de eucalipto, esa especie que procedente de Australia, se introdujo con notable éxito en nuestra provincia en el último tercio del siglo pasado.

Es de advertir respecto a las medidas indicadas para el «Real Felipe», que después de tantos años, nos vemos obligados a repetir lo que dijo Fernández Duró en sus «Disquisiciones Náuticas», T. V.; «Por más diligencias que hemos practicado, no nos fue posible averiguar las dimensiones del navío Real Felipe», único de su clase que tuvo la Armada, perteneciente a las construcciones de Gaztañeta».

Pero partiendo de los 28 codos de manga que incidentalmente indica Artiñano que tenía este navío, podemos determinar ya que no con exactitud, sí al menos con mucha aproximación, las medidas de quilla, eslora y puntal, aplicando la tabla de Gaztañeta que figura en el gráfico evolutivo de las proporciones del navío, gráfico que se inserta en esta misma sección, dando los resultados que quedan indicados en el Cuadro anterior; los demás datos corresponden a navíos posteriores de proporciones parecidas. Recordamos haber leído en alguna ocasión, que el «Real Felipe» calaba, efectivamente, 29 pies, siendo, por tanto, errónea la cifra de 23 pies que figura en el tomo II, pág. 218.

Los cañones de a 36 eran de bronce procedentes de Sevilla, porque las fábricas de La Cavada y Liérganes no comenzaron a producir cañones de este calibre hasta el año 1736. Sevilla fundía solamente en bronce y solamente en hierro nuestras fábricas vecinas.

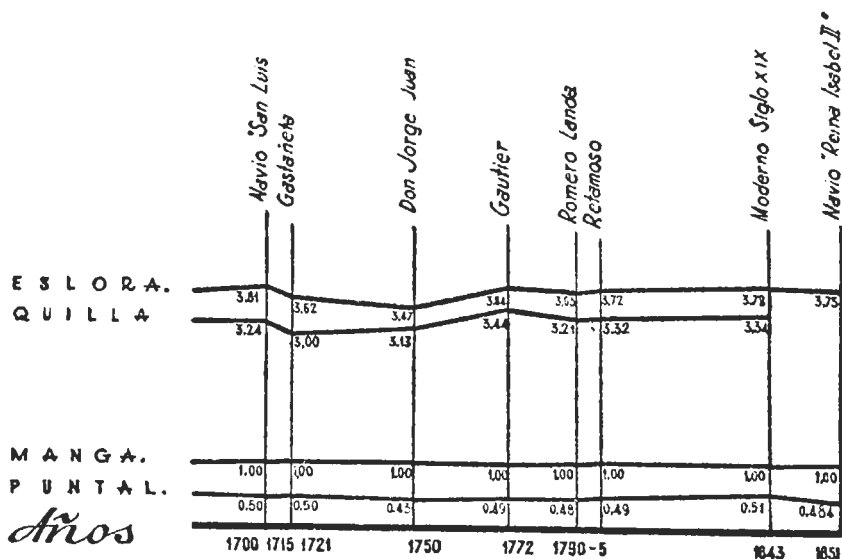


Gráfico evolutivo de las proporciones del navío, referidas a su manga, desde 1700 a mitad del siglo XIX. (Artiñano, pág. 211 de su ob cit.)

Coste.

Aunque se han indicado con anterioridad algunas cifras de coste de diversas partidas sueltas correspondientes a la construcción de navíos en Guarnizo, vamos a transcribir la siguiente información, más completa, para la determinación del coste de ellos.

No pueden considerarse los de Fernández de Isla como navíos tipo comparativos con los de los demás asentistas o astilleros, ya que deben tenerse en cuenta las circunstancias que concurrieron para la firma de este asiento y lo que en el mismo se pactó respecto al precio.

Ni Ensenada ni Isla tenían idea de lo que iban a costar los navíos, por lo que se estableció con buen criterio, que Isla no podría percibir más que lo que costasen los navíos idénticos que se construían en El Ferrol y aun de este precio de El Ferrol había que deducir 20.000 pesos por navío. Isla se avino a esta condición, teniendo en cuenta, sin duda, que esta obra realizada por la administración estatal, había de ser más pesada, más lenta y, por tanto, más cara, aparte de la desventaja que suponía para El Ferrol el transporte de los materiales.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que se hizo constar en el asiento con Ensenada la particularidad de autoabastecerse de todos los materiales a aportar a los navíos, mediante la instalación de nuevas fábricas, lo que requirió muy importantes inversiones que necesariamente habrían de repercutir en el costo final, así como poner a punto y mejorar el propio astillero.

En 1758 se comunicó a Fernández de Isla que se conformase con aceptar 250.000 pesos por cada navío. No lo admitió, alegando que sólo los gastos hasta 1754 excedían de siete millones de reales en el arsenal del Ferrol, según certificación del Tribunal de Contaduría Mayor.

Más adelante, Isla concluye «Que el verdadero y justo precio de cada navío en las cuentas de los departamentos a que hizo referencia su Contrato, fue de 9.038.171 reales 14 ½ maravedís, o al menos de 8.738.172 reales 14 ½ maravedís descontados los 20.000 pesos de mejora».

Como se ha dicho en otro lugar, se pagó, al fin, con mucho retraso, a los herederos de Isla, la diferencia de precio pendiente.

Un navío de tres puentes como lo era el «Real Felipe», costaba:

	Reales
184.700 pies/3 madera... ..	2.914.000
4.180 Qm. de hierro, cobre y plomo	1.476.000
56.000 jornales de carpintería	558.000
Escultores, torneros, calafates, aserradores, herreros, albañiles y peones (70.000 jornales)	427.400
2.000 planchas de cobre para forrar fondos (no se em- plearon hasta finales del siglo XVIII) 318 Qm. ...	318.000
47 Qm. de clavos	47.000

Ancias y anclote, 467 Qm.	167.000
Cables y calabrotes, 1.114 Qm.	557.000
Arboladura, 18.000 pies/3 madera ...	782.000
Jarcia, 1.700 Qm.	848.000
Velamen, 17.000 varas de lona y 45 Qm. jarcia, sin la de respeto	303.000
Total	11.573.400

El costo de los navíos «Príncipe» y «Victorioso», construídos por Dones-
teve, fue en total el siguiente:

	Reales
Madera y tablas de roble	1.696.117
Madera tablazón del Norte	216.848
Clavazón, fierro y otros géneros ...	1.618.017
Arboladura	369.224
Jarcia	682.425
Géneros y aparejo	140.637
Acotonería } A jornal	84.688
} Por ajuste	49.064
Velamen	277.886
Adornos y cámaras	5.547
Diversos géneros correspondientes a oficiales de cargo	436.885
Forro de ambos	101.964
Mano de obra	754.497
Importe total de ambos navíos...	6.433.802

La mano de obra de los navíos «Príncipe» y «Victorioso» se descomponía
como sigue:

	Reales vellón
Lista de la Maestranza	414.993
Labrar y machiembrar baos	12.800
Entablar los costados de cintas abajo	46.120
Hacer cuñas y cepillar cavillas	14.288
Entablar los sollados y hacer los paños	4.400
Entablar las primeras cubiertas	8.075
Labrar barrotillos y esloras de roble	3.723
Cepillar, labrar y moldear esloras de pino	1.160
Labrar y dentar curvas, llaves de primeras y segundas cubiertas, de alcázar y castillo	20.560
Manufactura de las portas	1.814
Dar fuego a los hornos	5.427
Tornear puntales y rolletes....	2.063

	Reales vellón
Serrar madera para lanchas, botes y servicios	1.111
Manufactura de dichas embarcaciones	10.000
Hacer espiches	525
Calafatear los navíos y sus embarcaciones menores ...	91.375
Por embonarlos	12.000
Escultura	16.000
Obra blanca	52.000
Pintarlos y sus banderas	6.300
Abrir caleras en las serviolas, escotas escotines y abrir imbornales... ..	1.413
Rascar los costados	1.000
Manufactura de cureña y respetos	2.811
Sueldos de Contramaestres primeros y segundos, capataces y alistadores	73.519
Manufactura de las arboladuras y sus respetos	23.785
Total	754.497

El precio de los buques de Zubiría, constructor Gautier, fue de 200.000 pesos de a 15 r. v. por navío. Y si el Director fuese español, «se bajará en este caso del precio propuesto 10.000 pesos».

Por el cambio al sistema francés, reclamó luego por cada navío,

Jornales	122.133 reales v.
Coste de maderas	158.526 reales v.

Y Gautier, a pesar de haberlo sacrificado todo a la velocidad de los navíos contruídos en Guarnizo, la guerra con los ingleses (1782) demostró después que los navíos de éstos llevaban la superioridad en el andar; usaban forro de cobre. Habíanlo ensayado ya en 1761, pero destruíase rápidamente por la entonces inexplicable acción electrolítica, hasta que en 1783 salvaron el inconveniente sustituyendo la clavetería de hierro por la de metal; entonces Valdés se apresuró al forrado de nuestros navíos.

Existían diferencias importantes de costo entre los tres astilleros oficiales. He aquí algunos datos de 1795.

Navío en rosca de 70 a 74 cañones con 170'16 de quilla; 52 de manga y 190 de eslora. Con 10.620 codos cúbicos de madera de roble, 1.260 de haya, 120 de cedro, 6.700 de pino de Soria y 4.630 de pino Norte.

	Sin forrar	Forrado
Costo en Cádiz r. v.	2.625.500	2.839.000
Costo en El Ferrol r. v.	2.612.365	2.824.355
Costo en Cartagena r. v.	3.471.097	3.712.120

Para construir un navío de 3 puentes en 360 días, se precisaba, solamente para el casco, la mano de obra que a continuación se indica, con su coste correspondiente.

Especialidades	Núm. de operarios	Reales vellón
Carpinteros de ribera... ..	149	536.400
Carpinteros de lo blanco... ..	8	28.800
Escultores	5	18.000
Torneros	0,439	1.580
Calafates	95	342.000
Aserradores	15	54.000
Herreros	22,5	81.000
Albañiles	0,2	720
Pintores	0,45	1.620
Faroleros	0,42	1.512
Peones	64	138.240
Importe del casco, mano de obra... ..		1.203.872

Por aquella época, los navíos se «claveteaban», o sea, se cubría con clavos de cabeza plana, toda la zona del casco por debajo de la línea de flotación, hasta que los ingleses inventaron en su lugar, forrar con chapas de cobre esta zona.

Se conseguían con ello velocidades superiores y eran más fáciles los trabajos de carena.

Artillería naval y unidades de medida con sus equivalencias.

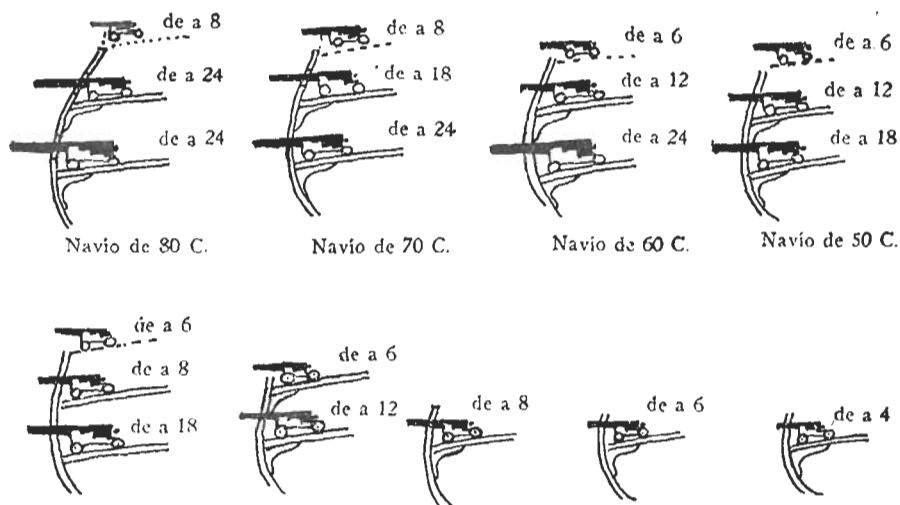
Aquellos buques de la marina de guerra se distinguían de los mercantes, al igual que los de ahora, por su potencia bélica y su velocidad, por lo que llevaban mucha artillería y mucho velamen.

La artillería se instalaba en la cubierta superior y en otras cubiertas situadas debajo de la misma formando espacios llamados puentes o entrepuentes. El número de éstos y el de cañones determinaba la clasificación de los buques.

Los cañones —que eran de distintos tamaños— se emplazaban de manera que los mayores iban instalados en el entrepuente más bajo y así los de cubierta superior eran los de menor calibre.

Como en los costados del buque había unas portas (puertas) que se abrían para poder disparar, era un problema reducir la inclinación del buque para evitar la entrada de agua por las portas bajas, lo que se conseguía en parte lastrando los fondos con piedra.

Hasta mediados del siglo XVII, todos los navíos de diferentes tamaños y armamento que constituían una flota, participaban en las acciones navales sin ningún orden de combate.



Fragata de 40 C. Corbeta de 30 C. Bergantín de 20 C. Bergantín de 16 C. Bergantín de 12 C.

Así eran las andanadas en las distintas baterías y la distribución de cañones. (88)

Pero ya antes de don Antonio Gaztañeta, estaba establecido, como norma general, que los navíos debían combatir en línea, o sea, formando una sola fila para que las andanadas resultaran más eficaces. Aparte del buen adiestramiento y la disciplina, los navíos debían estar en condiciones de navegar a vela a la misma velocidad y armados de un modo aproximadamente igual, pues de otra forma, un navío menor armado, en línea, hubiera podido verse forzado a luchar contra un enemigo superior.

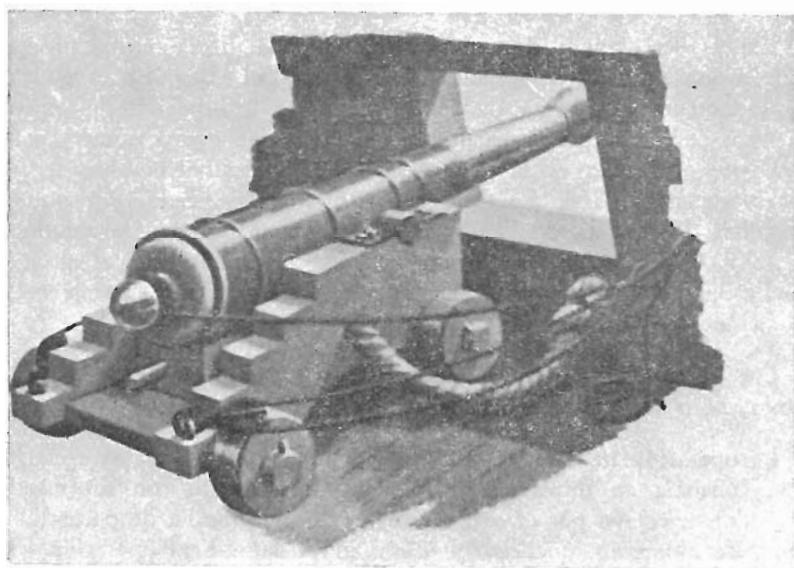
En España se clasificaban entonces los navíos, como ya se ha indicado, por el número de cañones que montaban individualmente; los de 50 y más cañones eran considerados lo bastante potentes para combatir en línea y por ello eran llamados «Navíos de línea».

También los ingleses los dividían en órdenes. Un navío de primer orden tenía más de 90 cañones; uno de 2.º orden, más de 80; los de 3.º orden, más de 50; los de 4.º, más de 38; los de 5.º, más de 18, y por último, los de 6.º, más de 6. Los sueldos de los oficiales eran proporcionales al orden de los navíos (89).

Hubo diversas Ordenanzas fijando los calibres y dimensiones de los cañones para buques de la Armada. El Reglamento de 1728, estableció los siguientes calibres y longitudes para los cañones que montaban los buques:

De a 36	11 pies,	8 pulgadas,	0 líneas	
24	11 »	1 »	0 »	
18	11 »	1 »	0 »	
18	10 »	6 »	0 »	
12	10 »	6 »	0 »	
12	9 »	11 »	0 »	
8	8 »	9 »	0 »	
6	8 »	2 »	0 »	
4	7 »	4 »	8 »	

(Los calibres corresponden al peso de las balas en libras).



Cañón sobre su cureña rodante. El braguero, grueso cabo, limitaba el retroceso al disparar, y las poleas, tras haber sido cargado el cañón, colocaban de nuevo a éste en posición de tiro.

Uno de estos proyectiles disparado a 100 ó 200 m. atravesaba casi un metro de madera dura, lanzando al aire una lluvia de astillas que herían como metralla.

Para destruir arboladuras y cordajes de las naves enemigas, se utilizaban a veces balas encadenadas, formadas por dos balas unidas entre sí por un tramo de cadena. Con igual fin y con mayor efectividad, se utilizaron las llamadas balas palanquetas que iban unidas entre sí por una barra en lugar de cadena.

Tanto los cañones como la balería que llegaban a Guarnizo para artillar los navíos y fragatas, procedían, naturalmente, de las fábricas de Liérganes y La Cavada.

Salían de las fábricas en carros hasta el Parque y Muelle de Tijero, donde eran cargadas en pinazas. Este Parque estaba situado en Heras, en lugar avanzado de la ría, en la zona navegable más próxima a las fábricas, hoy ganada al mar y su señalización borrada del mapa. Esta ría tomó su nombre de la casa solariega de los Tijero o Tixero (primitivamente «Hijero»), situada al fondo de la ría.

El material que no era destinado al Astillero de Guarnizo, era conducido por el mismo procedimiento a Santander y depositado en el Castillo de San Felipe para su ulterior reembarque a destino definitivo. Este transporte desde las fábricas a Guarnizo o San Felipe, costaba en la época de Zubiría, de 20 a 25 maravedís quintal/milla.

Existía otro muelle de embarque de material de la misma procedencia en Helechas, en las proximidades de la punta del Urro. En el mini-museo del Monumento a Castilla de Peña Cabarga y procedente del museo de Guarnizo, pende un mapa levantado en 1788 por don Vicente Tofiño de San Miguel, Brigadier de la Real Armada, en que sitúa el «Muelle para el embarco de artillería de La Cavada» en el lugar indicado. Por otra parte, el Capitán de Fragata don Antonio Arévalo, en su mapa levantado en el año 1840, publicado en 1843 por la Dirección Hidrográfica, sitúa dicho «Muelle del Rey», en punto coincidente con el anterior, el paraje más próximo a la Isla de Marnay.*

Los cañones de La Cavada y Liérganes, se han calificado, en general, de feos, pero los mejores del mundo.

La operación de «clavar cañones», expresión muy frecuente en aquella época, consistía en introducir a presión, simplemente con un martillo o una piedra, un clavo por el orificio destinado a la mecha de encendido, con lo que, de momento, quedaba el cañón inutilizado. Esta operación se verificaba para que el enemigo no pudiera utilizar los cañones que habían de ser abandonados en una retirada y también, siempre que se podía, los del enemigo, valiéndose generalmente, de la sorpresa. Esto ocurría mucho más en los ejércitos de tierra.

En el año 1748, ante el temor que cundió en el sector militar de que los cañones explotaban al disparar, con el consiguiente gran riesgo para sus servidores, el Rey quiso asistir personalmente a las pruebas de las piezas fabricada en La Montaña y que para ello se llevaron a Segovia; una de 36, otra de 24, otra de 12, otra de 8 y otra de 6: cinco en total. Las pruebas se realizaron entre los días 19 al 21 de agosto y a pesar de que una

* ¡Hemos explorado estos lugares personal y recientemente (enero de 1974) acompañados de los expertos don Sebastián Alonso y don Eusebio Maza, sin lograr encontrar siquiera vestigios de este viejo muelle de embarque. Parece que esta ensenada será en breve ocupada por CAMPSA para instalar en ella una nueva factoría.

de las piezas reventó (la de 24 al disparo 14) e hirió a siete sirvientes, el resultado se consideró satisfactorio. *

Las unidades de medida, utilizadas en los astilleros en el siglo XVIII, establecidas en su mayoría por el libro de «*Proporciones...*» de Gaztañeta, fueron las siguientes:

Vara de Avila = 835,905 mm. = 3 pies.

Pie = 27,8635 mm. = 12 pulgadas.

Pulgada = 23,9452 mm.

Línea = duodécima parte de la pulgada.

Punto = Duodécima parte de la línea.

Codo real (Long.) = 574,648 mm.

Codo real cúbico = $\frac{2}{3}$ de la vara de Burgos menos $\frac{1}{32}$ de estos $\frac{2}{3}$.

Quintal macho = 155 libras de Castilla.

Quintal simple: 100 libras de Castilla = 4 arrobas = 46 kilos.

1 ducado = 11 reales vellón.

1 real de vellón = 34 maravedís.

Insignias y banderas de los buques.

¿Con qué insignias y banderas salían a la mar los navíos del Real Astillero de Guarnizo?

En una Real Orden fechada en Sevilla el 20 de enero de 1732 firmada por Patiño, se prevenía que para distinguir las tres escuadras en que se dividió la Armada Real, y que fondeaban en Cádiz, El Ferrol y Cartagena, si bien todos los navíos debían llevar las banderas de popa blanca y con el escudo de las Armas Reales, los navíos que armasen en Cádiz usarían en las insignias de banderas cuadras, cornetas, rabos de gallo, gallardetes, banderas de proa, de botes y lanchas, sobre blanco el referido escudo de

* El cañón de la época era de avancarga, muy pesado —7190 libras el de 36— y de complicado manejo: al ser disparado, salía impulsado hacia atrás sobre sus ruedas, siendo retenido por una sola maroma, la «braga», fuertemente fijada al casco. Entonces debía ser limpiado del cartucho anterior mediante una especie de sacacorchos llamado «gusano», al mismo tiempo que se desplazaba mediante el «aparejo de retirada»; se introducía después el cartucho, generalmente de papel, que contenía la pólvora negra, maniobra que se efectuaba con ayuda de la «cuchara», después el taco y la bala o balas y se tacaba bien, aprisionándolo todo. La pieza era entonces colocada en batería, mediante otro aparejo, asomando su boca por la porta. Para disparar, por el «oído», se introducía un pincho, que lo limpiaba y perforaba el papel del cartucho; finalmente, el cabo de cañón depositaba pólvora en el «fogón», tomándola de un frasco que él mismo llevaba y aplicaba bota-fuego. Según muchos autores, los astilleros ingleses en el combate de Trafalgar (1805), realizaban todas estas maniobras en un minuto, en tanto que los españoles y franceses tardaban tres en hacerlo; esto, prácticamente, triplicaba la eficacia de los barcos británicos. Durante el combate, los hombres de mar estaban en cubierta atentos a las maniobras. Los artilleros eran encerrados en sus baterías para evitar que pudieran desertar de sus puestos y el capitán y sus oficiales se situaban en cubierta con su uniforme de gala y sus condecoraciones, siendo fácil presa de los tiradores enemigos.

Armas Reales. Los navíos que armasen en El Ferrol pasarían en todas las referidas insignias, la Cruz de Borgoña sobre blanco con un ancla al pico de cada cuadro. Y los que armasen en Cartagena, el escudo real, sencillo —de castillos y leones solamente— sobre color morado, y cuatro anclas a los extremos.

Los navíos, pues, del Real Astillero de Guarnizo, por pertenecer a la base del Ferrol, llevaban la insignia de la casa de Borgoña, o sea, el Aspa de San Andrés.

Pero era grande, sobre todo en las batallas, las perturbaciones que producía la confusión de colores, ya que sólo en los escudos se diferenciaban las banderas de las naves españolas de las de Francia, Nápoles, Toscana, Parma y otros estados regido por Borbones, cuyo color blanco lo ostentaban como fondo todas las insignias y banderas.

Y tan rápidamente hubo que lamentar consecuencias dolorosas motivadas por la confusión, que, reinando Carlos III, se reconoció la urgencia de adoptar enseña más visible.

Aunque es muy conocido el Decreto que determina nuestra actual Bandera Española, vamos a transcribirlo a continuación, para que nuestros lectores lo recuerden una vez más.

Dice así:

«Para evitar los inconvenientes y perjuicios que ha hecho ver la experiencia puede ocasionar la bandera nacional que usa mi Armada naval y demás embarcaciones españolas, equivocándose a largas distancias o con vientos calmosos con las de otras naciones, he resuelto que en adelante usen mis buques de guerra de bandera dividida a lo largo en tres listas, de las que la alta y la baja sean encarnadas y del ancho cada una de la cuarta parte del total, y la de en medio amarilla, colocándose en ésta el escudo de mis Reales Armas reducido a los dos cuarteles de Castilla y León con la corona Real encima, y el gallardete con las mismas tres listas y el escudo a lo largo, sobre cuadrado amarillo, en la parte superior. Y que las demás embarcaciones usen, sin escudo, los mismos colores, debiendo ser la lista de en medio amarilla y del ancho de la tercera parte de la bandera, y cada una de las restantes partes divididas en dos listas iguales, encarnada y amarilla, alternativamente, todo con arreglo al adjunto diseño. No podrá usarse de otros pabellones en los mares del Norte, por lo respectivo a Europa, hasta el paralelo de Tenerife, en el Océano, y en el Mediterráneo desde primero del año de mil setecientos ochenta y seis: en la América septentrional, desde principios de julio siguiente; y en los demás mares, desde primero del año de mil setecientos ochenta y siete. Tendréislo entendido para su cumplimiento. Señalado de mano de S. M. en Aranjuez, a veintiocho de mayo de mil setecientos ochenta y cinco.—A don Antonio Valdés».

Quince años antes, el mismo Soberano, por Decreto de 3 de septiembre de 1770, declaró marcha de honor española la que le había regalado el rey de Prusia, conocida luego por «Marcha Real Española».

Categorías superiores del cuerpo General de la Armada Española en los siglos XVIII y XIX.—Sueldos.

Suelen producirse equívocos al consignarse las categorías de personalidades del Cuerpo General de la Armada cuando se trata de los siglos XVIII y XIX. La evolución de su nomenclatura y equivalencias, son las siguientes:

Desde Felipe V (Año 1.700)	Capitán General	Teniente General	Jefe de Escuadra	Brigadier
Desde el destro- namiento de Isabel II (1.868)	Almirante	Vice- almirante	Contraalmi- rante	Capitán de Navío de 1. ^a
(En la actuali- dad)	Capitán General de la Armada	Almirante	Vice- almirante	Contraalmi- rante

Es curioso recordar que la palabra «Almirante», tan española, (del árabe amir-al-ma, el emir del mar), no se emplee en España oficialmente para designar a los generales de marina hasta el derrocamiento de Isabel II en 1868.

Fue Felipe V, siguiendo el ejemplo de la organización de la marina francesa, el creador del Cuerpo General de la Armada y quien invistió a su hijo el Infante D. Felipe, tronco más tarde de la casa Borbón-Parma, a la suprema dignidad de «Almirante», vinculada en otros tiempos en alguna casa de la grandeza, y que resultaba así superior a todas las jerarquías de la marina, incluso a la de Capitán General de la Armada.

El Almirantazgo español se creó, se disolvió, se volvió a restablecer y a disolver en innumerables ocasiones, adquiriendo distintos nombres y cumpliendo diversas misiones. Hoy está absorbido por el Ministerio de Marina.

No es, por tanto, muy propio el nombre de «Almirante Valdés» que lleva uno de los destructores que ahora está en servicio. Más lo era el de «General Valdés» que se puso a un vapor de ruedas adquirido en 1898 que figuró en las listas de la Armada como transporte, hasta que don Francisco Silvela lo dio de baja en 1900, como tampoco es por la misma razón propio el nombre de «Almirante Churrua» que recientemente se ha dado a la calle más antigua del Astillero, que hasta ahora se denominaba también impropriamente «General Churrua». Más propio sería el nombre de «Brigadier Churrua» que era la categoría que ostentaba a su fallecimiento el ilustre marino a bordo del navío «San Juan de Nepomuceno», en el combate de Trafalgar.

Sueldos en la Marina:

He aquí los grados y sueldos mensuales de las Ordenanzas de Patiño (1717).

Capitán de Navío	—	85	escudos
Capitán de Fragata	—	60	»
Capitán de galeota	—	50	»
Capitán de brulote	—	40	»
Teniente de navío	—	40	»
Teniente de fragata	—	30	»
Teniente de galeota	—	25	»
Alférez de navío	—	25	»
Alférez de galeota	—	25	»
Teniente prugue	—	20	»
Alférez de fragata	—	20	»

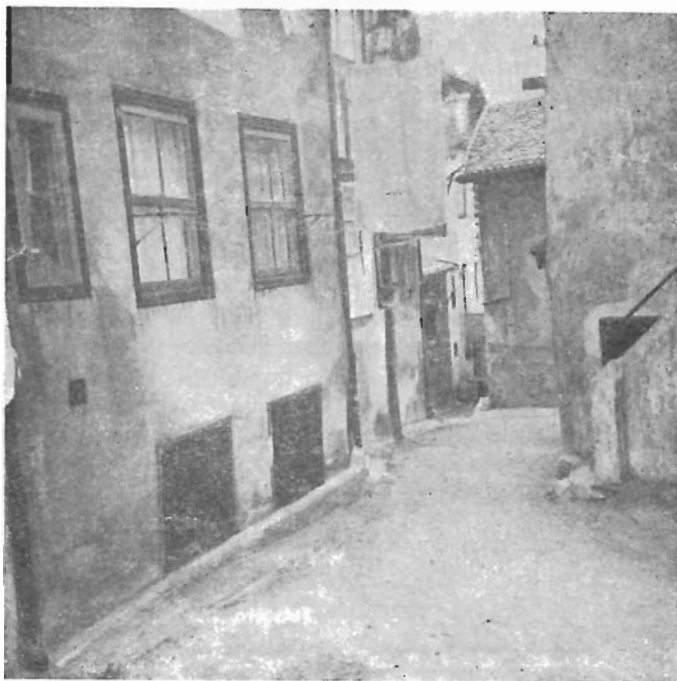
El 20 de noviembre de 1786 los sueldos de los oficiales de Marina se igualaron a los del Ejército, que cobraban más desde 1729, quedando así:*

Capitán General	—	1.000	escudos
Teniente General	—	750	»
Jefe de escuadra	—	500	»
Brigadier	—	200	»
Capitán de navío	—	150	»
Capitán de fragata	—	100	»
Teniente de navío	—	50	»
Alférez de navío	—	40	»
Alférez de fragata	—	30-35	»

Puestas de quilla y botaduras. Régimen interior a bordo (90).

«Desde antiguo, se asentaban las quillas con gran solemnidad, asistiendo la Corte y el Alto Clero a la misa y bendición de los materiales que se lanzaban al mar y las naos con no menor aparato y diversión, presidiendo lo religioso todas las empresas marítimas».

* Pero una cosa es la asignación y otra muy distinta la puntualidad en el percibo. Una Orden de 16-4-1739 disponía que por urgencias de la Corona, no se pagasen en dos años ni pensiones ni sobresueldos (RGM. Oct. 1949). Y conocida es la carta que el célebre Churruga escribió a su padre: «Navío San Vicente y Cádiz 23-10-1781. Padre y muy Sr. mío: Por el contenido de una de Vmd. que recibí ayer... Seis meses hace que el Rey no me da un cuarto (ni piensa en darme). Suponga Vmd. que no he podido quedar un solo día a bordo porque todas las tardes tengo que visitar al General y darle parte de las ocurrencias de la escuadra... pues si tengo la precisión de ir todos los días decente a tierra, también tendré la de usar zapatos, ponerme y hacer gastos de polvos, barbería, medias que es preciso sean de seda y ando muy pobre de ellas... *es preciso* que me halle empeñado...» (Javier de Salas.—Matrícula de Mar y recluta voluntaria). Es sabido que a su fallecimiento en el combate de Trafalgar, tenía pendiente de percibir nueve pagas.



Típica calle del barrio del Almirante Churruca, el más antiguo y castizo del Astillero. Alcanzó a ver este barrio la época de lances de capa y espada, el motín de las capas y sombreros de Esquilache; época de vida apasionada, hecha de sueños, ambiciones, amores, luchas y dramas.

«A la terminación, se enarbolaba en la roda el signo de la Redención para que subsistiera hasta el momento del lanzamiento al agua».

La marina, como se sabe, es muy tradicional y antes, como ahora, se hacía fiesta del lanzamiento de las naves; se limpiaban y desembarazaban las vías que conducían a las gradas; se construían estrados para las autoridades y convidados; se ponían vallas para contener a la muchedumbre y cuando el casco aparecía libre de los puntales que lo habían sostenido, recientemente pintado, esperando un solo golpe para descender veloz al líquido elemento entre los vivas y gritos de entusiasmo de los espectadores, aparecía la autoridad eclesiástica castrense acompañada de los capitanes de la armada que escuchaba en profundo silencio y pedía la bendición celestial y una guarda angélica para el navío y para cuantos en él habían de navegar. «Propitiare, Dómine, supplicationibus nostris et benedice navem istam...».

A diferencia de otras naciones que buscaban nombres en la mitología griega, en España se daba generalmente el de una advocación de la Virgen o el de un Santo cuya efigie se esculpía en la figura de proa o en los adornos de popa.

Don Fernando Barreda, tomándolo de un manuscrito de Fray Diego de la Concepción, describe, aunque de una manera escueta, la botadura de un galeón en las gradas de Guarnizo. Se trataba del «Santa Rosa» botado al agua en el año 1678 y del cual nos hemos ocupado en anterior ocasión.

Siendo Prior de Santa Catalina de Monte Corbán el Padre Fray Francisco de Aguila, fue llamado a bendecir y botar al agua el navío «Santa Rosa» fabricado aquel año en el astillero de Guarnizo por don Pedro de Agüero. Celebró misa el Padre Prior a la que asistió la comunidad entera y fueron al barco cantando la letanía y llevando en procesión la imagen de Nuestra Señora de Muslera y una vez puesta en la popa del navío, corrió el barco al agua y se puso a flote por sí mismo en menos de una «Avenmaría». Este suceso feliz fue atribuido a tan celestial Patrona.

Don Tomás de Larraspuu, Capitán General de la Armada, introdujo en 1631 algunas variantes sobre la Ordenanza que regía anteriormente a bordo.

1.º Procurarán los Capitanes y Capellanes de la Armada que toda la gente de mar y tierra confiesen y comulguen antes de salir a navegar, pues ningún modo hay tan eficaz para conseguir los buenos sucesos que se deseen.

2.º Tendrán cuidado de que nadie blasfeme ni reniegue de Dios.

3.º En modo alguno habrá juegos ni de día ni de noche.

4.º Todas las mañanas y noches rezarán los muchachos las oraciones que se acostumbran y el sábado la Salve y la letanía de Nuestra Señora.

5.º Por excusar las ofensas que se hacen a Nuestro Señor en embarcar mujeres públicas en los bajeles, ordeno y mando que en manera alguna se consienta que se embarquen.

6.º No se consentirá que ninguna persona traiga daga durante la embarcación.

... ..
La blasfemia se castigaba con 20 palos y 4 horas de mordaza encima del cabrestante del castillo u otro paraje visible, sin perjuicio de la formación de consejo de guerra si el hecho escandaloso así lo exigiese.

Cuando el buque estaba fondeado, se decía en él misa normal, pero durante la navegación se solía decir «misa seca» o «misa náutica», es decir, sin consagración por temor a los balances.

Cuando se trataba de galeras, antes de empezar la misa, se obligaba a los turcos a bajarse y ordinariamente se acostaban en sus capotes.

En 1671, en unas nuevas ordenanzas para los capellanes de los buques, se decía que siempre que éstos desembarcasen, llevasen hábitos talares y que desterrasen el uso introducido por el demonio, de puño holandés, polvos en los cabellos y pelucas bajo pena de excomunión mayor, que exhortasen a la devoción del santísimo rosario... que enseñasen la doctrina a los muchachos y gente de mar, que no permitiesen más demandas a los pagantes, que por las ánimas, Virgen del Carmen y Santa Bárbara, patronas de los navegantes.

Los nombres para los días de la semana, en caso de que no pudieran recibirlos de la Real por algún incidente particular, eran:

Domingo	—	Santísima Trinidad
Lunes	—	San Agustín
Martes	—	San Ignacio
Miércoles	—	Santa Teresa
Jueves	—	Santiago
Viernes	—	San Nicolás
Sábado	—	La Virgen Santísima de Aránzazu

Jacobo de Ibazeta apellido que a través de los siglos ha persistido en El Astillero hasta la actualidad, maestro de nao vizcaína, presentó un memorial en 1622, para que se le facilitara al clérigo don Andrés Ariz, un cáliz que se obligaba a devolver, para que pudiera celebrar misa en Terranova a donde dirigían la nao.

Una Real Orden de 30-7-1617 dirigida a don Fernando de la Riva, proveedor de las cuatro villas de la costa, declara que las causas de las gentes de mar quedan exceptuadas de la competencia de la jurisdicción ordinaria, ya que solamente el general o auditor de las Armadas a que pertenezcan son competentes para conocer de ellas.

Comida.—Una R. O. de 1759 reiterada por otra de diciembre de 1766 y otra de 1780 reguló los platos que podían constituir aun en tiempos de paz, la comida en las mesas de los buques de guerra; sopa, cocido y tres platos de cocina, al mediodía; y para la cena, dos platos.

La primera orden prohibiendo en la Armada las congregaciones de los que se llamaban Frac-Massones data de 2-7-1751. La firmaba Ensenada e imponía a los contraventores la pena de privarles y arrojarles de su mando.

Devoción a Nuestra Señora la Virgen de Muslera y al Patriarca San José, Patrono de la Real Capilla.

El origen del Cristianismo tuvo mucha relación con la mar; quizá por ello los países ribereños comprendieron mejor en aquella época la nueva religión.

Jesús predicó mucho a las orillas del lago de Tiberiades; un pez primero y después una barquilla, fueron el símbolo del Cristianismo; el ancla es símbolo de la esperanza; San Pedro, primer Papa, fue pescador y otro Papa Julio II fallecido en 1513 había sido barquero en su mocedad (R. G. M., febrero 1948).

Y de todo cuanto llevamos dicho, se deduce claramente que la devoción a la Virgen de Muslera es muy antigua y se hallaba difundida entre los marineros y pescadores habitantes en los pueblos de las riberas de la ría de Solía, celebrando todos con gran devoción y concurrencia la fiesta anual del 15 de agosto, viéndose en dicho día bajar engalanadas numerosas embarcaciones marineras por las aguas de la citada ría, para llegar tripulantes y peregrinos hasta las proximidades del Santuario mientras cantaban coplas como la siguiente:

Tengo de hacer un barquito
de madera de Salguera
para pasar los de Liaño
a la Virgen de Muslera.

Repetidos y numerosos milagros realizáronse en el transcurso de los siglos por mediación de la Santísima Virgen de Muslera y acerca de ellos quedan documentos que lo atestiguan en el archivo parroquial, viéndose en el templo hasta el año 1936, numerosos exvotos de carácter marineramente en gran parte, que atestiguaban el agradecimiento de los favorecidos por la misericordia de la Madre de Dios. Actualmente pende de la bóveda un modelo de navío adquirido por el año 1945, para sustituir al que había desaparecido unos años antes.

A Nuestra Señora la Virgen de Muslera, Patrona del Astillero y de Guarnizo.

Oh Reina excelsa, faro divino
cuyo fulgor muestras a Dios.
Llena de luces nuestro camino;
vayamos siempre de tu Hijo en pos.
Bendice, Oh Madre
bendice a tu grey.
A Dios queremos que es nuestro Padre;
a Dios queremos que es nuestro Rey.
Hoy nuestros himnos a Ti elevamos
Virgen María, Madre de Dios.
y reverentes te suplicamos
que nos concedas tu protección.
Oh Virgen de Muslera.
Aviva nuestra fe;
todo este pueblo que te venera
hoy ferviente besa tus pies.
Oh Virgen Santa que de Muslera

la Virgen eres tradicional.
Oye a este pueblo que te venera.
Libra a tus hijos de todo mal.
A tus sagradas plantas
España puso su Armada Real
para que fueses certera guía
por tenebrosas rutas del mar.*

La historia de Guarnizo —nos informa el párroco don Cándido Fernández— está aureolada con la devoción de sus fieles a la Santísima Virgen de Muslera por el rezo del rosario.

Siendo general de la Orden de predicadores —dominicos— el padre Fray Juan Tomás de Boxadors, autorizó éste con fecha del 10 de octubre de 1773 la constitución de la cofradía del Rosario en Guarnizo: autorización hecha a petición de las familias devotas del rosario y de la Virgen de Muslera.

La constitución canónica fue hecha con asentimiento del Obispo de Santander y del prior del convento de dominicos más cercano a Guarnizo, siendo nombrado capellán el padre Fray Ignacio de la Soledad, que inscribió a los primeros cofrades del rosario en un libro especialmente elegido.

Se advierte en el documento de constitución legal de esta cofradía y que consta en el archivo de la parroquia de Guarnizo la obligación de pintar en la imagen de la Virgen los quince misterios del rosario y la figura del autor del rosario Santo Domingo de Guzmán, e igualmente la obligación de celebrar la fiesta del Rosario en el primer domingo de octubre de cada año, para conmemorar la victoria naval de la flota de guerra española contra la agresión de los turcos.

Respecto a las gracias e indulgencias que por este medio podían ser disfrutadas, se recuerda la restitución de todas las indulgencias concedidas por los predecesores a la congregación del rosario, hecha por Pablo V en su breve de 1608 y las añadidas por Inocencio XI en 1679.

Esta cofradía del Rosario, creada con tanto empeño y formalidad, fue perdiendo interés hasta desaparecer totalmente.

Guarnizo, pueblo vinculado a la mar, rindió desde un principio ferviente culto a la Virgen del Carmen, de Revilla, este santuario que cuenta con varios siglos de existencia y aunque se ignora cuándo fue construida la ermita primitiva, el motivo de erigirla en este lugar y dedicarla a la Virgen del Carmen, así como la época a que pertenece la milagrosa imagen que en él se venera, es indudable que data por lo menos del siglo en que

* Tomado de la revista «Altamira», año 1953.

vivieron los grandes santos carmelitas españoles, San Juan de la Cruz y Santa Teresa de Jesús.*

Hasta hace poco más de cien años, las aguas de la ría del Carmen o ría de Boo, llegaban al pie mismo del Santuario y servían para deslizarse sobre ellas un sinnúmero de barcas cargadas de romeros. Pero luego los rellenos y malecones la han ido cerrando hasta perder con el tiempo su configuración y hasta el riguroso sentido histórico y religioso del Templo.

En cuanto a la devoción al Patriarca San José, se fundó con fecha 30 de julio de 1753 una cofradía en «Guarnizo y su Capilla Real» (aunque poco tenía de Real, dada su modestia en todos sus aspectos, a la vista de su inventario que tenemos a mano).

En la correspondiente Acta de Fundación, figura la lista de sus 148 cofrades, imaginándonos las dificultades para su acomodo en tan reducido lugar, pues solamente había ocho bancos, con respaldo eso sí. La lista de cofrades la encabezaban nada menos que don Jacinto Navarrete, don Juan Fernández de Isla, don José Cobo, don Juan Bautista Donesteve, don José Cossío, etc.

Se dieron totales facultades a don Juan Bautista Donesteve para redactar las reglas y constituciones para el régimen y gobierno interior de la Cofradía, y una vez redactadas éstas, se enviaron a la Superioridad para su aprobación, con un escrito que comenzaba diciendo: «Don Juan Bautista Donesteve, residente en este sitio del Real Astillero, por sí y en nombre de todos los carpinteros de él que dicen que movidos de la devoción que tienen al Glorioso Patriarca San José, Patrón del templo único que hay en el referido sitio, se hallan con voluntad para fundar mediante la piedad a dicho Santo Patrón, una cofradía a su honra y gloria para cuyo fin se hallan sentados 148 cofrades y deciden, dando de limosna cada uno 4 r. v....».

Fue el primer Mayordomo don Gabriel Espinosa de las Fronteras y depositario don Fausto Sainz quien en una de las primeras cuentas que presentó, figuraba entre los gastos una partida de 30 r. v. «Entregada al soldado Antonio Conciere por el cuidado que tenía y tiene de encender la lámpara de la ermita, barrerla, pedir limosna, etc. todo en honor y beneficio de nuestra Cofradía».

* Y también a título de curiosidad, haremos constar que la devoción mariana a la Virgen del Carmelo, devoción que el Marqués de la Victoria nos trajo de Italia, se arraigó profundamente en la Marina cuando en 1768, año en que se lanzaban a las aguas de la ría de Solía los navíos «San Lorenzo» y «San Agustín», se trasladó de Cádiz a San Fernando la capital del Departamento.

En la Isla de León, como entonces se llamaba San Fernando, había una hospedería y convento de PP. Carmelitas, que estaban muy ligados con los marinos. Desde entonces se fue extendiendo más y más la devoción carmelitana en la Armada, hasta que en 1901 se declaró Patrona de la Marina de Guerra, la Santísima Virgen del Carmen que lo es de hecho de todos los navegantes.

La advocación de «Auxilium Christianorum» se introdujo en la letanía de Nuestra Señora, por el triunfo de la batalla de Lepanto

Las Reglas y Constituciones para el régimen y gobierno interior de la Cofradía fueron aprobadas, sin modificación alguna, por el Arzobispo de Burgos don Juan Francisco Guillén, del Consejo de Su Majestad. El extracto de las mismas, era el siguiente:

1.—Se nombra Abad a don Ignacio de Noreña, capellán actual del Comisariado y Oratorio del R. A. de G.

2.—Que todos los años se nombren canónicamente dos mayordomos y 4 diputados de los de mejor conducta y celo de la congregación que se hallen a la sazón en El Astillero y lugar de Guarnizo.

3.—Que todos los 19 de marzo ha de de hacerse Aurora cantada, procesión y sermón en la ermita.

4.—Cada nuevo cofrade que será siempre de buena opinión, pagará 4 r. v. de entrada y después uno anual para mantenimiento del orden.

5.—Todos los cofrades asistirán a los entierros de los que fallecieren, pagando una pena de 6 r. v. de no justificar su ausencia.

6.—Es constitución que los Mayordomos den cuenta puntual del Cargo y Data de los fondos.

7.—Se establecen los deberes del Abad y la forma de nombrar sucesor por la Iglesia Metropolitana de este Obispado.

Se nombran para el resto del año 1754;

Mayordomos: don Juan Bautista Donestebe (él mismo firmaba Donestebe con B; después se comenzó a escribir con V), y don Juan Antonio Garay.

Diputados:

Don Prudencio de Aguirre.

Don Pedro Echenique.

Don Jesús Zunzunegui.

Don Juan Manuel Manterola.

Hubo una discontinuidad en el funcionamiento de la Cofradía desde el año 1835 al 1846 ambos inclusive, pero al año siguiente se reanudó.

La Real Capilla dependía de la parroquia de Guarnizo, aunque prácticamente estuvo administrada por esta Cofradía hasta que se erigió en parroquia en el año 1905.

Paralelamente, funcionó en la parroquia de Guarnizo la cofradía de la «Vera Cruz». Fue fundada en el año 1735 y duró hasta finales del siglo XIX.

Concordia entre las Autoridades Eclesiásticas y de Marina respecto a la Real Capilla del Astillero.

En la ciudad de Santander a 15 de octubre de 1772, el Ilustrísimo señor don Francisco Laso Santos de San Pedro, Obispo de este Obispado, del consejo de Su Majestad, el señor don Manuel Giménez de Carmona, Comisario de Marina en el Real Astillero de Guarnizo, obedeciendo la real orden del Supremo Consejo de la Cámara, comunicada el 3 de agosto próximo pasado, y el señor Marqués de los Llanos, sobre avenencia con el Padre Prior y Monasterio de Santa Catalina de Monte Corbán, orden de San Jerónimo, sobre el modo de proveerse debidamente día y noche cura de almas y necesario pastoreo espiritual, el citado Real Astillero, habido acuerdo del señor don Pedro de Ordeñana, Ordenanza Intendente de Marina del Ferrol, y su conformidad en carta del 12 de septiembre de este mismo año, y oída en el asunto la parte de dicho monasterio, el infrascripto Secretario de Cámara, resolvieron y determinaron:

Primeramente que los religiosos curas de Guarnizo hayan de continuar diciendo todos los días misa en la Real capilla desde primero de mayo hasta fin de agosto a las ocho, y desde primero de septiembre hasta el fin de abril, a las nueve, pagándoles cien ducados anualmente como hasta aquí se han pagado, y que se les satisfaga la limosna de misas que hayan celebrado desde que se suspendió la paga, y no omitirán ofrecer la Salve que se canta al fin de la misa por las felicidades del Sumo Pontífice y nuestro Monarca.

Que los religiosos se hayan de presentar en la Real Capilla con anticipación por si algunas personas quisieren confesar y comulgar a la misa, especialmente en las festividades de Nuestro Señor y Nuestra Señora y Cuaresma y los señores comisarios que en su tiempo fueren con su familia podrán cumplir si gustaren con el precepto anual en dicha Capilla Real, presentando a los curas la cédula de haber cumplido.

Que los días de fiesta por la tarde acompañe uno de los religiosos al rosario que sale de dicha capilla y le ofrezca en ella. Que, para evitar molestias e incomodidades en la casa de los enfermos, procuren los religiosos tener un cuarto destinado en el Real Astillero, para recogerse de noche y estar más prontos para asistir a los enfermos que se hallen en peligro por el tiempo que lo pidiere la necesidad y, no ocurriendo este motivo, se les permita que vivan y pernocten en su casa de Guarnizo por los inconvenientes que, de lo contrario, pueden seguirse a la decencia religiosa. Que en los días festivos pueda otro religioso decir misa en dicha Real Capilla, además que haya de celebrar otra uno de los curas, pagándole por cada una la limosna de diez reales y, en caso de no decirla, se podrá encargar libremente a otro sacerdote secular o regular que la diga.

Que en los domingos el cura que dijere misa advierta en ella los días festivos, vigiliass y días en que se sacase Anima, con las demás advertencias que juzgare necesarias para bien de las almas.

Por lo que hace a la limosna que se saca para las ánimas, se distribuirá según y como hasta ahora se ha practicado, sin innovar en cosa alguna sobre este particular.

Así lo acordaron dichos señores y lo firmaron, mandando se haga saber al Reverendo Padre Prior y monjes del citado monasterio de Santa Catalina de Monte Corbán, para su inteligencia y cumplimiento de que doy fe.

Ultimos Comisarios de Marina del Real Astillero de Guarnizo.

Desde Cristóbal de Barros, primer Superintendente del Astillero de Guarnizo, nombrado por Felipe II por el año 1565, hasta don Juan de Linedo, último Comisario que conservó íntegras todas las prerrogativas y atribuciones inherentes al cargo hasta 1794, transcurrieron unos 230 años.

Alguien ha escrito que fueron 33 los Intendentes y Comisarios de Marina que desfilaron por este Astillero. No hemos tenido oportunidad de conocer los nombres de todos ellos, ni, por supuesto, de contarlos, aunque la cifra la consideramos muy verosímil.

Todos tenían que fijar su residencia en el mismo Astillero; únicamente una vez concluída su principal misión relacionada con la construcción de navíos, fueron autorizados, hacia el año 1785, a trasladar su residencia a Santander, dejando en El Astillero un Subdelegado.

Los Intendentes y Comisarios de Marina ejercían jurisdicción absoluta y de todo orden en El Astillero, tanto territorial como sobre los bienes y personal en él residentes.

Se les privó de esta jurisdicción total a don Juan de Linedo y don José Ramón Unanue, Comisario y Subdelegado respectivamente, en el año 1794, cuando los astillerenses acordaron por voto popular administrarse por la jurisdicción ordinaria como los demás pueblos de la Nación.

Los Comisarios y Subcomisarios no tendrían, pues, en lo sucesivo más jurisdicción que sobre los bienes propiedad de Marina y sobre los seis empleados matriculados por ella, residentes en el propio Astillero. Sin embargo, llegar a la efectividad real de esta situación, costó aún mucho tiempo y muchos disgustos como veremos oportunamente.

Estos oficales de Marina siguieron en el ejercicio de su recortada misión hasta que los bienes del Estado fueron entregados en el año 1835 para su administración, a la Junta de Comercio de Santander.

Juicio sobre el Real Astillero de Guarnizo.

Dice Fernández Duró que El Astillero de Guarnizo estuvo situado en su primera época, en unos pozos de la jurisdicción de su nombre y en él se construyeron los buques para el servicio de la Marina antigua, bien por

cuenta de los particulares que después de hechos se vendían al Rey, bien porque los mismos almirantes concurrían a él con sus galeones en las emergencias de la Corona, según se convenía entre las partes.

Pero nosotros nos vamos a referir al Real Astillero de Guarnizo, considerándolo como tal desde la época del Gaztañeta por el año 1720.

En su inicio era necesario proseguir la construcción naval en un paraje oculto a las miradas inquisitivas enemigas y defendido por una plaza fuerte como lo era Santander. Esto unido a las posibilidades inmensas de materias primas disponibles en la zona (artillería, hierro y madera), hizo que al mando de prestigiosos jefes y constructores, salieran de sus gradas los mejores navíos de la época.

En un documento que se transcribirá más adelante, se le denomina «astillero provisional», y lo fue realmente, pero sólo en sus últimos años, desde que se comenzó a construir en El Ferrol.

En el aspecto técnico, fue Gaztañeta el que se impuso por sus profundos conocimientos. Su método español, tradicional y no desdeñado por el famosísimo Jorge Juan y Santacilia, combina las inspiraciones del ingenio con las experiencias y práctica marinera, desechando la rutina cuando su buen sentido así lo aconseja.

Fue Gaztañeta el primer tratadista y constructor que separó la técnica de la práctica. El navío más importante y único en su clase construido con arreglo a sus medidas y sistema, fue el «Real Felipe». El Almirante Vigodet, indiscutible autoridad en arquitectura naval, critica la excesiva eslora de estos navíos, que, ya que la tenían, —dice— podían montar mayor número de cañones que el determinado por su reglamento, pues navíos más cortos montaron —en otros sistemas— más y más pesados cañones. Podría, pues, decirse que Gaztañeta se adelantó a su época.

El «Real Felipe» consagró a Guarnizo como gran astillero, pues no volvió a construirse otro navío de más de dos puentes hasta el «Trinidad», botado en La Habana en 1769.*

* El más permanente y duradero de nuestros astilleros coloniales, fue el de La Habana que fabricó 51 navíos de línea, dos más que El Ferrol en el mismo tiempo; y entre aquéllos, 7 de los 12 de 3 puentes que tuvo la marina española en el siglo XVIII.

El primer Comandante General que tuvo el Apostadero de La Habana, fue don Juan Antonio de la Colina, de Bárcena de Cicero; pero no ha pasado a la historia sino por su enorme obesidad. Fue, sin duda, el Jefe de Escuadra Colina, el más grueso de los marinos, lo que no le impidió encontrar pareja y casarse dos veces; las segundas nupcias las contrajo ya sexagenario y más grueso que nunca. Jamás estuvo enfermo y, naturalmente, murió de repente, de una apoplejía. Hasta no hace mucho, conservaban sus deudos en la casona de Bárcena de Cicero la enorme casaca de don Juan Antonio, que podía cubrir con holgura a dos personas corrientes. Varias tradiciones lo recuerdan como un Hércules o un Roldán local; primer tirador de barra, rompía monedas con los dedos, etc. Huyó de casa y sentó plaza de marinero voluntario; tuvo brillante hoja de servicios (1706-1771).

Cuando no se conocía para las naves otro material de construcción que la madera, ni otra propulsión que el viento, no podían sobrepasarse determinadas medidas y proporciones. Crecía el tamaño de los buques, pero no era posible rebasar los 95 ó 100 metros de eslora; las olas, manteniendo el casco del buque suspendido por su centro o apoyado en los extremos, determinaban tendencias a que se arqueara y partiera.

A estudiar la organización de los astilleros ingleses fue en enero de 1749 por orden de Ensenada, don Jorge Juan acompañado de los distinguidos oficiales don José Solano y don Pedro de Mora, y de ello y no de otra cosa se ocupó en su viaje.

Y de Inglaterra nos trajo los cuatro Jefes constructores capacitados y prácticos en la organización del trabajo y duchos en interpretar los proyectos que se les encomendaran. Fueron Rooth, Howel,* Bryant y Mullan, que se encargan de los astilleros de El Ferrol, Guarnizo, Cartagena y La Habana respectivamente.

Dice Artiñano (91): «Es curiosísimo pero explicable que los ingleses copien nuestros navíos y que su nueva serie se haga sobre el calco de nuestro «Princesa» (hasta el Victory —1765— el celeberrimo enseña de Nelson, corresponde a esta serie) y que, al mismo tiempo, nosotros acudiéramos a constructores o dicho con más precisión, a contra maestres ingleses para mejorar los nuestros.

»Confírmase con todo ello que pese a la opinión constantemente sustentada, nuestro sistema de construcción llamado inglés, no fue en rigor sino español, aunque ejecutado bajo maestros ingleses y salpicado de detalles técnicos extranjeros.

»La diferencia entre los sistemas 'español' e 'inglés' no era tanto de orden técnico como administrativo. Se conservan actas de Juntas y correspondencias particulares y oficial de Bryant y Mullan (colección Vigodet en el Museo Naval) que repetidamente prueban la subordinación de todos ellos a su Director don Jorge Juan, hombre que todos que le conocen, por precisión han de confesar tiene las más sobresalientes luces particularmente en esto de la construcción de navíos». **

Hubo un momento en que el Astillero de Guarnizo pudo convertirse definitivamente en arsenal oficial; cuando el Marqués de la Ensenada se decidió ponerlo nuevamente en marcha en vista de que los oficiales no aceleraban el trabajo al ritmo de sus desos. Pero precisamente exigió a Guar-

* David Howel fue contratado en Inglaterra por Jorge Juan por orden del Marqués de la Ensenada y se le destinó al astillero de Guarnizo con ayudantes, contra maestres y maestros de la misma procedencia. A la muerte de Rooth, pasó a dirigir el astillero del Ferrol en el que continuaba en 1767.

** Sin embargo, Jorge Juan, al comunicar a su Gobierno en carta de fecha 9 de abril de 1749, sus primeras observaciones en los astilleros de Inglaterra, decía: «...que por lo que veía en aquel punto, jamás se había sabido construir en España» (92).

nizo lo que no conseguía de los demás; fluidez y agilidad en los trabajos y plazos breves para la entrega de los navíos, lo que únicamente podría lograr mediante asientos.

La caída de Ensenada sentenció el final del Astillero de Guarnizo. Los arsenales oficiales acaparaban todas las posibilidades estatales en este ramo de la Administración que con demasiada frecuencia, tampoco se lograba mantener en ellos, por razones económicas, un aceptable nivel de actividad.

El 1.º de noviembre de 1765, se dio orden a don José Romero Landa, notable Ingeniero de Marina, que llegó a ser Teniente General y que a la sazón era Ayudante de la Mayoría General, para que pasase a Guarnizo a enterarse de la construcción en nuestro astillero, bajo la dirección del distinguido Ingeniero de la marina francesa don Francisco Gautier que planeó y dirigió las obras de los buques mejores que se construyeron por aquella época.

Durante su residencia en Guarnizo, procuró Romero y Landa aplicarse con gran empeño en la fabricación de bajeles con arreglo a los preceptos de la escuela francesa y, al mismo tiempo, al reconocimiento de las maderas que se empleaban en la misma.*

Del Astillero envió a La Corte dos planos suyos calculados para navíos de 80 cañones y fragatas de 20, con el V.º B.º de Gautier, mereciendo su trabajo el aplauso del Bailío Fray Julián de Arriaga, que le aconsejó continuase trabajando como lo había hecho hasta entonces.

Estando para concluir los seis navíos «San Pascual», «San Juan Nepomuceno», «San Francisco de Asís», «San Lorenzo», «San Agustín» y «Santo Domingo», algunos de gloriosa pero triste memoria, y las fragatas «Santa Catalina», «Santa Teresa» y «Santa Gertrudis», todos por contrata, y fallecido Gautier, se le nombra a Romero y Landa Ingeniero General y se le ordena abandonar el Astillero de Guarnizo para dirigir en Cartagena, El Ferrol y La Habana la construcción de numerosos navíos y fragatas conforme a sus propios estudios. El resultado, por lo que a navíos se refiere, no fue totalmente satisfactorio; en cambio sus fragatas fueron maravillosas. En 1795 ascendió a Teniente General.

* A mediados del siglo XVIII hubo dos tendencias en cuanto a construcción naval: la del sistema de Jorge Juan, mal llamado inglés, porque era el primitivo español, mejorado, y el francés. Después de muchas discusiones se construyeron el navío «Nepomuceno» y la fragata «Casilda» a la francesa, y el «San Ildefonso» y la «Brígida» a la inglesa, mandando verificar pruebas comparativas en campaña que duró un año.

Mazarredo mandaba el «San Ildefonso» y la división; a Escaño le cupo el mando de la «Casilda».

Un día, barloando estos dos buques de diversa construcción para comparar su ligereza y aguante, dispuso Mazarredo se largase toda fuerza de vela. Así se hizo, y arreciando el viento, la fragata no podía tener tanta vela tumbada hasta beber agua por la borda; todos le piden se acorte la vela para librarse del peligro que amenazaba zozobrar, y Escaño, sereno, como siempre, respondió: —Al general le toca mandarlo; él lo ha dispuesto y nos mira—.

Al poco tiempo se rendía el mastelero mayor de la «Casilda», con lo que la prueba terminó (RGM n.º CXXVI).

Vemos, pues, que el Real Astillero de Guarnizo, sirvió como de plataforma de lanzamiento para este y otros muchos importantes personajes, incluso tres Ministros de la Corona, cuyo destino histórico, podríamos hoy calificar utilizando terminología moderna; don José Campillo, ministro de la estabilidad económica; el Marqués de la Ensenada, ministro del Desarrollo, y el Marqués de Castejón, ministro de las grandes reformas de la Armada Española.

Para juzgar sobre el papel que el Astillero de Guarnizo desempeñó en el siglo XVIII en su aspecto naval, poseemos un documento básico ya inserto; la situación de la Real Armada Española el día 22 de abril de 1737, año del fallecimiento de Patiño.

Total de buques que constituían la Armada (excepto las dos galeotas)	57
De ellas construídas en Guarnizo	23
Contribución numérica de Guarnizo a la Armada Real	40,4%

En cuanto a la determinación de la potencia bélica (número de cañones en servicio), establecemos el siguiente cálculo:

Total de cañones montados en la Armada Real	3.009
Montados en barcos construídos en Guarnizo	1.416
Contribución del R. A. de Guarnizo	48 %

Y en años sucesivos, mientras duraron los suministros a Marina, estos porcentajes fueron en aumento, ya que El Ferrol no comenzó a construir hasta el año 1751 (el «San Fernando») y las obras del astillero de Cartagena, no comenzaron hasta este mismo año 1751.

El tratadista naval de aquella época, Clariana Gualber escribía en 1731: «La construcción y fábrica de navíos ingleses es muy famosa y buena; la fábrica holandesa muy buena pero algo pesada; la fábrica y construcción francesa es muy galante y excelente, la que se executa en los astilleros de España y baxeles de S. M. es fuerte, admirable y perfectísima» (93).

José M.^a Quintanilla, con su visión ochocentista del Astillero, hace de él la siguiente glosa:

«...Pero el nuevo arsenal establecido en Guarnizo, en el pintoresco lugar que hoy se llama El Astillero, sin serlo, y que se ha convertido en espaciosa residencia de veraneo, sobrepuja la antigua fama de imperecedero renombre, merced a los esfuerzos del Marqués de la Ensenada que dio a la Patria los mejores y más gloriosos navíos, al paso que al comercio otros de brillantes historia... Para perder de su nombre y de su importancia, necesitóse que se malograran los intentos generosos de los primeros Borbones, que la derrota más gloriosa de la historia concluyera con nuestro poder marítimo y que nuevos intereses, nuevas influencias, ayudaran a los Arsenales del Ferrol, La Carraca y Cartagena. Desde entonces, abandonado del Estado,

caminó rápidamente a la ruina, a mudar los antiguos talleres por las modernas quintas de recreo y él que vio poner las quillas a los heroicos navíos de Trafalgar, no conserva nada de su destino, satisfecho quizá, de haberlo trocado por las grandes industrias que se enseñorean ahora de sus alrededores... Casualidad o coincidencia providencial acá, en La Montaña, donde halló Castilla los primeros navíos con que ensanchar su poder, halló España los últimos con que perderlo honrosamente» (94).

«España era entonces el primer país colonial del mundo; afluían a ella recursos inmensos para el Estado y en mucha mayor escala para particulares. En los seis años que median de 1748 a 1753, vinieron de América 153 millones de pesos fuertes. De ellos 115 en dinero.

Era la época del Marqués de la Ensenada con sus famosos navíos, y la Marina era el principal campo de empleo de nuestros tesoros coloniales. Guarnizo era una pequeña parcela de dicho campo.

El Real Astillero de Guarnizo desarrolló las técnicas más logradas de la navegación a vela y fueron modélicas muchas de sus construcciones, pero en el último período de su existencia, ya se vislumbraba el ocaso del sistema de navegación a vela. Se ha indicado anteriormente que Gautier, su último constructor, había ya preconizado en Nancy la propulsión a vapor, y pocos años más tarde, concretamente en 15 de julio de 1783, tuvo lugar en Lyon, sobre el río Saona y en presencia de 10.000 espectadores, la feliz experiencia del barco de vapor del marqués de Jouffroy de Arbans, «el loco que pretendía conciliar el fuego y el agua».

En base a cuanto queda dicho, no es de extrañar que modelistas y maquetistas de nuestro tiempo, hayan preferido para sus reproducciones artísticas, las construcciones de Guarnizo, y sobre todo las de Gautier, juntamente con el navío «Montañés» que lo fue excepto de cuna. Ellos señalan la cumbre de toda una época imposible de superar, causando la admiración de las flotas extranjeras, viéndolos navegar seguros abiertas las portas de sus baterías bajas aun con mar gruesa.

No es preciso resaltar que el objeto de tales trabajos artísticos no es solamente motivo de moda o de adorno. Son trozos de nuestra historia donde se puede aprender cómo nuestra Patria supo mantener el honor allá donde flameaban sus enseñas. El «San Juan Nepomuceno» remolcado por los ingleses hasta Gibraltar, sería convertido en el templo del heroísmo y del honor con las letras de «Churruca» en oro para que ante su nombre y el del Santo que murió por no revelar el secreto de confesión de su Reina, se descubriesen cuantos rinden culto a la virtud y al valor.*

* Al poner a este navío astillerense el nombre de «San Juan Nepomuceno», quiso la Marina española hacerse eco de la inusitada notoriedad que alcanzó la canonización de dicho Santo por el Papa Benedicto XIII el 19 de marzo de 1729. Juan de Nepomuk fue encarcelado en el año 1393 y después de terribles tormentos, fue arrojado al río Moldava por orden de Wenceslao IV, Rey de Bohemia; en definitiva, por no haber logrado que quebrantara el siglo de confesión de la Reina. La Iglesia conmemora esta festividad el día 16 de mayo.

Para terminar este epígrafe, permítasenos adentrarnos, por un momento, en el siglo XIX y referirnos someramente a la fragata mercante «Don Juan», creación postrera del histórico Astillero, como síntesis de toda la marina mercante que desde hacía tantos años, salió de sus gradas. Construida en 1871, tenía 1.168 toneladas y 200 pies de eslora; fue vendida en octubre de 1891 a unos armadores noruegos en 50.000 pesetas y se perdió el 10 de diciembre de 1893 en Lerwick en viaje de Nueva York a Gotteborg. Fue un buque maravilloso en todos sus aspectos; la más perfecta obra de la arquitectura naval de nuestras riberas.

«Real Felipe» y «Don Juan», principio y fin de un astillero que tanto y tan bien construyó; honra de España en su época imperial y en su decadencia, desaparecido a despecho de sus indiscutibles méritos, por múltiples y complejas razones que en modo alguno empañan su meritísima historia.

Sucinto resumen de la historia de algunos buques construidos en el Real Astillero de Guarnizo (95).

Ofrecemos a continuación, un sucinto resumen de la historia de algunos de los buques construidos en el Real Astillero de Guarnizo, tomado de Asúa quien, a su vez, lo hace de la obra «*Arquitectura Naval*» de Artiñano, ampliándolo en algunos casos.

Navío «San Fernando», de sesenta y cuatro cañones, fue, según todas las noticias, el primer navío que se construyó en Guarnizo. Sin embargo, según la tradición, el navío «Santa Isabel» de ochenta cañones, comenzado en Santoña y terminado en Santander, se construyó en este Astillero, así como diversos galeones y el primer «San Carlos».* Se construyó el «San Fernando» en 1722. En 1732 asistió a la reconquista de Orán, así como otros navíos y fragatas de los recientemente construidos en el Astillero.

En 1744 asistió al glorioso combate de Cabo Sicié, mandado por el Conde de Vega Florida, y, por último, en 1746, se le jubiló, utilizándole para machina, en Cádiz.

«San Estevan», 1723; en 1744 se desguazó en Montevideo.

«San Luis»: navío de sesenta cañones, botado al agua en 1723; terminó su vida guerrera en 1745 por el mal estado en que, según dictamen técnico, se encontraba.

«Atocha»: fragata construida en 1723, de treinta cañones; asistió, con su tripulación, compuesta de ciento cincuenta hombres, a la reconquista de Orán, en la escuadra del Marqués de Mari. Mandada por don Rosendo Por-

* Este navío fue construido por Arzueta en Santander en 1716, el mismo que construyó los diez primeros navíos que se hicieron en el astillero de Guarnizo. En 1718 iba en la escuadra del general Gaztañeta, y en el combate de 11 de agosto en Sicilia, su comandante, el Príncipe Chalay, le rindió sin disparar un cañón (Artiñano «*La Construcción Naval Española*»).

lier, protegió en el Mediterráneo los movimientos de nuestras tropas contra los franceses. Estuvo en Méjico y desembarcó su gente para proteger los intereses de los españoles y de España.

«San Carlos»: navío construido en 1724, de sesenta y cuatro cañones. En el año de 1741 estuvo en la escuadra de don Blas de Lezo, y sirvió para cerrar el puerto, echándole a pique en Boca Chica, cuando los ingleses pretendieron pasar con la idea de bombardear Cartagena de Indias.*

«San Esteban Apedreado»: fragata de cuarenta cañones, construída en 1734; tripulada con trescientos hombres, estuvo en la escuadra del Almirante Marqués de Mari. El año de 1744 se desguazó en Montevideo.

«San Antonio»: navío de sesenta y cuatro cañones, construído en 1725; declarado inútil en La Habana en 1750.

«San Francisco Xavier»: fragata de cuarenta cañones, construída en 1725, que estuvo en la conquista de Orán, con sus trescientos hombres de tripulación, en la escuadra del Marqués de Mari. En el año de 1749 se utilizó para machina de La Habana.

«San Felipe», de ochenta y cuatro cañones, construído en 1726; asistió a la reconquista de Orán, y en él arbolaba su insignia el Teniente General Cornejo; llevaba seiscientos hombres de tripulación. Fue echado a pique en Boca Chica, como el «San Carlos» ya citado, para impedir la entrada de los ingleses en Cartagena de Indias.

«Príncipe»: navío de setenta cañones, construído en 1729, tripulado por quinientos hombres; formó en la escuadra del Marqués de Mari, y fue deshecho en La Habana en 1746.

«Princesa»: navío de setenta cañones, construído en 1729, como el anterior y tripulado por la misma cantidad de hombres. Estuvo también en la escuadra del Marqués de Mari. El año de 1740, mandado por don Pablo A. Aguirre, después de una brava defensa, fue apresado cerca del Cabo Finisterre por los ingleses. **

«Reina»: construído en 1729, y formó en la escuadra del Marqués de Mari, dándose por inútil, en La Habana, en 1745. ***

* El «San Carlos», que sostuvo el duelo a muerte, con el «San Hermenegildo», en el combate de Trafalgar, de cuyas resultas se abordaron, se comunicaron el fuego que se había producido el uno al otro y volaron los dos, no se construyó en Guarnizo. Eran los dos navíos de la escuadra española y al pasar entre ellos el navío inglés «El Serio», disparó un cañonazo de ambos costados; y los tripulantes de los navíos españoles cegados por el humo y su propio ardimiento, llegaron hasta la muerte, como algunas veces ocurrió en las luchas terribles de la Edad Media en que morían ambos contrincantes.

** Añadimos nosotros que el «Princesa», con fecha 10-4-1740, combatió heroicamente al mando del Capitán de Fragata Pablo Agustín de Aguirre, contra tres navíos ingleses a 30 millas del Ferrol. Tras de desbarbolar a uno de los contrarios y poner fuera de combate a otro, faltar ya de municiones, se rindió. Fueron 15 horas de lucha.

*** No figura en la relación de barcos construidos en el Real Astillero de Guarnizo, que estaba en el Archivo; pero lo trae, lo mismo que los tres que siguen, Artiñano en su magnífica obra «La Construcción Naval Española».

«Santa Isabel»: construido en 1730, estuvo en el glorioso combate de Cabo Sicié, mandado por don Ignacio Dautrevil, y se deshizo en Cartagena en 1747.

«Castilla»: construido en 1730, de sesenta cañones, tripulado por cuatrocientos veinte hombres, estuvo en la escuadra del Marqués de Mari; asistió a la reconquista de Orán mandado por el futuro Marqués de la Victoria, don Juan Navarro, que llevaba como guardia marina al futuro ingeniero notabilísimo y celebrado almirante, don Jorge Juan; declarándole inútil en La Habana en 1736 (?).

«Teresa»: construido en 1730, estuvo en la escuadra del Marqués de Mari y en la reconquista de Orán, terminando su vida en Cádiz en 1743.

«Victoria»: construido en 1730, estuvo formando en las escuadras del Marqués de Mari y del General Cornejo, y naufragó en 1738 en Veracruz.

«Real Felipe»: de ciento catorce cañones, construido en 1732, uno de los navíos de tres puentes de más importancia y de más brillante historia de cuantos navegaron en su tiempo, que vino a ser un modelo, en que intervino el célebre General don Antonio Gaztañeta; sistema de construcción que fue conocido y considerado como genuinamente español, y en cuyo barco puso su autor el mayor interés, presenciando los más mínimos detalles. Asistió a varios combates, mostrando sus excepcionales condiciones; pero en la acción de Cabo Sicié, una de las más gloriosas que tuvo nuestra Marina, fue el campeón, el paladín bizarro, que llevó la más dura parte, sorprendiendo a todos por la resistencia que opuso a los cinco navíos que le envolvieron, llevando la insignia del General don Juan José Navarro, muriendo en la lucha el Capitán de bandera don Nicolás Gualdino y quedando herido el propio General Navarro. ¿Quién no ha oído hablar del glorioso combate de Tolón o de Cabo Sicié?

La escuadra inglesa, compuesta de treinta y dos navíos perfectamente pertrechados y dispuestos, mandada por el Almirante Mathewes, tenía embotellada la escuadra hispanofrancesa, que se componía: la española, de doce navíos, de los cuales tres no podían actuar como era debido por falta de gente, y la francesa de diecisiete navíos y tres fragatas. Mandaba la primera el General Navarro, y la segunda, el Almirante Mr. La Brujere de Court, que frisaba ya en una edad avanzadísima.

El 20 de febrero del año 1744 salió la escuadra francoespañola y navegó frente por frente de la isla Hyeres, en que estaba fondeada la inglesa, y esperándola, que comenzó la mañana del 21 a salir al encuentro de sus enemigos, encontrándose todos el 22, formando línea de batalla, dispuestos a entrar en fuego.

El Almirante inglés separó con los suyos los navíos de las dos escuadras unidas y cargó con el navío que montaba y otros cuatro sobre el «Real Felipe», en que lucía la insignia del jefe. Defendiéndose el hermoso navío de otros cinco tan capaces como él, hizo destrozos en ellos de gran consi-

deración, al punto de obligarles a separarse para reparar sus averías, aunque el «Real Felipe», sin vergas y sin velamen, apenas podía moverse. Pero, a la caída de la tarde, vuelve el Almirante inglés con su navío y otros dos acompañando a un brulote para incendiarle, cosa que no hubiera ofrecido dificultades si el brulote hubiera podido acercarse, toda vez que el «Real Felipe» no podía moverse; pero viendo el peligro, el montañés don Blas de Barrera, que mandaba el «Brillante», de sesenta cañones, se interpone entre el brulote y el «Real Felipe», que echa al agua su falúa, mandada por dos bizarros oficiales, que abordan al brulote inglés que venía mandado por el Comandante Mackie, que, quizás al disparar contra los de la falúa, incendia el brulote, que explota, causándole la muerte, y a los oficiales y marinearía que con él formaban la dotación... La escuadra inglesa se retiró al anocheecer, y la francesa, apenas entró en fuego.

Salvado el «Real Felipe», llegó a Cartagena remolcado, herido el General y varios oficiales y soldados, y muertos algunos, ascendiendo el total de las bajas en la escuadra a seiscientos; valiéndole al General el título de Marqués de la Victoria, y a los Almirantes de las escuadras francesa e inglesa, en sus respectivos países, al primero, el destierro, y al segundo, la pérdida del empleo.

En el año 1750 se desguazó en Cartagena.

«Santa Ana»: navío de setenta cañones, construido en 1732. Asistió a la reconquista de Orán, en la escuadra del Almirante Marqués de Mari y en la de Cornejo. Fue retirado, por inútil, en La Habana en 1745.

Se ha dicho por algunos escritores que estuvo en el combate de Trafalgar, pero fue otro navío de ciento veinte cañones, del mismo nombre, construido muchos años después en El Ferrol, al que correspondió tan insignificante honor.

«Santiago»: navío de sesenta y cuatro cañones, construido en 1732; le tripulaban cuatrocientos veinte hombres. Estuvo en la escuadra del Marqués de Mari en 1731 y en la reconquista de Orán, y fue declarado inútil en La Habana en 1745.

«San Isidro»: navío de sesenta y cuatro cañones, construido en 1732; tripulado por cuatrocientos veinte hombres. Asistió a la reconquista de Orán el año de su construcción, y, hallándose en Tolón en 1742, salió a desempeñar un servicio, mandado por don Fernando Gil d'Age, refugiándose en Córcega y puerto de Ajaccio de un furioso temporal. Fue batido por dos navíos ingleses, y su Comandante lo echó a pique, quemándole, para que no pudieran apoderarse de él.

«San Felipe» (segundo de su nombre): navío de setenta cañones. Se construyó en 1740 (los apuntes de Artiñano dicen que en 1745). En 1761 se le declaró inútil en El Ferrol.

«Serio»: navío de setenta cañones, construido en 1750. En 1805 se deshizo en El Ferrol.

«Poderoso»; navío de setenta cañones, construido en 1750. (Los apuntes de Artiñano dicen que en El Ferrol). Formó parte de la escuadra de operaciones sobre las costas del Brasil, mandada por el Marqués de Tilly, llevando de Comandante a don Juan Lángara. Estuvo en la toma de la isla de Santa Catalina, y a poco de apresar a la fragata «Wicher Com», se fue a pique el año de 1779 a vista de las islas Terceras, salvándose su tripulación.

«Soberbio»: navío de setenta cañones, construido en 1750. En 1764 se deshizo en El Ferrol.

«Arrogante»: navío de setenta cañones, construido en 1754. En el año de 1797 estaba en la isla Trinidad y puerto de Chaguaramos, y como se apoderaron de ella los ingleses, el Comandante don Rafael Benazar reunió a la junta de jefes y acordaron prenderle fuego para que no cayera en poder del enemigo. La Superioridad les impuso un castigo por ese acto.

«Hércules» (tercero de su nombre). Navío de setenta cañones, construido en 1754. En el año de 1770 se deshizo en Cartagena.

«Contento» (Constante le dicen otros). Como el anterior, de setenta cañones y construido en 1755. Terminó su vida en Cartagena.

«Victorioso»: navío de setenta cañones, construido en 1756. En el año de 1776 fue vendido en El Ferrol.

«San Juan Nepomuceno (segundo de su nombre)*, de setenta cañones, construido en 1766 por Gautier, célebre ingeniero francés. En el año de 1797, a las órdenes de don Antonio Bonzo, estuvo en la escuadra del Teniente General don José de Córdoba en el combate del cabo San Vicente, siendo suspendido de empleo y sueldo por dos años; pero tuvo su desquite en el de Trafalgar años después, mandado por el General don Cosme de Churruca, que murió a bordo durante la acción, como su segundo Comandante, don Francisco Moyua .

El «San Juan», como todos saben, fue rodeado por cinco navíos, uno de ellos de tres puentes, teniendo que sufrir su fuego, más el de otro que llegó después. Churruca se multiplicaba, llegando a apuntar y disparar él mismo los cañones, haciendo unos blancos que hacían estragos profundos en los navíos ingleses; y cuando llevaba varias horas de fuego y tenía la cubierta llena de cadáveres, una bala de cañón le llevó una pierna, desde el muslo, gritando al caer, pues ya le habían intimado la rendición otras veces: «¡Que se clave la bandera y no se rinda el «San Juan» mientras yo viva!». Al poco tiempo expiró...

El casco de ese navío se conservó por mucho tiempo en Gibraltar. Sobre la puerta de la cámara del Comandante glorioso, que con tanto riesgo de su vida y a costa de ella le había sabido defender tan bravamente, pusieron unas letras de oro que decían «Churruca». Y nadie entraba allí que

* El primer «San Juan Nepomuceno» se construyó en La Habana, en 1724, y fue el primer navío que se construyó en ese Astillero.

no fuera descubierto y con el mayor respeto, dando con ello los ingleses un alto ejemplo bien digno de imitarse; que quien honra al enemigo que supo excederse en el cumplimiento del deber, realza su propio honor.

«San Pascual»: navío de setenta cañones, construido en 1766. Se des- hizo en Cartagena, por falta de carena, en 1797.

«San Francisco de Asís» (segundo de ese nombre)*: navío de setenta cañones, construido en 1767; fue mandado por don Manuel Cañas Trujillo, asistiendo en 1797 a un combate con cuatro fragatas inglesas. En Trafalgar se portó valientemente, mandado por don Luis Flores; pero en el furioso temporal de 22 de octubre, dos días después de ese famoso combate, naufragó en las costas del Puerto de Santa María.

«San Lorenzo»: navío de setenta cañones, construido en 1768. A las órdenes de don Juan de Araoz, estuvo en el combate de 16 de enero de 1780. Tomó parte, mandado por don Tomás de Ugarte, en la toma de Guarico, en 1794, y en 1815 terminó su vida en La Habana, yéndose a pique por falta de carena.

«Santo Domingo»: navío de sesenta cañones; construido en 1769. En la acción de 16 de enero de 1780, mandado por don Ignacio Mendizábal, y al comenzar el combate, voló, muriendo toda la tripulación. Parece que reinaba ese día un temporal deshecho.

«San Agustín»: construido en 1768. Iba mandado este navío por don J. Techain, y fue apresado por los portugueses en un combate, castigándose al Comandante no por falta de valor, sino de atención y cuidado. Mandado por don Juan Ruiz de Apodaca, primer Conde de Venadito, rechazó en Vigo el ataque de los ingleses.

Había sido devuelto al hacer las paces con Portugal, y el año de 1805, el 25 de octubre, en el combate de Trafalgar, se fue a pique, de resultas de las averías producidas en el combate, dejando muy alto su nombre y aun más el de su Comandante, el montañés don Felipe de Jado Cagigal. Fue el primer navío español que en ese duro combate disparó contra los ingleses y el que tuvo mayor número de bajas, sufriendo el fuego de tres navíos que le rodearon y tres abordajes.

Parece que estando ya herido su Comandante, sin gente con que resistir y yéndose a pique el barco, los ingleses, que estaban a bordo, le intimaron la rendición. «Nunca rendiría el navío —contestó Jado Cagigal— si hubiera tenido hombres con que defender su bandera; y ahora mismo no me rindo si la bandera se arría de donde está». Admirados los ingleses del valor heroico de aquel hombre, que aún imponía condiciones para entregar un navío que se hundía, sin elementos de defensa, herido malamente, accedieron a tan valerosa y patriótica demanda, acudiendo a las bombas por si podía salvarse el navío, que se hundió llevando enhiesta la bandera española.

* El primero era holandés, y fue apresado en 1726 por el Conde de Clavijo, que mandaba «El Potencia», incorporándose a la Armada española con ese nombre.

Y para terminar esta breve exposición de la importante labor desarrollada por el Real Astillero de Guarnizo a lo largo del siglo XVIII principalmente, diremos, generalizando a cuantos intervinieron en toda España y en toda época, cuando al hablar del mar se trata, que por encima de derrotas o victorias, sobre éxitos o fracasos, en horas felices o en momentos tristes, hay algo que siempre brillará; la ejecutoria limpia y ejemplar de los hombres que a bordo de los navíos españoles, y de cuantos se dedicaron a su construcción, sirvieron amorosamente a nuestra Patria.

Guarnizo y su Real Astillero en el Catastro de Ensenada.

La obra cumbre de Ensenada, en orden a economía, consistió en emprender y realizar el *Catastro*, instrumento indispensable para su conocido propósito de establecer la contribución única, suprimiendo los arbitrios de millones, cientos, etc. Hecho éste, emprendió para su cumplimiento y debida rectificación, otro trabajo importantísimo, la formación de la Carta Geográfica del país y las particularidades de cada provincia. Encomendó este trabajo a Jorge Juan, que adquirió en el extranjero los instrumentos necesarios al efecto y redactó las instrucciones para llevarlo a cabo en un período de diez años. Pero en el intervalo cayó Ensenada, quedando interrumpida esta labor de envergadura que según acertada expresión del ilustre marino, «Sólo era capaz de hacerse en España en tiempos del Marqués de la Ensenada».

Tampoco logró Somodevilla poner en práctica la contribución única, consecuencia inmediata del Catastro, por la resistencia de los que venían obligados a pagar más y porque eran necesarias las instrucciones para hacerlo efectivo y le faltó tiempo para dictarlas.

Pero sus proyectos tuvieron cumplida ejecución bajo el reinado de Carlos III, creciendo con ello las rentas y cesando las contribuciones que agobiaban al pobre labriego. Así, pues, el esfuerzo no fue inútil ni desaprovechado, ya que dotó a la Hacienda de un instrumento de recaudación que permitió su saneamiento y emprender las grandes obras que hicieron famoso el reinado del sucesor de Fernando VI, cubriéndose de gloria los ministros Floridablanca y Campomanes, cuyo mérito indiscutible fue, sin embargo, harto inferior al de Somodevilla.

Una sola disposición, dice Joaquín María Aranda en su obra *«El Marqués de la Ensenada, estudios sobre su administración»*, la realización del Catastro, era la base no sólo de la disminución de carga onerosa para el contribuyente sobre la supresión de muchas gabelas, sino también por el aumento de los ingresos que había de producir la módica contribución única que se imponía. Pruébalo bien que esos recursos proporcionaron a Carlos III la realización de multitud de obras públicas que son una de las principales glorias de su reinado. El propio Ensenada había emprendido la del Hospital General de Madrid y la de los Arsenales.

En diciembre de 1750 publicó un Real Decreto en el que se ordenaba que todos los pueblos de la Nación habían de contestar a un cuestionario de 40 preguntas, que reflejaban exactamente su población y riqueza.

Esta información constituye la mejor fuente histórica de la España del siglo XVIII a pesar de los baches que supone, incluso en nuestra propia provincia, la pérdida de la correspondiente a diversas localidades.

Ofrecemos, en primer lugar, los nombres, profesión, etc. de los que en Guarnizo y su Real Astillero eran entonces cabezas de familia, tomado de la obra de don Tomás Maza Solano, titulada *«Nobleza, Hidalguía, profesiones y oficios en la Montaña según los Padrones del Catastro del Marqués de la Ensenada»*.

A continuación, insertamos las contestaciones que Guarnizo y su Real Astillero dieron por separado al mencionado cuestionario, tomadas, asimismo, de la obra del mismo autor titulada *«Relaciones Histórico-Geográficas y Económicas del partido de Laredo en el siglo XVIII»*.

GUARNIZO y su REAL ASTILLERO

(Los vecinos de Guarnizo todos del estado noble*)

- 4.159. Antonio de la SERNA VICTORICA, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta años, sin familia.
- 4.160. Antonio ALONSO, casado, labrador, noble, de edad sesenta años, sin familia.
- 4.161. Antonio de la SERNA, casado, labrador, noble, de edad de setenta y un años, tiene en su compañía un hijo impedido.
- 4.162. Angel de TIJERO, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta y cuatro años, tiene en su compañía cuatro hijos menores.
- 4.163. Antonio de TIJERO, casado, labrador, noble, de edad de sesenta y dos años, sin familia.
- 4.164. Antonio de la SERNA PEDRUECA, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta años, tiene un hijo menor y cuatro hijas.
- 4.165. Alexandro del VALLE, casado, labrador, noble, de edad de setenta años, sin familia.
- 4.166. Andrés RUIZ, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta y dos años, tiene tres hijos menores y una hija.
- 4.167. Angela de ONTAVILLA, viuda, labradora, del estado noble, tiene dos hijos menores y una hija.
- 4.168. Antonio de la SERNA FERNANDEZ, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta y seis años, tiene un hijo mayor para el cuidado de su labranza y cuatro hijas.

* El título de «Noble» data de la época medieval. Existía la nobleza superior (palaciegos y cortesanos) y la nobleza inferior (infanzones y caballeros). La nobleza inferior fundamentaba sus privilegios en el ejercicio de las armas y en su calidad de combatientes a caballo. Podía ser cada una temporal, ligada al ejercicio de ciertos cargos públicos, o hereditaria, como era la de los vecinos de Guarnizo.

- 4.169. Antonio AGUIBEL, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta años, oficio carpintero de ribera, tiene dos hijos menores y dos hijas.
- 4.170. Andrés de IMAZ, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta años, oficio carpintero de ribera, tiene dos hijos menores y dos hijas.
- 4.171. Andrés de YARTO, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de veintiún años, carpintero de ribera, tiene un hijo menor.
- 4.172. Agustín de ARANGOITIA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de treinta y dos años, de oficio carpintero de ribera, tiene dos hijas y una criada.
- 4.173. Ana María de URQUIDE, habitante en el Real Astillero, casada, noble, tiene su marido ausente, y en su compañía dos hijos mayores de edad llamados Francisco y Joseph de Seguro, de oficio carpinteros de ribera, una hija y una criada.
- 4.174. Bautista de OA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de setenta años, de oficio carpintero de ribera, tiene tres hijos mayores del mismo oficio y una hija.
- 4.175. Bentura de ECHANDIA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta y cuatro años, de oficio calafate, tiene dos hijas.
- 4.176. Bentura de GUIBAR, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de setenta años, de oficio carpintero de ribera, sin familia.
- 4.177. Bautista de ALTUNA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta años, de oficio carpintero de ribera, tiene dos hijos menores, tres hijas y una criada.
- 4.178. Bernardo de SOROA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de veintiún años, de oficio carpintero de ribera, tiene una hija y una criada.
- 4.179. Benito Melchor ALONSO, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de treinta y un años, de oficio contramestre de mar, tiene una hija.
- 4.180. Celedonia FLOR, viuda, labradora, noble, sin familia.
- 4.181. Catalina ALONSO, casada, labradora, noble, tiene una hija.
- 4.182. Clara del VALLE, viuda, labradora, noble, tiene un hijo menor y dos hijas.
- 4.183. D. David HERWELL, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cuarenta y seis años, de oficio constructor de Reales Bageles, tiene una criada.

- 4.184. Domingo de TIJERO, casado, labrador, noble, de edad de treinta y cuatro años, tiene cuatro hijos menores y una hija.
- 4.185. Domingo de la SERNA, casado, labrador, noble, de edad de sesenta años, tiene una hija.
- 4.186. Domingo del VALLE TIJERO, casado, labrador, noble, de edad de veinticinco años, tiene dos hijas.
- 4.187. Domingo CUERNO SERNA, casado, labrador, noble, de edad de setenta años, tiene una hija.
- 4.188. Francisco LATERRO, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta y seis años, de oficio carpintero de ribera, tiene una criada.
- 4.189. Francisco LOPEZ CLAVIJO, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de sesenta años, tiene dos hijas y una criada, y es mercader de por menor.
- 4.190. D. Fausto SAINZ, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de treinta y ocho años, su empleo el de guarda almacén de pertrechos de marina, tiene un hijo menor y una criada.
- 4.191. Francisco de URQUIZA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cuarenta y cinco años, de oficio carpintero de ribera, tiene un hijo menor de edad.
- 4.192. Francisco SALMON, menor, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cuarenta y dos años, de oficio carpintero de ribera, tiene cuatro hijos menores y una hija.
- 4.193. Francisco de LAGARRETA, habitante en el Real Astillero, estado noble, de edad de cincuenta y seis años, de oficio carpintero de ribera, tiene un hijo menor y una hija.
- 4.194. Francisco SALMON, mayor, habitante en el Real Astillero, casado, noble, labrador, de edad de sesenta y nueve años.
- 4.195. Francisco PAZARONA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de oficio cirujano, tiene un hijo menor y cuatro hijas, un aprendiz para dicho oficio, menor de edad y una criada.
- 4.196. Francisco del VALLE SERNA, casado, labrador, noble, de edad de sesenta años, sin familia.
- 4.197. D. Francisco de la FUENTE TIJERO, casado, noble, de edad de cuarenta años, tiene en su compañía cuatro hijos menores de edad.
- 4.198. Francisca de HERMOSA, moza soltera, labradora, noble.
- 4.199. Francisco del VALLE, casado, labrador, noble, de edad de cincuenta años, sin familia.

- 4.200. Francisco de la SERNA SERNA, casado, labrador, noble, de edad de treinta y seis años, tiene dos hijos menores y una hija.
- 4.201. Francisco de ESCAJAL, casado, noble, labrador, de edad de treinta años, tiene dos hijos menores y una hija.
- 4.202. Francisca de la SERNA, viuda, labradora, noble.
- 4.203. Francisco RUIZ, casado, labrador, noble, de edad de veintitrés años, sin familia.
- 4.204. Francisca de ONTAVILLA, viuda, labradora, noble, sin familia.
- 4.205. Gabriel GARRIGA, habitante en el Real Astillero, casado, del estado general, de edad de cuarenta y cuatro años, de oficio maestro de obra prima, tiene un hijo menor y dos hijas.
- 4.206. Gaspar de AGUIRRE, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta y ocho años, de oficio carpintero de ribera, tiene una criada.
- 4.207. Ignacio de GALDOS, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de treinta años, de oficio carpintero de ribera, tiene una hija y una criada.
- 4.208. Juan de la PIEDRA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta años, de oficio contraamaestre de construcción, tiene dos hijas.
- 4.209. José Joaquín de IRRURRETA GOIENA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de veintiocho años, tiene dos hijos menores, y el dicho es de empleo contraamaestre de construcción, y tiene una criada.
- 4.210. D. Juan Bautista DONESTEVE, casado, noble, habitante en el Real Astillero, de edad de cuarenta y ocho años, de empleo de ayudante de constructor de Reales Bageles, tiene dos hijos menores y cuatro hijas.
- 4.211. Juana de la SERNA, habitante en el Real Astillero, moza soltera.
- 4.212. José de LEGARRETA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de sesenta y nueve años, de oficio carpintero de ribera.
- 4.213. Juan Antonio GARAY, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta y seis años, de oficio carpintero de obra blanca, tiene tres hijos menores y una hija y una criada.
- 4.214. Juan de ITURBE, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de cuarenta y nueve años, de oficio carpintero de ribera, tiene dos hijos menores.
- 4.215. Josefa de URIARTE, habitante en el Real Astillero, viuda, noble, tiene un hijo mayor de edad, carpintero de ribera.

- 4.216. Juan de MONTEROLA, casado, noble, de edad de cincuenta y cuatro años, de oficio carpintero de ribera, tiene dos hijos mayores del mismo oficio, una hija y una criada, y habitan en el Real Astillero.
- 4.217. Jacinto de ARANCETA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta y dos años, de oficio carpintero de ribera, tiene dos hijos mayores, del mismo oficio.
- 4.218. José de AGUIRRE, habitante en el Real Astillero, de edad de cuarenta y ocho años, casado, noble, de oficio carpintero de ribera, tiene un hijo menor de edad.
- 4.219. Juan BLASOR, habitante en el Real Astillero, casado, del estado general, de edad de cincuenta años, de oficio tablista, tiene dos hijas.
- 4.220. Juan Manuel de MONTEROLA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de veintisiete años, de oficio carpintero de ribera, tiene dos hijas y una criada.
- 4.221. José de CINCONGUI, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cuarenta y dos años, de oficio carpintero de ribera, tiene tres hijos menores, una hija y una criada.
- 4.222. José de BADIOLA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cuarenta y cuatro años, de oficio carpintero de ribera, tiene cuatro hijas.
- 4.223. José de SOROA, natural y habitante en el Real Astillero, mozo soltero, noble, de edad de diecinueve años, de oficio carpintero de ribera, tiene en su compañía a su madrastra y un hermano menor.
- 4.224. Juan del VALLE CUERNO, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta y cinco años, tiene un hijo menor y una hija.
- 4.225. Juan del RIBERO, casado, labrador, noble y zapatero, de edad de cuarenta años, tiene dos hijos menores y una hija.
- 4.226. Juan de TIJERO ONTAVILLA, casado, labrador, noble, de edad de dieciocho años, sin familia.
- 4.227. Juan Francisco ONTAVILLA, casado, labrador, noble, de edad de cincuenta y dos años, tiene un hijo menor y tres hijas.
- 4.228. José de la FUENTE ONTAVILLA, casado, labrador, noble, de edad de treinta y cuatro años, tiene dos hijos menores.
- 4.229. Juan Manuel de la SERNA, casado, labrador, noble, de edad de treinta años, sin familia.
- 4.230. Juan CUERNO ONTAVILLA, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta y cinco años, tiene dos hijos menores y tres hijas.

- 4.231. José de la SOLANA, casado, labrador, noble, de edad de treinta años, tiene dos hijos menores.
- 4.232. Juan de la FUENTE, casado, labrador, noble, de edad de sesenta años, sin familia.
- 4.233. Juan de la FUENTE ONTAVILLA, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta años, tiene tres hijos menores y dos hijas.
- 4.234. José de la SERNA, casado, labrador, noble, de edad de treinta y seis años, sin familia.
- 4.235. Juan Antonio de la FUENTE, casado, noble, labrador, de edad de treinta y un años, y es también del oficio carpintero de ribera, tiene un hijo menor y tres hijas.
- 4.236. Juan de la CASTAÑERA, casado, noble, labrador, de edad de treinta y ocho años, tiene dos hijos menores y una hija.
- 4.237. Juan Agustín de la FUENTE, casado, labrador, noble, de edad de veintisiete años, tiene dos hijos menores.
- 4.238. José Antonio de la FUENTE PORTILLA, casado, labrador, noble, de edad de diecisiete años, sin familia.
- 4.239. Juan de la FUENTE HERRERIA, casado, labrador, noble, de edad de cincuenta y ocho años, tiene cuatro hijos, el mayor estudiando gramática, los tres menores y una hija.
- 4.240. Juan CUERNO SERNA, casado, labrador, noble, de edad de veintisiete años, tiene un hijo menor.
- 4.241. Juan de la SERNA SERNA, casado, labrador, noble, de edad de cincuenta años, tiene una hija.
- 4.242. Josefa de la SERNA, moza soltera, labradora, noble.
- 4.243. Juan de la FLOR, casado, labrador, noble, de edad de setenta años, sin familia.
- 4.244. Juan ALONSO, casado, labrador, noble, cantero, de edad de treinta y cinco años, tiene tres hijos menores.
- 4.245. Lucas de CANDA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de setenta años, de oficio calafate, sin familia.
- 4.246. Lorenzo SAVATES, habitante en el Real Astillero, casado, del estado general, de edad de treinta y tres años, de oficio zapatero, tiene una hija.
- 4.247. León Carlos MARTINEZ, viudo, habitante en el Real Astillero, de edad de sesenta años, mercader por menor, tiene una criada.
- 4.248. Lucía GUTIERREZ, moza soltera, labradora, noble.

- 4.249. Margarita URQUIZA, habitante en el Real Astillero, viuda, sin familia.
- 4.250. Martín de ECHANDIA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta y dos años, de oficio calafate, tiene una criada.
- 4.251. María de TOZA MAZO, habitante en el Real Astillero, viuda, noble, de oficio labradora, tiene en su compañía un hijo mayor, llamado Ventura de la Concha, de oficio carpintero de ribera, una hija y una criada.
- 4.252. Martín de IRAOLA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta y dos años, de oficio carpintero de ribera, tiene dos hijos mayores, llamados Miguel y Manuel, del mismo oficio, y una hija.
- 4.253. Manuela de OTAMENDI, habitante en el Real Astillero, viuda, noble, tiene un hijo menor y dos hijas.
- 4.254. María de TIJERO TOLNADO, viuda, labradora, noble, sin familia.
- 4.255. María de MORAO, viuda, labradora, noble, tiene un hijo menor.
- 4.256. María Ana de la SERNA, moza soltera, labradora, noble.
- 4.257. Manuela del VALLE TIJERO, moza soltera, noble, labradora.
- 4.258. Manuela de TIJERO PEDRUECA, viuda, labradora, tiene un hijo mayor, llamado Matías del Valle, para el cuidado de su labranza.
- 4.259. María de la FUENTE, moza soltera, noble, labradora.
- 4.260. Miguel del VALLE CUERNO, mozo soltero, noble, labrador, de edad de cuarenta y ocho años, tiene en su compañía una hermana.
- 4.261. María del VALLE, viuda, labradora, noble, tiene cuatro hijas.
- 4.262. María CUERNO, viuda, noble, labradora, tiene una hija.
- 4.263. María CADELO VALLE, viuda, labradora, sin familia.
- 4.264. María del RIVERO, viuda, noble, labradora, tiene un hijo mayor, llamado Francisco de Ontavilla Rivero, para el cuidado de su labranza.
- 4.265. Manuel del RIVERO, casado, noble, labrador, de edad de cuarenta y ocho años, tiene una hija.
- 4.266. María de FLOR, viuda, noble, labradora, sin familia.
- 4.267. María de SOLIA, viuda, labradora, noble, sin familia.
- 4.268. María del VALLE, viuda, labradora, noble, sin familia.
- 4.269. María del VALLE, moza soltera, labradora, noble.

- 4.270. María de TIJERO, moza soltera, labradora, noble, tiene en su compañía a una hermana.
- 4.271. María Ana de la SERNA VALLE, viuda, labradora, noble, tiene una hija.
- 4.272. Manuel de la SERNA, viudo, noble, labrador, de edad de sesenta años, tiene un hijo menor y una hija.
- 4.273. Nicolasa de BUSTAMANTE CAMUS, habitante en el Real Astillero, casada, noble, tiene su marido ausente, y en su compañía un hijo menor y dos hijas.
- 4.274. Pedro de VIOTA, residente en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta y un años, de oficio tablista, tiene tres hijos menores y dos hijas.
- 4.275. Pedro de ARGOTE, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de treinta y siete años, de oficio carpintero de ribera, sin familia.
- 4.276. Pedro de ECHURATE, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta y dos años, de oficio carpintero de ribera, tiene dos hijos menores y una criada.
- 4.277. Pedro IGARZA, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cincuenta años, de oficio carpintero de ribera, tiene en su compañía una hija y una sobrina.
- 4.278. Prudencio AGUIRRE, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de cuarenta y siete años, de oficio carpintero de ribera, tiene un hijo menor y una hija y dos criadas.
- 4.279. Pedro ONTAVILLA, casado, noble, labrador, de edad de cuarenta años, tiene tres hijas y un criado menor de edad.
- 4.280. Pedro de TOLNADO, casado, labrador, noble, de edad de diecinueve años, sin familia.
- 4.281. Pedro de ONTAVILLA SERNA, casado, noble, labrador, de edad de veintitrés años, sin familia.
- 4.282. Pedro de JUAS, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta años, tiene un hijo y un alnado menores y una alnada.
- 4.283. Pedro de FLOR, casado, noble, labrador, de edad de cuarenta y tres años, tiene dos hijos menores y tres hijas.
- 4.284. Pedro Antonio de ONTAVILLA, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta y cinco años, tiene dos hijas y un hijo mayor para el cuidado de su labranza, llamado Juan.
- 4.285. Pedro de TIJERO ONTAVILLA, casado, noble, labrador, de edad de veinticinco años, sin familia.

- 4.286. Pedro de TIJERO, casado, labrador, noble, de edad de sesenta años, tiene un hijo menor y una hija.
- 4.287. Pedro del VALLE, viudo, labrador, noble, de edad de cuarenta y seis años, tiene cuatro hijos menores.
- 4.288. Ramón ALANGO, habitante en el Real Astillero, casado, noble, de edad de veintitrés años, de oficio calafate, tiene un hijo menor.
- 4.289. Sebastián del VALLE, casado, labrador, noble, de edad de veintiocho años, sin familia.
- 4.290. Santos de TIJERO, casado, labrador, noble, de edad de sesenta y un años, sin familia.
- 4.291. Sebastián de TIJERO, casado, noble, de oficio carpintero, de edad de cuarenta y ocho años, tiene cuatro hijos menores.
- 4.292. Sebastián GUTIERREZ, casado, noble, labrador y cantero de edad de cuarenta años, tiene dos hijas.
- 4.293. Tomás de RUMOROSO, casado, labrador, noble, de edad de veinticinco años, tiene un hijo menor.
- 4.294. Tirso de la SERNA, casado, labrador, noble, de edad de cuarenta y cinco años, tiene un hijo menor y él es Beato de la parroquia de este lugar.

Interrogatorio al que debían contestar las justicias y demás personas que los intendentes hicieran comparecer en cada pueblo.

- 1.—Cómo se llama la Población.
- 2.—Si es de Realengo o de Señorío, a quién pertenece, qué derechos percibe y cuánto producen.
- 3.—Qué territorio ocupa el Término, cuánto de Levante a Poniente y del Norte a Sur y cuánto de circunferencia, por horas y leguas, qué linderos o confrontamientos y qué figura tiene, poniéndola al margen.
- 4.—Qué especies de tierra se hallan en el Término, si de regadío y de secano, distinguiendo si son de hortaliza, sembradura, viñas, pastos, bosques, matorrales, montes y demás que pudiere haber, explicando si hay algunas que produzcan más de una cosecha al año; las que fructificaren sola una y las que necesitan de un año de intermedio de descanso.
- 5.—De cuántas calidades de tierra hay en cada una de las especies, que hayan declarado, si de buena, mediana e inferior.
- 6.—Si hay algún plantío de árboles en las tierras que han declarado, como frutales, moreras, olivos, higueras, almendros, parras, algarrobos, etc.
- 7.—En cuáles de las tierras están plantados los árboles que declaren.

8.—En qué conformidad están hechos los plantíos, si extendidos en toda la tierra o a las márgenes, en una, dos, tres hileras o en la forma que estuvieren.

9.—De qué medidas de tierra se usa en aquel pueblo, de cuántos pasos o varas castellanas, en cuadro, se compone, qué cantidad de cada especie de granos, de los que se cogen en el Término, se siembra en cada una.

10.—Qué número de medidas de tierra habrá en el Término, distinguiendo las de cada especie y calidad, por ejemplo, tantas fanegas o del nombre que tuviesen la medida de la tierra, de sembradura, de la mejor calidad: tantas de mediana bondad y tantas de inferior, y lo propio en las demás especies que hubieren declarado.

11.—Qué especies de frutos se cogen en el Término.

12.—Qué cantidad de frutos de cada género, unos años con otros, produce con una ordinaria cultura, una medida de tierra de cada especie y calidad de las que hubiere en el Término, sin comprender el producto de los árboles que hubiese.

13.—Qué producto se regula, darán por medida de tierra los árboles que hubiere, según la forma en que estuviese hecho el plantío, cada uno en su especie.

14.—Qué valor tienen ordinariamente, un año con otro, los frutos que producen las tierras del Término, cada calidad de ellos.

15.—Qué derechos se hallan impuestos sobre las tierras del Término, como diezmos, primicias, tercio-diezmo u otros, y a quién pertenecen.

16.—A qué cantidad de frutos suelen montar los referidos derechos de cada especie, o a qué precio suelen arrendarse un año con otro.

17.—Si hay algunas minas, salinas, molinos harineros o de papel, batanes u otros artefactos en el Término, distinguiendo de qué metales, y de qué uso, explicando sus dueños, y lo que se regula produce cada uno de utilidad al año.

18.—Si hay algún esquileo en el Término, a quién pertenece, qué número de ganado viene al esquileo a él y qué utilidad se regula da a su dueño cada año.

19.—Si hay colmenas en el Término, cuántas y a quién pertenecen.

20.—De qué especie de ganado hay en el pueblo y Término, excluyendo las mulas de coche y caballos de regalo, y si algún vecino tiene cabaña o yeguada que pasta fuera del Término, dónde y de qué número de cabezas, explicando el nombre del dueño.

21.—De qué número de vecinos se compone la Población, y cuántos en las casas de campo o alquerías.

22.—Cuántas casas habrá en el pueblo, qué número de inhábtables, cuántas arruinadas, y si es de Señorío, explicar si tiene cada una alguna carga que pague al dueño, por el establecimiento del suelo y cuánto.

23.—Qué propios tiene el común y a qué asciende su producto al año, de que se deberá pedir justificación.

24.—Si el común disfruta algún arbitrio, sisa u otra cosa, de que se deberá pedir la concesión, quedándose con copia que acompañe estas diligencias, qué cantidad produce cada uno al año, a qué fin se concedió, sobre qué especies, para conocer si es temporal o perpetuo, y si su producto cubre o excede de su aplicación.

25.—Qué gastos debe satisfacer al común como salario de Justicia y Regidores, Fiestas de Corpus u otras: empedrado, fuentes, sirvientes, etc., de que se deberá pedir relación auténtica.

26.—Qué cargos de Justicia tiene el común, como censo que responda u otros, su importe, por qué motivo y a quién, de que se deberá pedir puntual noticia.

27.—Si está cargado de servicio ordinario y extraordinario u otros, de que igualmente se debe pedir individual razón.

28.—Si hay algún empleo, alcabalas u otras rentas enagenadas, a quién, si fue por servicio pecuniario u otro motivo, de cuándo fue y lo que produce cada uno al año, de que se deberán pedir los Títulos y quedarse con copia.

29.—Cuántas tabernas, mesones, tiendas, panaderías, carnicerías, puentes, barcas sobre ríos, mercaderes, ferias, etc., hay en la Población y Término, a quién pertenecen y qué utilidad se regula puede dar al año cada uno.

20.—Si hay hospitales, de qué calidad, qué renta tienen y de qué se mantienen.

31.—Si hay algún cambista, mercader de por mayor o quien beneficie su caudal, por mano de corredor u otra persona, con lucro e interés, y qué utilidad se considera le puede resultar a cada uno al año.

32.—Si en el pueblo hay algún tendero de paños, ropas de oro, plata y seda, lienzos, especerías u otras mercaderías, médicos, cirujanos, boticarios, escribanos, arrieros, etc., y qué ganancia se regula puede tener cada uno al año.

33.—Qué ocupaciones de artes mecánicas hay en el pueblo, con distinción, como albañiles, canteros, albéitares, herreros, sogueros, zapateros, sastres, perayres, tejedores, sombrereros, manguiteros y guanteros, etc., explicando en cada oficio de los que hubiere el número que haya de maestros, oficiales y aprendices, y qué utilidad le puede resultar, trabajando meramente de su oficio, al día a cada uno.

34.—Si hay entre los artistas algunos que, teniendo caudal, haga prevención de materiales correspondientes a su propio oficio o a otros para vender a los demás o hiciere algún otro comercio o entrase en arrendamientos; explicar quiénes y la utilidad que consideren le puede quedar al año a cada uno de los que hubiese.

35.—Qué número de jornaleros habrá en el pueblo y a cómo se paga el jornal de cada uno.

36.—Cuántos pobres de solemnidad habrá en la Población.

37.—Si hay algunos individuos que tengan embarcaciones que naveguen en el mar, o ríos, su porte o para pescar; cuántas, a quién pertenecen y qué utilidad se considera da cada una a su dueño al año.

38.—Cuántos clérigos hay en el Pueblo.

39.—Si hay algunos conventos, de qué religiones y sexo, y qué número de cada uno.

40.—Si el Rey tiene en el Término o pueblo alguna finca, o renta, que no corresponda a las generales, ni a las provinciales que deben extinguirse: cuáles son, cómo se administran y cuánto producen.

Lugar de Guarnizo.

En el lugar de Guarnizo, a doce días del mes de marzo de mil setecientos cincuenta y tres, ante el señor don Juan Antonio de la Bárcena, Juez Subdelegado, comparecieron don José Calderón y Pedro de Ontavilla Terrero, Alcalde y procurador, Juan del Valle Cuerno, Juan Cuerno Ontavilla, Antonio de la Serna y Francisco de la Serna, peritos nombrados y que tienen aceptado, de quienes y de cada uno de por sí, presente Fray Francisco de San Pablo, Cura de este lugar y monje profeso en el Monasterio de Santa Catalina de Monte Corbán, Orden de nuestro Padre San Jerónimo, dicho señor Subdelegado por ante mí el escribano recibió juramento por Dios Nuestro Señor y a una señal de Cruz, en forma, y habiéndolo hecho bien y cumplidamente, bajo de él ofrecieron decir verdad de lo que supieren y les fuere preguntado, y habiéndolo sido por el Interrogatorio de la letra A que irá por principio de su deposición, a cada una de las preguntas que contiene respondieron lo siguiente:

1.—Dijeron que esta población se llama el lugar de Guarnizo, comprendido en la Jurisdicción del Valle de Camargo.

2.—Dijeron que este pueblo es realengo y como tal pagan a S. M., que Dios guarde, los Reales derechos de alcabalas, sisas y cientos.

3.—Dijeron que no obstante no tener medido lo ancho ni largo que ocupa el terreno de esta población, consideran por la práctica y uso que tienen en él, que desde el aire cierzto al ábrego ocupará como un cuarto de legua, y del solano al regañón lo mismo; y en circunferencia tres cuartos de

legua. Surca por cierzo, solano y ábrego con la ría de Santander, y por regación el término del lugar de Revilla y Cianza.

4.—Dijeron que en término de este lugar no hay tierras de regadío, sí de secano, prados segaderos, viñas y algunos huertos pequeños que sirven para hortalizas, también de secano, tal cual pedazo de tierra yerma por naturaleza, cortos pastos, y las tierras que llevan declaradas se siembran todos los años sin descansar, no produciendo más que uno al año.

5.—Dijeron que las especies de tierra que llevan declarado son de primera, segunda y tercera calidad, corriendo la misma paridad en los prados y viñas, pero los huertos son en su especie de primera calidad.

6.—Dijeron no haber plantío de árboles frutales ni silvestres en las tierras del término; pero sí tal cual fructífero en los cortos huertos y en el centro del pueblo, como son castaños, higueras, naranjos, limonales, cejales, perales y manzanos.

7. y 8.—Dijeron tienen respondido en la antecedente.

9.—Dijeron que en este pueblo no se usa otra medida en lo que mira a las especies de tierra, prado y huerto, que la de carro, componiendo cada uno de doscientas cincuenta y seis varas castellanas; y en punto a viñas la de cuarterón, que cada uno de éstos ocupa dos carros de la misma medida; y en el carro de tierra de primera calidad que se siembra un año de trigo y otro de maíz y con ello algunas alubias, se le echa de trigo una cuarta, que dieciséis componen una fanega castellana; de maíz una tercia, que cuatro hacen una cuarta; y de alubias un puño, y lo mismo se les echa a las de segunda y tercera calidad, a excepción de que en ésta no se carga alubias.

10.—Dijeron que por no poder dar razón con certeza de los carros de tierra que ocupa la demarcación de este pueblo se remiten a los Memoriales que hayan dado los dueños por donde constará.

11.—Dijeron que las especies de frutos que se cogen en este lugar son trigo, maíz, alubias, vino y hierba.

12.—Dijeron que el carro de tierra de primera calidad produce con una mediana cultura cuatro celemines y medio de trigo, castellanos; de maíz seis, y de alubias una tercia, el de segunda calidad, de trigo, tres celemines; de maíz, cuatro y medio, y de alubias media tercia; y el de tercera calidad, de trigo, celemin y medio, y de maíz tres cuartas; el carro de prado de primera calidad produce dos sábanos de hierba, que dieciséis componen un carro; el de segunda, sábano y medio, y el de tercera, uno; el cuarterón de viña de primera calidad produce tres cántaras de vino; el de segunda, cántara y media, y el de tercera, media; y el producto de los huertos lo regulan por el de las tierras de primera calidad.

13.—Dijeron que tienen respondido en la sexta pregunta en punto a no haber plantío de árboles frutales ni silvestres; y el producto de los que llevan declarados es en la manera siguiente: un castaño en un real; un nogal

lo mismo; una higuera lo mismo; un limonal dos reales, un naranjo uno, un manzano real y medio, un cerojal medio, y un peral dos reales.

14.—Dijeron que ordinariamente el valor de cada fanega de trigo, castellana, que se coge en el término de este lugar es el de veinticuatro reales; la de maíz, catorce, y la de alubias, dieciséis; el carro de hierba, dieciséis reales y la cántara de vino ocho.

15.—Dijeron que sobre las tierras del término sólo hay impuesto el derecho de diezmo y primicias que pertenecen: de aquél, por entero, el Monasterio de Santa Catalina de Monte Corbán, y de éstas, que contribuye cada vecino que tiene yugada, con una cuarta de trigo y otra de maíz, también por entero a dicho Monasterio.

16.—Dijeron no les es posible declarar la cantidad de frutos a que montan los derechos de diezmos y que para ello se remiten al libro de tazmías por donde constará.

19.—Dijeron que en este pueblo hay seis pies de colmena y son de Juan de Rivero, y la utilidad de cada una de ellas la consideran en cuatro reales de vellón.

20.—Dijeron que en este pueblo sólo hay sesenta y dos pares de bueyes de labranza, sesenta y nueve vacas de cría, dieciocho novillas de dos años; treinta, de tres; treinta y tres novillos de dos años; diecinueve de tres; cincuenta y seis cerdas de cría, y diez machos quincenos, y la utilidad de cada una de dichas especies, a excepción de los bueyes de labranza, es en la manera siguiente: una vaca de cría en quince reales; una novilla de dos años, en veintidós; la de tres, en treinta y tres reales, corriendo la misma paridad los novillos; una cerda en veintidós reales; y un macho quinceno en sesenta reales, y no hay vecino alguno que tenga cabaña ni yeguada dentro ni fuera de esta demarcación.

21.—Dijeron que en este pueblo hay cincuenta y seis vecinos y veintisiete viudas, y ninguna fuera de él, respecto no haber casas de campo ni alquería.

22.—Dijeron que en este pueblo hay ochenta y cuatro casas habitables y tres arruinadas.

23.—Dijeron que este lugar tiene una casa taberna que le deja de producto al año doscientos reales, y también se utiliza de ciento y ochenta reales que le produce el consentimiento de un abasto de vinos, que al presente está sólo por la Maestranza de la Fábrica de los Reales bajeles.

25.—Dijeron que este pueblo no paga salarios de justicia ni tiene fiestas algunas ni gastos de los contenidos en la pregunta.

26.—Dijeron que el común y sus vecinos particulares tienen contra sí un censo de cincuenta y siete ducados de principal, a favor de José Díaz, vecino del lugar de Argomillo, y le pagan sus réditos a razón de tres por

ciento; otro a favor del vínculo que goza Juan Mancebo, vecino del lugar de Soto la Marina, de doscientos ducados de principal, pagan sus réditos a razón de dos y medio por ciento.

27.—Dijeron que por ser nobles todos los vecinos y moradores de este pueblo no pagan servicio ordinario ni extraordinario.

29.—Dijeron que como llevan declarado sólo hay en este pueblo una taberna que su abastecedora es Antonia de Raigadas, vecina de Camargo, y el producto del abastecimiento que sirve para la Maestranza que su abastecedor es el señor don Juan de Isla, residente en el Real Astillero de Guarnizo, y Comisario ordenador de Marina, a quien no poder declarar a punto fijo la utilidad que le pueda resultar al año, se remiten a la declaración que hiciese el susodicho sobre este asunto, y con esto satisfacen a su contexto.

33.—Dijeron que en este lugar hay los oficios que con distinción se declaran, y la utilidad que a cada uno pueda resultar al año, en la manera siguiente:

Zapatero: A Juan del Rivero, de oficio, zapatero, le consideran ganar en cada un año doscientos y diez reales, en sesenta días, que repartidos en ellos toca a cada uno tres reales y medio, que multiplicados por los ciento y ochenta días que les está mandado cargar a los de oficio artesano, importan seiscientos y treinta reales.

Cantero: A Juan Alonso, de oficio cantero, le consideran ganar anualmente doscientos veinte y cinco reales, en setenta y cinco días repartidos en ellos toca a cada uno tres reales, que multiplicados por los ciento y ochenta importan quinientos y cuarenta reales.

Idem: A Sebastián Gutiérrez, de oficio cantero, le consideran ganar anualmente doscientos veinticinco reales, en setenta y cinco días, que repartidos en ellos toca a cada uno tres reales, que multiplicados por los ciento y ochenta importan quinientos y cuarenta reales de vellón.

Carpintero: A Juan Antonio de la Fuente, de oficio carpintero, le consideran ganar anualmente trescientos reales, en sesenta y cinco días, que repartidos en ellos toca a cada uno cuatro reales, que multiplicados por los ciento y ochenta importan quinientos y cuarenta reales de vellón.

Idem: A Sebastián de Tijero, de oficio carpintero, le consideran ganar anualmente cuatrocientos reales en ochenta días, que repartidos en ellos toca a cada uno cinco reales, que multiplicados por los ciento y ochenta importan novecientos.

35.—Dijeron que en este pueblo no hay jornalero alguno, por ser todos labradores que por sí cultivan sus haciendas, y que en cada un día de los que en ella trabajan regulan el jornal en tres reales, y siendo ciento y veinte los que los está regulado, importan trescientos sesenta reales; y que a los hijos mayores de dieciocho años que se ocupan en la labranza les regulan pudieran ganar de soldada doscientos reales, y a los criados de la labranza los que sus amos tengan declarado en sus Memoriales.

36.—Dijeron no hay pobre alguno de solemnidad en este pueblo.

38.—Dijeron que en este lugar sólo hay de residencia un cura, llamado Fray Francisco de San Pablo.

40.—Dijeron que en este lugar no tiene S. M., que Dios guarde, más rentas ni fincas que las anotadas en la segunda pregunta.

Real Astillero de Guarnizo.

En el Real Astillero de Guarnizo, a veintiséis días del mes de marzo de mil setecientos cincuenta y tres años, el señor don Juan Antonio de la Bárcena, Juez Subdelegado para el arreglo de la Unica Contribución, por ante mí el escribano del Rey nuestro Señor, y de este cometido: Dijo que mediante mandarse por orden del señor don Juan Antonio del Río que este Real sitio, si tuviese casas de habitación propia, se saque el útil a los individuos de ellas y se anote en el libro de lo industrial del lugar más cercano, por lo mismo haber remitido a él en el día dieciséis del mes próximo pasado, el bando que previene la Real Instrucción, debía mandar y mando se notifique a la Justicia de dicho Real sitio para que en el día de la notificación ponga en poder de su merced todos los Memoriales que se comprendan en su demarcación, con el apercibimiento de los perjuicios que de lo contrario ocasionarse puedan a la Real Hacienda y reconocidos, hallando estar arreglados a lo que previene dicha instrucción, se dé principio a la operación, para lo cual se notifique a dicha justicia nombre cuatro peritos los que concurran a la Judicial presencia para su aceptación y juramento. Y por este su auto que su merced firmó, así lo proveyó de que yo el escribano doy fe y firmé. Juan Antonio de la Bárcena. Ante mí Alonso González Castañón.

Notificación. En dicho Real sitio, dicho día, mes y año, yo el escribano hice saber el auto antecedente a don Fausto Sáenz, comisionado para este efecto por el señor Comisario ordenador de Marina y Mnro. Principal de ella en este partido, don Jacinto Navarrete, residente en la Villa de Santandes, que enterado de su contenido dijo estaba pronto a cumplir con lo que se le manda, esto respondió. De que doy fe y para que conste lo firmo. A. G. Castañón.

En dicho Real sitio, dicho día, mes y año, ante el referido señor Subdelegado, compareció el expresado don Fausto Sáenz, y dijo que en conformidad de lo que se le manda por el auto que motiva estas diligencias habían nombrado por peritos a don Juan Bautista Donestevé, Prudencio Aguirre, Francisco López Clavijo y Francisco de Urquiza, habitantes en este Real sitio, en atención a ser personas inteligentes en las circunstancias que expresa la Real Instrucción, y entendido por su merced, mandó se les notifique comparezcan a su presencia para dar principio a la operación que corresponde a esta población y lo firmó junto con dicho comisionado. Fausto Sáenz.—Juan Antonio de la Bárcena.—Ante mí Alonso González Castañón.

Comparecencia: En dicho Real sitio, dicho día, mes y año, ante el señor don Juan Antonio de la Bárcena, Juez Subdelegado, comparecieron los citados don Fausto Sáenz, comisionado para este efecto, don Juan Bautista Donesteve, Prudencio de Aguirre, Francisco López Clavijo y Francisco de Urquiza, peritos nombrados y que tienen aceptado, de quienes y de cada uno de por sí, dicho señor Subdelegado tomó y recibió juramento, por Dios nuestro Señor y a una señal de Cruz, en forma de derecho, y habiéndolo hecho como se requiere bajo de él ofrecieron decir verdad de lo que supieren y les fuere preguntado y habiéndolo sido por el Interrogatorio que va por principio de la deposición antecedente, a cada una de sus preguntas respondieron lo siguiente.

- 1.—Dijeron que esta población se llama el Real Astillero de Guarnizo.
- 2.—Que es sitio Real, como llevan dicho.
- 3.—Que no comprende más que lo que ocupan las casas y las huertas pegantes a ellas, y surca por cierzo, solano y ábrego con la ría de Santander, y por regañón Jurisdicción del lugar de Guarnizo.
- 4.—Dijeron que del contenido de la pregunta sólo hay unas huertas que sirven para hortalizas, y son de secano.
- 5.—Que las huertas que llevan declaradas son de una misma especie.
- 6.—Que no hay cosa alguna de su contenido.
7. y 8.—A estas preguntas dijeron las tiene evacuadas en la antecedente.
- 9.—Que sólo se usa en las dichas huertas la medida de carro que se compone de doscientos cincuenta y seis varas castellanas, y la simiente que se les echa es de verdura, como llevan declarado, y no pueden declarar la cantidad que es.
- 10.—Dijeron que por no saber su contenido se remiten a los Memoriales, por donde constará.
- 11.—Dijeron que sólo se coge verdura.
- 12.—Dijeron que regulan el producto de cada carro de tierra de las dichas huertas en veinticuatro reales.
- 13.—Dijeron que el contenido de esta pregunta le tienen declarado en la sexta pregunta.
- 14.—Dijeron que lo que la pregunta expresa lo tienen evacuado en la duodécima.
- 15, 16, 17 y 18.—Dijeron que el contenido de ellas no comprende a este Real sitio.
- 19.—Dijeron que en este Real sitio hay tres pies de colmenas, que son: una de don Juan Bautista Donesteve, y dos de Juan Antonio Garay, y el útil de cada una de ellas le regulan en cuatro reales de vellón.

21.—Dijeron que esta población se compone de cuarenta y ocho vecinos y nueve viudas.

22.—Dijeron que en este Real sitio hay cincuenta y dos casas habitables.

23.—Dijeron que este Real sitio no tiene propios algunos que le dejen producto al año, pues aunque hay dos carnicerías no pagan derecho alguno.

29.—Dijeron que sólo hay dos carnicerías que existen ahora sólo por la Maestranza de los Reales bajeles, y su Abastecedor es el señor don Juan de Isla, a quien no pueden saber lo útil que le dejan por tener oído las tiene a coste y porte, sólo por la manutención de dicha Maestranza.

30.—Dijeron que en este Real sitio no hay hospital alguno.

32.—Dijeron que del contenido de la pregunta sólo hay en esta población los oficios que con distinción se aclaran, y su utilidad en la manera siguiente:

...*Cirujano*: A Francisco de Pazaraña, cirujano, le da S. M. de salario al año doscientos veintiséis ducados que hacen reales dos mil cuatrocientos ochenta y seis.

Maestro de niños: A Juan Tazón, maestro de niños le da S. M. de sueldo anual veinticuatro ducados, que hacen doscientos sesenta y cuatro reales de vellón.

Mercader de por menor: A Francisco López Clavijo, mercader de por menor, le consideran utilizarse en cada un año en dos mil novecientos y veinte reales vellón.

A León Carlos Martínez, mercader por menor, le consideran utilizarse en cada un año en dicho oficio en dos mil y trescientos reales vellón.

33.—Dijeron que en este Real sitio hay los oficios que con distinción se aclaran, y la utilidad que a cada uno pueda resultar al año, en la manera siguiente:

Carpinteros: A Andrés de Imaz, de oficio carpintero de ribera, le consideran ganar en cada un año novecientos reales en ciento y cincuenta días que repartidos en ellos toca a cada uno a seis reales que multiplicados por los ciento ochenta importan mil ochenta reales.

A Andrés de Yarto, del mismo oficio le consideran ganar el mismo dinero y en el propio término que el antecedente.

A Agustín de Arangoitia, del mismo oficio, le consideran la propia utilidad que al antecedente.

A Bautista Oa, del mismo oficio, le consideran la propia utilidad que al antecedente.

Esa misma utilidad se les considera, por ser del mismo oficio a Ventura de Aguibar, Bautista de Altuna, Bernardo de Soroa, Francisco Laterro, Francisco de Urquiza, Francisco de Salmón, menor, Francisco de Legarreta, Gaspar Aguirre, Ignacio Galdós, José Legarreta, José de Iturbe, Juan de Manterola, Jacinto de Aranceta, José de Aguirre, Juan Manuel de Montero, José de Linconegui, José de Badiola, José de Soroa, Martín de Iraola.

Calafates: Antonio de Aguibel, de oficio calafate, le consideran ganar el mismo dinero y en los propios días que a los carpinteros de ribera, mil ochenta reales, a Ventura de Echandía, ídem; Lucas de Landa, Martín de Echandía, Ramón de Alango.

Carpintería de obra blanca: A Juan Antonio Garay, carpintero de obra blanca,* le consideran ganar en cada un año el mismo dinero y en los propios días que los antecedentes, mil ochenta reales.

Zapateros: Gabriel de Garrida, de oficio zapatero, le consideran ganar en cada un año, mil y doscientos reales, en ciento sesenta días, que repartidos en ellos toca a cada uno a siete reales y medio y multiplicados éstos por los ciento y ochenta días importan mil trescientos cincuenta reales.

A Lorenzo Savates, del mismo oficio, le consideran ganar anualmente mil ciento veinte reales, en ciento y sesenta días que repartidos en ellos toca a cada uno a siete reales que multiplicados por los ciento ochenta importan mil doscientos sesenta reales.

Más carpinteros de ribera: A Pedro Argote, de oficio carpintero de ribera **, le consideran ganar anualmente novecientos reales en ciento y cincuenta días, que repartidos en ellos toca a cada uno a seis reales, que multiplicados por los ciento y ochenta importan mil y ochenta reales. A Pedro de Echenique, del mismo oficio, le consideran la propia utilidad, y lo mismo a Pedro de Igarza y a Prudencio de Aguirre, del mismo oficio.

Y a los hijos mayores de edad, empleados en el oficio así de carpintería como de otra cosa les consideran pudieran ganar de soldada cuatrocientos reales.

A las siguientes preguntas dijeron no corresponder el contenido de ellas a este Real sitio.

«El Cañón» de La Planchada y cambio de emplazamiento de las gradas de construcción.

Como resultado de la actividad desarrollada en el Real Astillero de Guarnizo, la nueva población, de ritmo creciente, era sede de comisarios, maestranzas, jefaturas, delegaciones así como de un próspero comercio que atendía a tan importante y heterogénea clientela.

* Se llamaba así al que en los arsenales y astilleros se ocupa de hacer muebles, puertas y otros trabajos similares.

** Se llamaba al que trabaja o labra piezas de madera de un buque o embarcación menor.

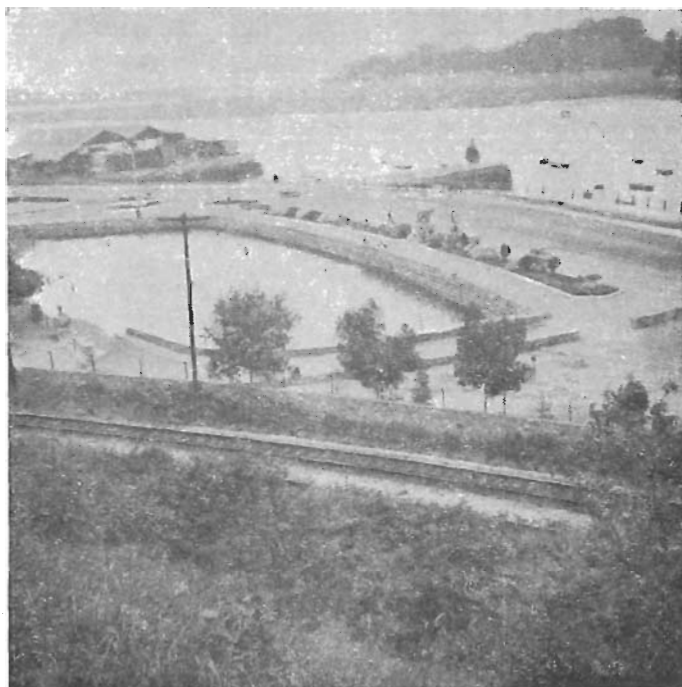
Como en la época del asentista Zubiría, era el Real Astillero un emporio de actividad y riqueza, sin querer pensar en que sus días estaban contados y como, por otra parte, las fábricas de cañones de La Cavada seguían rindiendo al máximo, se procedió a la construcción de un reduto artillero en el campo de «La Planchada», en el lugar que luego se denominó «El Cañón».



Reduto de EL CAÑON, construido en la época de Carlos III para defensa del Real Astillero y de las fábricas de La Cavada.

Fue derruido en el año 1936.

Se hallaba exactamente en el arranque de la amplia escalera de bajada al muelle, próximo al puente sobre vías. Consta el reduto de un murallón circular formado de grandes piedras de tosca labra, con una tronera por la que asomaba un cañón que apuntaba hacia la bahía.



«La Playuca» (año 1972). En este preciso lugar se construyeron los últimos navíos y fragatas y estuvo después instalado el muelle de los «Corconeras». Puede apreciarse la presencia de un cañón entre dos viejas anclas adornando el paseo, como recuerdo nostálgico de antiguas y gloriosas realidades.

Se construyó este reduto en la época de Carlos III, probablemente al tiempo que el Arco de Triunfo de La Cavada (1784), y aunque su finalidad fuera seguramente defender, aunque sólo simbólicamente, las instalaciones del Astillero y de La Cavada, el hecho es que ya hacía algunos años no se recibían del Estado órdenes de construcción de buques.

El reduto se conservó intacto durante mucho tiempo como un recuerdo glorioso y demostrativo de la importancia que en época anterior tuvo el Real Astillero, pero paulatinamente, fue perdiendo su valor sentimental y afectivo, hasta que fue demolido totalmente, alegando peligrosidad, en el año 1936.

Ya por la época del Marqués de Conquista Real se comenzó, al parecer, a construir para particulares al pie mismo de La Planchada, frente a Pontejos y ría de Tijero. Luego comenzaron, también en este mismo paraje, a construirse navíos para guerra, estableciéndose la distinción entre astillero

nuevo y viejo. Este desplazamiento se debió probablemente a la mayor comodidad que suponía para todos, la proximidad a los diversos servicios y viviendas de la maestranza.

Por otra parte, parece que ya no era tan esencial como antes el que estos trabajos se efectuasen en lugares lo más ocultos posible, a las miradas de otras naciones enemigas tradicionales.

Desplazamiento de la construcción naval mercante del Astillero a Vizcaya.

El desplazamiento de la construcción naval mercante del Astillero a Vizcaya, se achacó con frecuencia a los impuestos que gravaba la introducción de ciertas mercancías en Santander, de los cuales Vizcaya estaba exenta. Leemos en el semanario de aquella época «*El Vigilante Cantabro*», lo siguiente:

Por más esfuerzos y economías que se procuren por parte de los que se han arrojado a dar impulso a la construcción de naves en nuestro Astillero, es imposible competir con los que gozan de determinadas ventajas. Para demostrar rápidamente este aserto, consignamos a continuación el coste de un buque de 232 toneladas construido en Guarnizo y el de otro de igual cabida fabricado en Bilbao.

	El Astillero R. V.	Bilbao R. V.
Casco en rosca con clavazón, cintas para abajo, recorrida y suplementos	118.145- 8	118.145- 8
Id. de la perchería	16.089-13	16.089-13
Derechos del 5% impuesto por arancel su introducción en Santander	804-15	0
Coste de 131 quintales de jarcia	26.270- 7	26.270- 7
Derechos de 61 reales quintal	8.036-26	0
Id. de partícipes... ..	1.526	0
Costo de lona para velamen	20.702- 2	20.702- 2
Derechos sobre 3.696 varas a 1 real 27 maravedís	6.631- 2	0
Id. de partícipes	1.260- 2	0
Por hechuras del velamen	5.767-17	5.767-17
Costo de heraje de íd.	9.785	5.767-17
Derechos sobre 90 quintales fierro traídos de Bilbao	829	0
Id., sobre 1.099 libras pintura suponiendo igualmente en Bilbao a 1 r. 17 maravedís	1.325- 9	0
Id. de partícipes	250-30	0
Totales	217.422-29	198.759-13

La ría del Astillero y el río Cubas.

Una Real Orden de 29 de diciembre de 1792 nombró una Comisión para estudiar el tema de los inmensos bancos de arena que se acumulaban en la bahía de Santander, amenazando con inutilizarla para la navegación.

Era muy antigua la opinión de que el río Cubas, al desembocar en la bahía, la perjudicaba enormemente. Parece que cuantos habían profundizado en este problema, estaban conformes en que las aguas del río y las de la mar chocaban en el punto de confluencia, de donde resulta que los cuerpos arrastrados por las corrientes se contienen y dan lugar a que por la ley de la gravedad, se precipiten al fondo; y así se explica la formación de los bancos de arena, objeto de tanta preocupación.

Era, pues, lógico pensar que el incremento de estos arenales se detendría desviando el curso del río Cubas a la costa por Galizano, opinión ésta más generalizada, pero tomó también cuerpo otra teoría según la cual se podría dar salida a dicho río por la ría del Astillero, bien por Pontejos, o por la ría de Tijero.

Los patrocinadores de esta segunda opinión aseguraban que el choque del curso del río Cubas con las aguas de la marea, sería tan suave que los cuerpos sólidos aportados por el río Cubas, serían, a su vez, absorbidos por las mareas y arrastrados por ésta a alta mar. Pero esta teoría era rebatida alegando que las arenas provenientes del río, esas arenas que jamás acabarían, y que durarán tanto como el mundo, llegarían a formar promontorios precisamente en el centro de la bahía de Santander, que se elevarían a mayor altura que las aguas y llegaría un tiempo que desde Pontejos o ría de Tijero a la boca del puerto, sólo existiría un inmenso arenal cruzado por miserables arroyos precisos meramente para dar salida al agua dulce; sería reproducir la versión del río Cubas, llegando a consecuencias más fatales aún.

Si las corrientes de bajamar, se alegaba entonces, no arrastran los sedimentos del río Cubas, ¿Por qué habría de producirse el milagro de arrastrar los mismos aunque provinieran de la ría del Astillero?

Por otra parte y, ante todo, había que determinar si la totalidad de las arenas que vemos acumuladas en el Puntal y en esos otros bancos que cada día crecen en la bahía, han sido arrastrados por el río Cubas, o si han podido salir en gran parte del fondo del mar, cuando sus aguas se agitan en las grandes tempestades y se sedimentan luego sistemáticamente en puntos fijos determinados por las corrientes submarinas y accidentes geográficos. De ser cierta esta teoría, es claro que el cambio del cauce del río Cubas, dejaría en pie la causa del mal.

Con esta divergencia de opiniones, se comprende fácilmente que ninguno de los proyectos tenía a su favor una conocida y evidente ventaja. Por

otra parte, la comisión de un error sería de las más terribles consecuencias. Y así, no es de extrañar que las cosas quedaran como estaban.*

Sin embargo, la idea de encauzar las aguas del río Cubas a la ría de Tijero, debió estar próxima a convertirse en realidad, según se desprende del siguiente párrafo que copiamos de las Memorias de Jovellanos, año 1797 (BAE tomo 85, pág. 474) al describir uno de sus viajes a La Cavada. «...La posesión de Miranda (finca de don Fernando Miranda en Pedreña) muy buena; a la izquierda se ve el lugar de Setién y *el sitio de Rubayo, con sus estacas, que señalan el curso que se quiere abrir al río Miera para que salga al de Tijero y con él frente a Santander. Dicen que Mucha (don Wolfgang Mucha, Ingeniero en las fábricas), opinó que la obra, lejos de servir a librar de arenas la entrada de Santander, la empeoraría.*

Ambiente general y particular en la segunda mitad del siglo XVIII.

En 1712 Santander solamente tenía 1.000 habitantes, pero durante el siglo XVIII el Gobierno se vuelca hacia él, siendo el puerto más favorecido del Cantábrico.

En 1752 ya tenía 4.000 habitantes; en medio siglo había multiplicado por cuatro su población.

Por Bula de 12 de febrero de 1754 se creó el Obispado de Santander y al año siguiente, por Orden de 28 de junio, se le concedió el título de Ciudad.

El Real Astillero de Guarnizo por su gran actividad durante aquellos años, constituía el riñón de Santander y aun de la provincia ya que hacia él confluían sus principales actividades.

Se daba por sentado a fines de siglo, que Bilbao era el puerto comercial europeo y Santander el del continente americano. Pero las colonias americanas fueron obteniendo su independencia y el puerto de Santander declinó mientras que el de Bilbao, proa a Europa, iniciaba el despegue definitivo.

Santander exportaba principalmente harina, lana, vino y hierro, y en menor proporción, cerveza, curtidos, etc.

Por Real Cédula de 29 de noviembre de 1785, se creó el Consulado Marítimo y Terrestre de Santander y con ello del triángulo de rivalidades Burgos-Bilbao-Santander, el primero quedó eliminado, manteniéndose la rivalidad entre Bilbao y Santander.

Carlos III el monarca representante del despotismo ilustrado español y sus ministros reformadores, constituyen una de las épocas más interesantes y apasionadas de nuestra historia. Creó el Banco de San Carlos, luego Banco Español de San Fernando y hoy Banco de España (Real Cédula de 2-6-1782); el Gabinete de Historia Natural (26-4-1775); la Real Academia de las No-

* Tal era, en síntesis, el planteamiento de este importante problema en los últimos años de la centuria del setecientos y primeros del ochocientos («El Vigilante Cántabro», núm. 6, año 1841).

bles y Bellas Artes de San Carlos (8-1-1753), etc. y fomentó las obras públicas, canales, pantanos, puertos, el comercio exterior, etc. pero fue víctima, como los anteriores reinados, de los Pactos de Familia. Una gran parte de nuestros males tenía su origen en la pérdida de Gibraltar.

Dice Tormo (97) «No habría firmado el Rey Don Carlos III el Pacto de Familia; no habría entrado España impolíticamente en la guerra de Inglaterra y sus colonias americanas; no se habría plegado tanto don Manuel Godoy a las imposiciones del Directorio y de Bonaparte, sin la ilusión noble, legítima y común a todos los gobernantes españoles, de recobrar Gibraltar. el buen Rey no comprendió que los franceses no tenían el menor deseo de que Gibraltar quedara libre de ingleses, pues si llegaban a salir un día, se acababa para siempre el único pretexto aceptable de que podían valerse Francia y su Rey Cristianísimo para reclamar de España una ayuda a la que no pensaba corresponder en modo alguno».

En el verano de 1752, terminada la reconquista de Menorca, se preparó una magna operación en la que cooperarían fuerzas de tierra y mar. Muchos miles de hombres se reunieron en el campo de San Roque en cuyo Ayuntamiento se guardaba la Bandera de Gibraltar esperando el momento en que pudiera ondear de nuevo en la plaza usurpada.

Se preveía que el ataque iba a ser importante y para presenciarlo asistieron políticos y militares extranjeros. El bombardeo recíproco entre sitiadores y sitiados atronó la bahía de Algeciras. Junto con las fuerzas españolas se ensayó una especie de baterías flotantes ideadas por un ingeniero francés, pero el Peñón que preveía el ataque, se artilló poderosamente. «No se conoció nada igual desde la invención de la pólvora» dijo un historiador de la época.

El gran esfuerzo se malogró una vez más, aunque continuó el asedio de la plaza. Allí, ante Gibraltar, cayó un soldado escritor, el Coronel José Cadalso.

«Los políticos del siglo XIX —continúa Tormo— con más experiencia y realismo que Aranda, Floridablanca y Godoy, sólo intentaron, como Sagasta, alguna gestión diplomática cuyo fracaso no había de costar ni sangre ni dinero, convencidos de que tenía razón Cánovas al decir alguna vez en las Cortes que asuntos de tal modo espinosos y dolorosos, sin solución visible, no deben ser mencionados siquiera».

Como consecuencia de anteriores guerras y pese a los grandes avances políticos-sociales-económicos de la nación, las pequeñas poblaciones estaban infectas de cuadrillas de vagos y facinerosos cuyos robos y excesos se atribuían en mucha parte a los gitanos. Dictó Carlos III una pragmática (19 de septiembre de 1783) explicando «Que los que se denominan gitanos

no lo eran por su origen ni por naturaleza, ni provenían de raíz infecta alguna y se les ordenaba que dejaran el género de vida vagante que hacían, su traje de jerigonza y se fijaran y domiciliaran en los pueblos en el término de 90 días y se ejercitasen en las artes y oficios honestos y útiles so pena de ser tratados como vagos».*

Proclamado el príncipe Carlos como Rey legítimo de España con el nombre de Carlos IV el 17 de enero de 1789 por fallecimiento de su antecesor y en este ambiente de grandes contrastes y expectación por la vecindad de la dramática revolución francesa que había de cambiar la configuración principalmente ideológica europea, la nueva población del Astillero de Guarnizo, sin apenas encargos para sus gradas, abandonada de los personajes que le imprimieron durante muchos años, pulso y actividad inusitada, así como de los técnicos y especialistas empleados en la construcción naval, tuvo que ir pensando en su pervivencia si no quería sucumbir a una pasiva inacción o al abandono masivo del lugar y hogares en que nacieron, con los que, naturalmente, estaban identificados.

La nueva población del Real Astillero de Guarnizo la formaba un grupo heterogéneo de elementos llegados desde muy diversos puntos de la Península, especialmente Vizcaya y Guipúzcoa.

La adversidad común y la necesidad de permanecer como núcleo urbano, sirvió de aglutinante para emprender, animoso y unido, una acción conjunta que los liberara de la situación administrativa anómala y extemporánea en que se encontraba, para entrar en otra regular y común a los restantes pueblos españoles, pues no se podía pensar ni remotamente en la vuelta a su anterior estado de gran actividad laboral.

Podrían aplicarse al ya silencioso astillero aquellos versos de «*Cantabria*», de nuestro poeta Amós de Escalante.

... ..

* Esta Pragmática constaba de 44 artículos, algunos de ellos muy notables; así, por ejemplo, el 13 decía: «La Sala, en vista de lo que resulte y de estar verificada la identificación, mandará inmediatamente, sin figura de juicio, sellar en las espaldas a los contraventores con un pequeño hierro candente que se tendrá dispuesto en las cabezas de Partido con las armas de Castilla». Y el artículo 15 decía: «Conmuto en estas penas del sello por ahora y por primera vez, la de muerte que se me ha consultado y la de cortar las orejas a esta clase de gentes que contravengan las leyes del Reino». (Tales amenazas tenían muchos precedentes históricos: así, por ejemplo, en el siglo XVII, las zonas habitadas por los cosacos rusos, llena de delincuentes, tenían muchos de ellos la huella del hierro candente marcada en la frente y la nariz y orejas cortadas (98).

Sin embargo, tres años más tarde (1-3-1787) hubo que repetir y recomendar el cumplimiento de la pragmática de 1783 contra los que volvieron a su antiguo régimen de vida errante y sospechosa.

Había entonces en los reinos de Castilla y Aragón, sin contar Cataluña, 10.458 gitanos; de ellos avencidados antes de la Pragmática 9.150 y después de la Pragmática 10.218. La contravinieron 90 (99).

Perdió la vieja estirpe de su sangre
el belicoso hervir, el limpio fuego,
el vigoroso impulso de su brazo,
de su indomable espíritu el aliento.

... ..

Por eso el arpa de la gloria patria
duerme sumida en fúnebre silencio;
no hay quien sus cuerdas inspirado hiera,
no hay quien escuche con amor sus ecos.

... ..

Este desplome trágico del Astillero contrastaba con lo que acaecía en la cercana Capital.

Carlos IV por Orden de 2 de enero de 1801 y anticipándose a la actual división territorial de España en provincias, erigió a Santander ya en provincia sin dependencia alguna de Burgos y fue desde entonces considerada esta Ciudad como Capital y Centro de La Montaña, así en la parte marítima como en la administrativa y política.

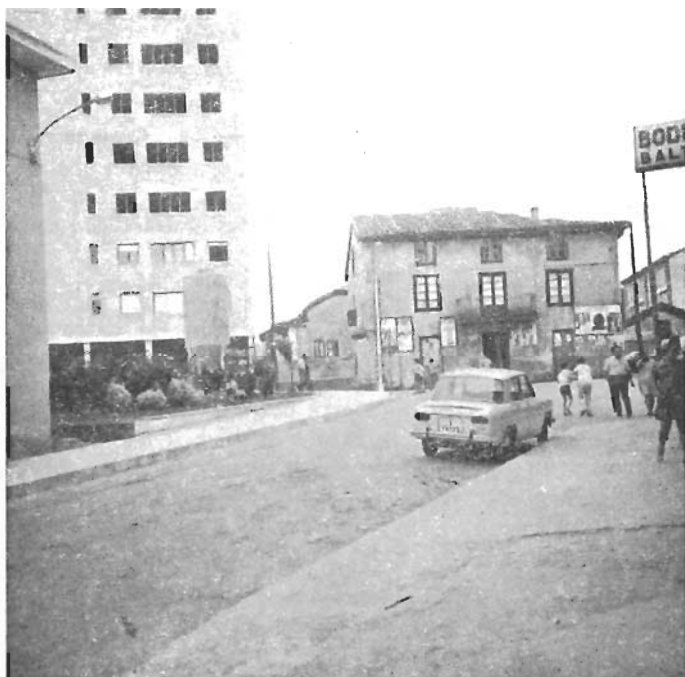
Tanta jerarquía y centralización a favor de la Ciudad de Santander, había de perjudicar a los demás pueblos de La Montaña que perdiendo ya su verdadera autonomía, tenían que tratar en la Capital sus principales asuntos. A consecuencia de estas reformas, el Corregimiento de Laredo y el de los demás pueblos importantes, se trasladaron a Santander y con él las oficinas civiles, militares y marítimas que hasta entonces despachaban con entera independencia.

Problema jurisdiccional del Astillero.

A finales del siglo XVIII, cuando se dio por terminada la misión del Real Astillero de Guarnizo como tal, el Ministerio de Marina vendió todos los bienes raíces del Astillero al Ministerio de Hacienda en la cantidad de 536.166 reales, pasando a ser bienes de la Nación.

Marina, pues, no tenía ya jurisdicción, al menos teórica, sobre El Astillero, pero como se mantuvo algún personal para su cuidado y conservación y como hasta entonces la mayoría allí radicante estaba matriculada por Marina por depender de ella más o menos directamente, su oficialidad estaba muy interesada en mantener el «statu quo», sus antiguas prerrogativas, y entorpecía cuanto le era posible, el establecimiento en El Astillero de una administración similar a la del resto de las localidades españolas, o sea, a base de Alcaldía.

Guarnizo había reclamado el pago de los terrenos que le fueron ocupados por el Real Astillero y como sustanciación del pleito que originó tal reclamación, se dispuso por orden de 1776 que se le indemnizase con la cantidad de 7.342 reales, el sueldo del cirujano y maestro de primeras letras, más 365 reales anuales a pagar éstos de sus propios y abastos.



Derribo del edificio construido por Gaztañeta para la Maestranza y Oficinas del Real Astillero de Guarnizo, y construcción simultánea sobre su solar, de un gran edificio para viviendas en el año 1972. El edificio de la derecha, contiguo al derribado, se construyó en la época de D. Jacinto Navarrete en el año 1748 y que en plazo perentorio correrá la misma suerte que el anterior.

Los terrenos ocupados fueron Potrañés y el Monte Marítimo, pero por R. O. del año 1776 se modificó esta delimitación por así aconsejarlo las circunstancias, asignándose a la nueva población del Astillero únicamente el terreno comprendido por la casa de Yarto, Monte del Rey, casa de Rose

(después finca de Aguirre), Fuente Chica y casa de Monterola, conservando la indemnización anual antes señalada y el salario del cirujano y maestro de primeras letras.*

Al fijar esta delimitación geográfica provisional, «Muchos —dice un documento posterior —extralimitándose de lo así demarcado, hicieron cierros usurpándose el terreno público de 'Guarnizo'», y siguiéndose recurso, se declaró por el Consejo de 1792 no haber lugar a tales cierros ni alterar por ello el estado de posesión anterior respecto a Guarnizo y al Valle.* *

Creación del Ayuntamiento del Astillero.

Cuando cesó la construcción de buques para la Armada, cesó también la matrícula por Marina, de los operarios que en ellos trabajaron, excepto la de aquellos pocos que aún dependían de ella por razón de sus cargos relacionados con las instalaciones y dependencias que todavía conservaba la administración central.

En estas condiciones, los habitantes de la nueva población del Astillero, tendían a organizarse y administrarse al modo como lo hacían los demás núcleos de población, según se ha indicado ya anteriormente.

Precisamente Carlos III había expedido recientemente una instrucción con fecha 15 de julio de 1783, en la que se fijaban las atribuciones de los Alcaldes; un pequeño código administrativo lleno de preceptos para gobernar en justicia y mantener el orden y «proporcionar la felicidad» (sic) a los gobernados.

Esta instrucción Real unida a las circunstancias especiales que concurrían en El Astillero y a las que nos venimos refiriendo, hizo que llegara a su madurez el planteamiento formal de la cuestión.

* En versión de hoy diríamos que la línea divisoria parte del cauce de la fuente de La Habanera, sube por la carretera que existe al Oeste de la finca de Agüero y desciende, ya por la vertiente opuesta, por el Oeste de la finca de Tijero después de atravesar la carretera de Santander a Bilbao por su línea más corta.

El inicio y final de la línea divisoria tal como queda descrita, parten de amplias zonas marismosas cerradas hace ya bastantes años por malecones y aún no totalmente saneadas; la de La Habanera destinada a cultivo agrícola (prado) y la próxima a la finca de Tijero, a eucaliptal y campo de fútbol hasta la vía férrea y el resto, hasta la mar, zona inproductiva reservada para industria.

* * Años más tarde (1826), al ordenar el amojonamiento definitivo de los límites de la Nueva Población del Astillero con grandes mojones de piedra, don Vicente de la Serna, señor representante del Común Concejo y vecinos del lugar, se dirigió al Sr. Comandante de Marina de este Tercio Naval de Santander, haciéndole ver que era de temer que a la sombra de esta nueva Orden, ocurriese lo mismo que la vez anterior en cuanto a los cierros se refería, y que para no verse sorprendido y poder defender a tiempo sus justos derechos y conservar los límites de la jurisdicción correspondiente, «...A Vd. pide y suplica se sirva mandar reunir el Ayuntamiento y que éste nombre sujetos de energía y providad para que acompañados de Vd., haga cuantas defensas sean necesarias para la conservación del término y jurisdicción del Valle».

Vamos a transcribir a continuación, el expediente que, al fin, prosperó para la creación del Ayuntamiento del Astillero y que si bien no resolvió automáticamente con toda su fuerza el problema jurisdiccional, fue, al menos, imponiéndose poco a poco, hasta quedar encuadrado plena y definitivamente, en la jurisdicción ordinaria.

Documento número 1

Don Carlos por la gracia de Dios Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalén, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Menorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaén, Señor de Vizcaya y de Molina, al Alcalde Mayor de la Ciudad de Santander, salud y gracia; Sabed que en cinco de noviembre y nueve de diciembre de mil setecientos noventa, se presentaron a nuestro Consejo los dos pedimentos que dicen:

Pedimento.—«Muy poderoso Señor; Juan de Herrezuelo, en nombre y en virtud de poder que en debida forma presentó de don Andrés de Yarto, habitante en la nueva Población del Astillero de Guarnizo, Merindad de Trasmiera, costa del Mar de Cantabria, ante Vuestra Alteza por el recurso que mejor haya lugar y corresponda, digo: Que hace más de medio siglo que el territorio donde se situó dicho Astillero, no tenía casas ni habitación alguna, hasta que con motivo de haberse elegido para la construcción de navíos, se fabricaron tres casas por cuenta de V. R. P. que sirviesen de hospedaje, del Comisario de Marina y otros dependientes de ella, pero desde luego se fue poblando por varias personas particulares, componiéndose ya en el día ochenta habitantes fijos con sus familias; y como en el año mil setecientos cuarenta y siete, a representación del Comisario que entonces era, se expidió Real Orden a fin de que los abastos de vinos, carnes y demás necesarios para la manutención de dichos dependientes, se pusiesen en remate público, y con el producto de la sisa se fabricase una Capilla en calidad de ayuda de Parroquia, con un clérigo que les suministrase el pasto espiritual, un maestro de escuela, un cirujano, todos asalariados, mandando que se emplease el sobrante en el adorno de la misma Capilla: Los comisarios de Marina que residían en el citado Astillero disponían por sí del producto de otros abastos, entendiéndolo sobre las diferencias que ocurrían. Pero habiéndose aumentado el comercio de la Ciudad de Santander y su Puerto, han transferido sus habitaciones a ella el Comisario y algunos dependientes de cinco o seis años a esta parte, al parecer con orden de sus superiores, dejando en calidad de sustituto, como Subdelegado, a un mozo llamado don Manuel Solís Coterón quien usa sobre dicho Astillero y toda su población, la autoridad de disponer y arbitrar su voluntad, sin noticias de los demás moradores, manejando la provisión de los abastos, poniéndolos en especie de administración, subiendo sus precios, abrogándose jurisdicción Real en el conocimiento de todo lo que se ofrece, y mandando prender y soltar cuando le parece a cualquiera de los habitantes, siendo así que entre ellos sólo hay matriculados seis y los demás se ejercitan en el comercio y otros oficios menestrales; de modo que dicho Coterón es el Juez privativo, su abastecedor y quien se ha apropiado absolutas facultades en el gobierno po-

lítico y económico, distribuyendo libremente los caudales; pues sobre no haberse construído la Capilla aunque han pasado tantos años con notable perjuicio de aquellos moradores, en el próximo pasado no permitió que se rematasen públicamente los Abastos; y así en lugar de haberse aumentado este fondo a beneficio común, se disminuye por instantes y llegará el caso de verse precisado a abandonar el Maestro de Escuela y Cirujano.—Conforme a lo expuesto y en vista de que el terreno donde se puso el Astillero era perteneciente al lugar de Guarnizo, aunque no siguió el fuero de su jurisdicción porque los más de los nudentes en aquel tiempo eran matriculados para el Servicio de la Real Marina y dependientes del Comisario que la comandaba, lo cierto es que habiendo solicitado hará cosa de veinticinco años, los vecinos del lugar de Guarnizo se les pagase el terreno del Astillero, seguido pleito en el vuestro Consejo, se resolvió que se le diesen siete mil y más reales por una vez; y trescientos sesenta y siete anualmente, que es lo único que se ha cumplido, según es noticioso de mi parte, por lo cual movido ahora de la deplorable situación y perjuicios que experimentan aquellos naturales, no puedo menos de acudir a la Superioridad de V. E. deseoso como interesado de que otra población que va creciendo cada día más, se fomente y gobierne por personas en quienes resida la competente Autoridad legítima y jurisdiccional necesaria, de la misma forma que se halla establecido para su ejercicio y gobierno político y económico de iguales pueblos en todo el Reino, bajo las reglas y subordinación que corresponda y sean adaptables a su actual vecindario y su incremento tan útil al Estado, con lo demás que se estime conveniente al particular interés de los vecinos y su conservación; Por todo lo cual y para que todo se consiga a V. A.

SUPLICO que habiendo por presentado otro poder y admitiendo el recurso que llevo hecho en su virtud a nombre de mi parte, como tal habitante e interesado respecto a no tener aptitud ni proporción los demás para congregarse concejalmente, se sirva mandar expedir vuestro Real Despacho a la Justicia o Ministro que fuere del Real agrado del Consejo, con tal que no sea el Alcalde Mayor de la Ciudad de Santander ni el del Valle de Camargo, por la estrecha amistad y conexión que media con el Comisario de Marina, para que recibiendo las justificaciones oportunas sobre la certeza de los hechos expuestos, y tomando los informes y noticias que el Consejo estime necesarias sobre el asunto de este recurso y sus particulares alusivo a él, v a verificar también a quien corresponda el territorio jurisdiccional antes de establecer dicho Astillero, se digne en vista de todo resolver que a ejemplo de los demás pueblos, se nombre persona que ejerza la Real Jurisdicción, administrando justicia a aquellos naturales no matriculados ni dependientes de la Marina y los demás republicanos que sean necesarios para su gobierno, limitando a éstos el Comisario o su sustituto, sus facultades, como también que se lleve a efecto la construcción de la Capilla acordada anteriormente, por los medios y disposiciones que a este fin se requieren, tomando las demás providencias que sean del Soberano agrado de V. E. y conformes a Justicia que pido. Licenciado don Nicolás Nieto de Lindoso.—Juan de Errezuelo».

Documento número 2

Otro pedimento.—Muy Poderoso Señor: Juan de Herrezuelo, en nombre de don Andrés de Yarto, habitante de la nueva Población del Astillero de Guarnizo, costa del Mar de Cantabria, Digo:

Que en el recurso hecho ante Vuestra Alteza solicitando que en vista de los informes que se dignase tomar y de las justificaciones que fuesen necesarias, se sirviese el Consejo nombrar persona que ejerza la jurisdicción ordinaria en dicha nueva población y administre justicia a los habitantes de ella que no sean matriculados de Marina, se expuso de mi parte hallarse la referida nueva Población del Astillero de Guarnizo en la Merindad de Trasmiera, así como también no haberse hecho la Capilla mandada construirse; y para evitar toda duda, manifiesto al Consejo que he sido instruido posteriormente, no estar el citado nuevo pueblo en dicha Merindad, sólo sí inmediato a ella, y corresponder al citado Lugar de Guarnizo, como también que la Capilla se construyó en efecto, hará más de cuarenta años, cuando se dio orden para ello; pero no se ha cumplido con la erección de Ayuda de Parroquia en cuya atención y para que se tengan presentes estas dos especies por si fuere necesario en la resolución del recurso interpuesto, se manifiestan en la expresada forma, removiendo la equivocación que de ellas resulta sobre el relato hecho anteriormente. Por lo cual a V. A.

SUPLICO se sirva se tengan a la vista las enunciadas dos especies si fuere necesario; y respecto a no hacer variar las circunstancias del recurso, ni sus fundamentos, resolver como en él se concluyó a nombre de mi parte por ser de justicia que pido. Licenciado don Nicolás Nieto de Lindoso.—Juan de Herrezuelo.

Documento número 3

A fin de tomar el nuestro Consejo con la debida instrucción la providencia que estimase correspondiente sobre la solicitud de don Andrés de Yarto contenida en sus pedimentos insertos, mandó se remitiese copia de ellos a la Real Chancillería de Valladolid como se hizo por medio de su Presidente en dieciocho de dicho mes de diciembre, para que en su vista y con audiencia del Fiscal de aquel Tribunal informase al nuestro Consejo lo que se le ofreciese y pareciese en el asunto; antes de que lo ejecutase, recurrió al nuestro Consejo el expresado don Andrés Yarto en siete de enero de mil setecientos noventa y dos con el pedimento cuyo tenor y el del Testimonio que presentó en otro de ocho de febrero siguiente para que se tuviese presente en el asunto, es como sigue:

Pedimento. Muy Poderoso Señor: Juan de Herrezuelo, en nombre de Andrés Yarto, habitante en la nueva población, situada donde estuvo el Astillero de Guarnizo, ante V. E. como mejor en derecho proceda, digo: Que habiendo hecho recurso mi parte, exponiendo la absoluta independencia con que se maneja el Comisario de Marina de Santander, disponiendo a su

arbitrio del producto de los Abastos públicos, sin intervención de sus moradores, con otros particulares muy atendibles para remover tales abusos y fomentar aquella población con el buen orden que se observa en las demás del Reino, se dignó V. A. expedir su carta acordada en dieciocho de diciembre de mil setecientos noventa a la Real Chancillería de Valladolid, para que con audiencia de su Fiscal y teniendo presente dicho recurso informase lo que se le ofreciese y pareciese acerca de sus solicitudes. Enterado de ellas, aquel Tribunal dio comisión al Corregidor de la Villa de Reinosa, instruyéndole en los puntos más esenciales que debía inquirir y acreditar con la debida distinción y claridad de cada uno a costa de mi parte, remitiendo la justificación y testimonio de instrumentos que tuviese por oportunos para que con plena instrucción de todo pudiese desempeñar el informe encargado por el Consejo: Pero como todavía no ha llegado el caso de evacuarlo y remitirle, se halla mi parte con la novedad de que a un habitante de dicha población, que no hace un año que allí reside, nombrado don Ramón Santa Marina de Santander, le ha sido concedido un dilatado terreno que ocupa más que el que tienen todos los demás, que pasan de ochenta, con el fin de aniquilar el nuevo pueblo; de modo que cerrándole como se está haciendo apresuradamente, quedarán privados los otros habitantes de los precisos pastos para sus ganados vacunos, lanares y caballares, indispensables a su conservación, siguiéndose también otro daño cual es el de que teniendo la nueva población carnicería abierta donde acuden los lugares comarcanos, consumiendo al paso los de abastos y demás ramos que les venden los comerciantes y otros géneros menesterosos, todo cesará precisamente permaneciendo el señalamiento de dicho terreno y su cerramiento permitido por el Comisario de Marina a dicho don Ramón y a otros que pretendieran lo mismo siendo de la facción del mencionado Comisario, impidiendo también a los demás el uso de las precisas leñas para los hogares, al abastecedor de carnes el fruto de este consumo y el poder apacentar los ganados cuyo perjuicio trascendería igualmente al inmediato lugar de Guarnizo que no puede subsistir sin la comunidad de pastos que goza. Este procedimiento tan irregular del Comisario de Marina de Santander, tiene entendido mi parte que se quiere cubrir con el especioso pretexto de que pidió al Ministerio de Marina dicho terreno por una fábrica de sidra a título de baldío; y aunque mi parte no cree que se le haya concedido, o al menos que para la concesión hayan mediado exactos informes, lo cierto es que ninguna orden se ha comunicado a la población ni a sus habitantes, infiriéndose que el Comisario ha usado en ello de un despotismo ajeno de toda razón, por no conocerse alguna para que don Ramón Santa Marina cultive y cierre para sí el citado terreno, sin más facultad que la dación del Comisario, y que los otros habitantes, sin tener los más de ellos tierra alguna propia, quedan abandonados, asistiéndoles el mayor derecho que les atribuye su habitación de asiento muchos años hace. A esto se agrega la observancia de otros Pueblos, en los cuales si cualquier vecino pide algún terreno, paga al común el correspondiente importe, pero nunca se le permite su cerramiento, sin que precedan las circunstancias prevenidas en Reales Ordenes, obteniéndolas por donde corresponde su expedición; y lo mismo se ha practicado en todo el territorio

de aquel nuevo pueblo, pagándole según sucede anualmente, en la satisfacción que hace al Valle de Camargo como era antes, con los fondos de la actual población en virtud de Real Orden, por lo cual es propio, y sin que haya allí otra cosa que unas casas viejas y dos almacenes ruinosos del tiempo que estuvo situado el Astillero provisional que dejó de serlo hace más de veinte años, siendo éste el único motivo para alzarse los Comisarios de Marina con el mando en sus habitantes, disponer de sus fondos y de todas las cosas pertenecientes al pueblo, y para desear ahora aniquilarle, conociendo la ninguna esperanza de que haya la construcción que se empezó a poner en él. En cuya atención para que cesen los inconvenientes que se discurren con el designio de que no tenga efecto el recuse que tiene mi parte interpuesto al Consejo, tan conforme a las reglas de Justicia y al buen orden del Gobierno que se practica en los demás pueblos del Reino, que se resuelva precedidos los informes pedidos y demás que sea necesario; a V. E.

SUPlico se sirva mandar librar su Real Despacho cometido al Corregidor de la Villa de Reinosa, para que haga saber al referido don Ramón Santa Marina y demás habitantes en dicha nueva población, no cierren terreno alguno de ella, ni innoven con pretexto alguno o alteren las cosas, dejándolas en el mismo ser y estado en que se hallaban cuando mi parte hizo el precitado recurso que se halla pendiente en el Consejo, hasta que este Supremo Tribunal lo resuelva; determine y acuerde las providencias que estimase convenientes y conformes a Justicia que pido con costas, Juro y protesto lo necesario. Licenciado don Nicolás Nieto de Lindoso.—Juan de Herrezuelo.

Documento número 4

Domingo Ventura de Camporredondo, Escribano del Rey Nuestro Señor, público del Número y Ayuntamiento de esta Junta de Cudeyo en la Merindad de Trasmiera, Obispado de Santander; CERTIFICO doy fe y verdadero testimonio a los señores y demás que el presente vieren, como me consta, por haberlo visto como en el terreno que está demarcado a El Astillero de Guarnizo según los Ysos y Mojones que le dividen de con el perteneciente a el Lugar de Guarnizo, dentro de los límites de aquél, se está cerrando actualmente una crecida porción de terreno erial e inculta a la parte del mediodía desde el camino que gira desde dicho sitio de Guarnizo cuyo terreno (según estoy informado) se está cerrando por don Ramón de Santa Marina y ocupa en mi sentir y tiene más capacidad que todas las Casas y huertas antiguas que tienen los habitantes de dicho Astillero: Igualmente me consta se están ejecutando otros dos cierros en aquellos límites y muy inmediatos todos a las casas de dicha población de menor extensión, aunque de bastante consideración, todos para lo limitado del terreno demarcado, de forma que en mi inteligencia los dichos terrenos que se están cerrando comprenden mayor porción o número de carros de tierra que lo que queda abierto perteneciente a dicho Astillero: Y por que resulte y obre los efectos que haya lugar de pedimento y requerimiento de don Andrés de

Yarto, vecino del mismo Astillero de Guarnizo, doy el presente que signo y firmo en expresada Junta de Cudeyo, a primer día del mes de febrero de 1792. En testimonio de verdad, don Domingo Ventura Camporedondo.

Documento número 5

Unido este pedimento y testimonio a los antecedentes que van expresados y en vista de todo, mandó el nuestro Consejo se librase despacho, como se hizo, en trece de marzo siguiente, sometido al Corregidor de Reinosa para que dispusiese se hiciese saber a don Ramón de Santa Marina y demás habitantes de la Nueva Población del Astillero de Guarnizo, no cerrasen terreno alguno en ella ni innovasen con pretexto alguno, dejando las cosas en el ser y estado que tenían antes de la novedad representada por don Andrés de Yarto. Al mismo tiempo mandó el nuestro Consejo que sin perjuicio de esta providencia, se remitiesen copias de dicho pedimento y testimonio a la Real Chancillería de Valladolid, como se ejecutó en el propio día por mano de su Presidente para que los tuviese presentes al tiempo de ejecutar el informe que se le pidió por orden de 18 de diciembre de 1790, con encargo de que procurase hacerlo a la mayor brevedad. En este estado, y con fecha de 11 de mayo de dicho año, remitió al nuestro Consejo el Corregidor de Reinosa las diligencias que había practicado a consecuencia del despacho librado en trece de marzo anterior, manifestando la resistencia que hacía el Comisario de Marina de aquel Departamento a la ejecución y cumplimiento de su contenido, dudando éste en las Reales Ordenes que decía habersele comunicado por la vía reservada de Marina, a fin de que con presencia de todo, tomase el nuestro Consejo la providencia que tuviese por más conveniente en el asunto. A este tiempo y con fecha de quince de junio de dicho año, ejecutó y remitió al nuestro Consejo la Real Chancillería de Valladolid el informe que la estaba encargado. Y en su inteligencia, de lo demás resultante del expediente, y de lo expuesto sobre todo por el nuestro Fiscal, en consulta de veinticuatro de octubre de este año, manifestó el Consejo a nuestra Real Persona cuanto estimó oportuno sobre los particulares de que se tratan en el expediente que va referido; y por su Real resolución tomada a la citada consulta, que fue publicada en el nuestro Consejo y mandada cumplir en once de este mes, tuvo a bien conformarse con su parecer; y con arreglo a él mandó entre otras cosas, expedir esta nuestra carta; Por lo cual queremos y es nuestra voluntad que en la Nueva Población del Astillero de Guarnizo, se establezca la misma forma de gobierno que rige en los demás pueblos que componen el Valle Realengo de Camargo.— Que la jurisdicción ordinaria, con sus ramos de economía y policía, bien por un Regidor, con sujeción a la justicia ordinaria del Valle, bien por Alcaldes y otros oficiales de Justicia por sí, y con independencia de la del Valle, según sea costumbre y se halle establecido en los otros pueblos de él, los cuales, en su caso, sean nombrados entre los vecinos del Astillero, con arreglo a las Leyes del Reino y ordenanzas del Valle: Que los Comisarios o Jueces de Marina no ejerzan en el Astillero otra jurisdicción que la que les compete sobre los Matriculados, o los que por sus destinos en la

Marina gozan de su fuero privativo: Y respecto de que por lo respectivo a este punto de Jurisdicción, se han pasado ya los oficios correspondientes por el Ministerio de Marina; Damos comisión en forma tan bastante como de derecho se requiere y es necesario a vos el citado Alcalde Mayor de Santander, para que pasando a la población del Astillero de Guarnizo, hagáis las elecciones de Justicia y establezcáis la forma de gobierno en los términos que va prevenido en el primer punto. Asimismo, os mandamos que por lo respectivo al disfrute y acotamiento de terrenos en el término señalado en la referida nueva Población, que se han repartido o se tratase de repartir o cerrar y teniendo presente el señalado a dicha Población y demás particulares de que se trata, oigáis a ésta, a todos los pueblos del Valle de Camargo que tienen entre sí comunidad de pastos y a los demás interesados en el asunto y hecho informe sobre todo al nuestro Consejo, con remisión de las diligencias originales que practicaseis, lo que se os ofreciese y pareciere, a fin de tomar en su vista la providencia que corresponda en el asunto; que así es nuestra voluntad.

Dada en Madrid a veinticuatro días del mes de diciembre del año mil setecientos noventa y tres.—Don Josef Martínez de Pons.—Don Francisco Mesías.—Don Domingo Codina.—Don Gonzalo Josef de Vilches.—Don Josef Antonio Fita.—Yo Don Vicente Camacho, cortesano de Cámara del Rey Nuestro Señor lo hice escribir por su mandato, con acuerdo de los del Consejo.—Por el Secretario Escolano.—Registrada: Don Leonardo Marqués. Por el Canciller Mayor, don Leonardo Marqués.

Documento número 6

En la Ciudad de Santander a veintinueve de enero de mil setecientos noventa y cuatro, yo el Escribano de Número de ella y lugares de su jurisdicción, requerido en este día con el Real Despacho anterior de veinticuatro de diciembre del año próximo pasado, previo el recado de atención correspondiente, le hice saber al Sr. don Josef de Oruña y Pumarejo, Abogado de los Reales Consejos y del Ilustre Colegio de Sevilla, Alcalde Ordinario y Regente de la Real Jurisdicción de la misma por ausencia del Sr. Alcalde Mayor, y enterado de su contenido, dijo que le veneraba como a Carta de su Rey y Señor natural, y estaba pronto a obedecerle y cumplir en todas sus partes; pero que viniendo cometido con particular expresión a solo el referido Sr. Alcalde Mayor, y no a ninguno otro en su lugar, le parecía que sin ofender ni faltar al respeto debido a las órdenes del Real y Supremo Consejo, debía antes obtener expreso nombramiento para el desempeño de la comisión que incluye, lo cual verificado, procedería inmediatamente a su ejecución: Así lo respondió y firmó dicho señor de que doy fe. Licenciado don Josef de Oruña y Pumarejo. Ante mí, Justo Josef de la Peña Hondal. Inmediatamente notifiqué el Despacho Real y respuesta que le subsigue a don Salvador Seco, vecino de esta Ciudad, parte requeriente en su persona. Doy fe y lo firmo para que conste. Peña Hondal.

Don Carlos por la gracia de Dios Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalén, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Menorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaén, señor de Vizcaya y de Molins, a Vos el Licenciado don Josef de Oruña y Pumarejo, Alcalde ordinario y Regente de la Real Jurisdicción de la Ciudad de Santander. Salud y gracia: Sabed que por Real previsión expedida en veinticuatro de diciembre del año próximo pasado, tuvo a bien el nuestro Consejo de dar Comisión en forma al Alcalde Mayor de esa Ciudad, para que pasando a la Población del Astillero de Guarnizo, hiciese las elecciones de Justicia que se le encargaba en dicha previsión; estableciendo en este pueblo la forma de gobierno que regía en los demás que componen el Valle Realengo de Camargo; y haciendo los demás particulares que se le encargaron al mismo tiempo. En este estado y con fecha de seis del corriente, se presentó al nuestro Consejo, el pedimento que dice así: Muy Poderoso Señor:

Juan de Herrezuelo, en nombre de don Andrés de Yarto, vecino y del comercio de la nueva Población del Astillero de Guarnizo, en el expediente sobre que en ella se establezcan la forma de gobierno que rige en los demás pueblos que componen el Valle Realengo de Camargo, ante V. A. parezco y digo: Que en el mes de diciembre del año próximo pasado, tuvo a bien el Consejo mandar librar y con efecto, se libró, el Real Despacho correspondiente, cometido al Alcalde Mayor de la Ciudad de Santander, para que pasando a dicha población del Astillero de Guarnizo, hiciese las elecciones de Justicia y estableciese la forma de gobierno en los términos que en él se prevenía; y con motivo de hallarse ausente el citado Alcalde Mayor a encargos del Real Servicio según tiene entendido mi parte y cuyo regreso parece se dilatará algunos meses, se requirió con él a don Josef de Oruña y Pumarejo, Abogado de vuestros Reales Consejos, Alcalde Ordinario y Regente de la Real Jurisdicción de la misma Ciudad, quien dio por respuesta estaba pronto a obedecer y cumplirlo en todas sus partes, pero que yendo cometido con particular expresión al referido nuestro Alcalde Mayor y no a ningún otro en su lugar, le parecía que sin ofender ni faltar al respeto debido a las órdenes de esta Superioridad, debía antes obtener expreso nombramiento para el desempeño de la comisión que incluía, lo cual verificado, procedería inmediatamente a su ejecución, según el por menor que resulta del testimonio que presento y juro. En cuya atención y a los perjuicios que se irrogan a la nueva Población en dilatar la forma de gobierno acordada por el Consejo y para remediar, a V. A. suplico que habiendo por presentado dicho testimonio y en vista de lo expuesto, se sirva mandar que el citado Despacho librado en el mes de diciembre del año próximo pasado a favor de mi parte y cometido a Vuestro Alcalde Mayor de la Ciudad de Santander para los fines que van expresados, y mediante la ausencia de éste, sea y se entienda su cometido con el dicho don Josef de Oruña y Pumarejo, Abogado de Vuestros Reales Consejos, Alcalde Ordinario y Re-

gente de la Real jurisdicción de la Ciudad de Santander y que para ello se libre a mi parte el Despacho o Certificado correspondiente.—Juan de Herrezuelo.

Y visto por los de Nuestro Consejo el citado pedimento, con los antecedentes del asunto, en Decreto del mismo día seis del corriente, tuvieron a bien de deferir a lo que pedía en él don Andrés de Yarto; y para que tenga efecto, acordaron expedir esta nuestra carta. Por lo cual queremos que lo dispuesto y prevenido por el Nuestro Consejo en la Real Providencia de veinticuatro de diciembre último, de que va hecho expresión, sea y se entienda con vos, sin embargo de no iros cometida, ni hablar con vos; y en su consecuencia os mandamos, siendo requerido con ésta paséis a la nueva Población del Astillero de Guarnizo a poner en ejecución cuanto en aquélla se dispone, dando para su puntual cumplimiento las órdenes y providencias que estiméis oportunas, que así es nuestra voluntad.

Dada en Madrid a once de marzo de mil setecientos noventa y cuatro.—El Marqués de Roda.—El Conde de Isla.—Francisco de Acedo.—Don Manuel de Lardizábal y Uribe.—Don Gutierre Vaca de Guzmán.—Yo don Bartolomé Muñoz, escribano de Cámara del Rey Nuestro Señor la hice escribir por su mandado con acuerdo de los de su Consejo.—Registrada don Leonardo Marqués.—Por el Canciller Mayor don Leonardo Marqués.

Documento número 8

Y siendo dicho Señor Licenciado don Josef A. de Oruña y Pumarejo requerido en el día treinta del citado mes de marzo por mí Jacinto Ruiz Tagle, Escribano del Rey Nuestro Señor, con los antecedentes Reales Despachados, aceptó la comisión conferida, y para evacuarla, me nombró por su escribano; y enseguida mandó pasar y pasó con su audiencia a esta Población del Astillero en solicitud de tomar el uso correspondiente del Subdelegado de Marina don Josef Ramón Unanoe aquí residente, mediante a que con la Jurisdicción de Marina ejercía también la Real y ordinaria; y habiéndole intimado en el día treinta y uno con presencia del Real Cometido, se negó a prestar el uso para su ejercicio, respondiendo no tener orden ni Despacho alguno comunicado por la vía de Marina para acceder a la pretensión, y que por tanto, procedía que se dirigiera el Sr. Comisionado al Sr. Comisario de esta Provincia, residente en la Ciudad de Santander, de donde dependía la Subdelegación en que estaba entendiendo.—En vista de esta respuesta, solemnizada y firmada, pasó el Sr. Comisionado, con mi asistencia, a dicha Ciudad de Santander, y habiendo intimado, con presentación del Real cometido y demás, obrado y diligenciado, el Sr. Comisario de Marina, don Juan de Linedo, respondió éste, por mi testimonio y con acuerdo del Auditor don Pedro Lucas de Cortázar, que aunque obedecía los dos Reales Despachos, no podía prestar su uso ni cumplimiento por no haber recibido por la vía reservada de Marina, ni las órdenes que en el primero se decían haber pasado, ni otra alguna relativa a cumplimentarlo, sin embargo de estar pendiente de ella, el asunto que contenían.

Y siendo esta respuesta de denegación de fecha dos de abril, en el cuatro siguiente dicho señor Comisionado representó, con testimonio individual a los señores de dicho Real y Supremo Consejo de Castilla, poniendo en su superior noticia lo ocurrido con el señor Comisario y Subdelegado de Marina.

Habiéndose remitido dicha representación con el testimonio por el correo ordinario del mismo día cuatro de abril, quedando el expediente original en poder de mi Escribano (y del que dí copia con inserción y relación, a dicho Sr. Comisario por haberla pedido al tiempo de la mencionada su respuesta), sin haber venido la resolución del Real Consejo a la consulta hecha por el Sr. Comisionado, se le dirigió por dicho Sr. Comisario de Marina y en fecha tres del corriente mes, el oficio del tenor siguiente:

Documento número 9

El Excm.º Sr. Bailío Frey don Antonio Valdés en su Real Orden de catorce de abril me dice lo siguiente: En siete de diciembre de mil setecientos noventa y tres, consultó al Rey el Consejo de Castilla para establecer la Jurisdicción Real ordinaria en el Puerto de Guarnizo, en los siguientes términos: Que respecto a que de los ochenta vecinos de este Pueblo, sólo once estaban matriculados, era de dictamen de establecerse en él, la misma forma de gobierno que rige en el Valle de Camargo; que la Jurisdicción Real ordinaria se ejerza por un Regidor sujeto al Valle o bien por Alcaldes de por sí, y con independencia de él, según se halle establecido en sus pueblos; que el Alcalde y oficiales sean nombrados entre los vecinos del Astillero según Leyes y Ordenanzas del Valle; que los Ministros de Marina no ejerzan otra Jurisdicción que la de los matriculados; y que sobre este punto se pasen por el Ministerio de Gracia y Justicia, al de Marina, los oficios correspondientes para proceder de acuerdo; Que el Obispo de la Diócesis en cuanto a Capilla, y precisión de Cura determinase lo conveniente; y que si S. M. lo estima así, le prevenga al Consejo el oportuno acuerdo. Y que en cuanto al disfrute y acotamiento de terrenos, se oiga y administre justicia en el Consejo al Valle de Camargo y demás interesados, pues aunque S. M. cedió terrenos para su cultivo y una fábrica de Sidra, repara que no se permitió cerrarlos: S. M. conformándose con este dictamen, mandó se estableciese la jurisdicción Real ordinaria en el Puerto de Guarnizo en los mismos términos que propuso el Consejo, y quiere se observe en lo sucesivo, con lo que no se ofrecerá tropiezo alguno; Prevéngolo a vm. de Real Orden para su cumplimiento, en la inteligencia de que con esta fecha, le aviso al Intendente de Marina del Departamento de Ferrol.—Dios guarde a vm. m. a.—A. Valdés.—Sr. don Juan de Pinedo.—La que traslado a vm. en respuesta a su att. carta de ayer.—Dios guarde a vm. muchos años.—Santander tres de junio de mil setecientos noventa y cuatro.—Juan de Linedo.—Sr. don Josef de Oruña y Pumarejo.

Documento número 10

A cuya vista por el Sr. Comisionado, se decretó el Auto de este tenor:

El señor Comisionado por ante mí el escribano dijo: Que por cuanto la suspensión en evacuar el Real cometido sólo fue causa la negación del Comisario y Subdelegado de Marina a prestar el uso para ejercer en la nueva Población del Astillero de Guarnizo, y que esta dificultad se halla ya vencida y allanada con el oficio que en fecha de tres del corriente mes, le remitió dicho señor Comisario, y el mismo original que obra en este expediente; por tanto y considerando a que por lo mismo no es preciso esperar la nueva resolución del Real y Supremo Consejo a la representación que por aquella negación hizo S. M., debía mandar y mandó que para proseguir en el Real Cometido, se pase a dicha Población del Astillero, y que para que no se ofrezcan nuevos embarazos con el Subdelegado de Marina que allí reside, se le manifieste el citado oficio original del Sr. Comisario, haciéndole ver que desde el mismo punto está destituido de proseguir en el ejercicio de la Jurisdicción Real y ordinaria, la que reasumía y reasume en sí y en todo y por todo el Sr. Comisionado por el discurso de ella, e ínterin se elige Alcalde que le haya de ejercer, quedándole al referido Subdelegado sólo la Jurisdicción de Marina sobre los matriculados como lo tienen dispuesto Su Majestad y Señores de su Real y Supremo Consejo de Castilla; y lo firmo a catorce de junio de mil setecientos noventa y cuatro. Doy fe. — Licenciado don Josef de Oruña y Pumarejo.— Ante mí Jacinto Ruiz Tagle. El cual dicho Auto se unió con el oficio original de que se trata y el mismo día, el referido Subdelegado de Marina don Josef Ramón Unanue, habiéndose enterado, respondió que ya lo estaba por la vía del señor Comisario, quien le había remitido copia de dicha Real Orden inserta.

Y seguidamente se proveyó el Auto que dice así:

Documento número 11

El Sr. Licenciado don Josef de Oruña Pumarejo, Abogado de los Reales Consejos y del Ilustre Colegio de Sevilla, Alcalde ordinario de la Ciudad de Santander, Juez y Justicia Real ordinaria en esta Población del Astillero para evacuar el Real Despacho de S. M. y de su otro posterior a él expedido, le ha sido particularmente cometido, en testimonio de mí el Escribano dijo: Se convoque a todos y a cada uno de los vecinos de esta Población que sean legos y sujetos a la Jurisdicción Real Ordinaria, sin tocar con los que gocen del fuero de Marina ni de otro privilegio ni exención legítima alguna, para que, en la hora de las cuatro de la tarde de este presente día, concurran al sitio de la Casa Escuela y estando juntos y congregados, y confesando ser la mayor y más sana parte de los que al presente hay y residen en esta dicha Población, de que se pondrá fe, se les haga saber y notifique en primer lugar el citado Real Despacho del cometido y sucesivos autos y demás diligencias obradas: En segundo lugar que ínterin Su Merced permanezca en esta Población evacuando dicho Real cometido, le reconoz-

can, hayan y tengan por tal Juez y Justicia Real y ordinaria, y que como tal le obedezcan en todos los casos y cosas que al empleo pertenecen, so pena de ser castigados como inobedientes. Y en tercer lugar que conforme a lo prevenido en dicho Real cometido, acuerden y deliberen, si dicha Jurisdicción ordinaria en esta Población con sus Ramos de economía y policía quieren que se ejerza por un Regidor con sujeción a la Justicia ordinaria del Real Valle de Camargo, o quieren que se ejerza por Alcaldes, y otros Oficiales de Justicia, por sí, y con total independencia de la del dicho Real Valle: en cuyo acto guardarán dichos vecinos toda modestia sin inquietud ni alteración alguna, ni unos con otros, observándolo así en todos los demás que ocurran y para que sean convocados, pena de proceder contra los revel-des a lo que haya lugar: Y para la convocatoria se libre despacho cometido a Juan del Río, a quien S. M. elige y nombra, por ahora, Ministro Alguacil para que acompañe y evacue la diligencia con puntualidad de dicho Despacho.

Así lo dijo, mandó y firmó su mrd. en esta Población del Astillero a quince de junio de mil setecientos noventa y cuatro, doy fe. Licenciado don Josef de Oruña Pumarejo. Ante mí Jacinto Tagle.

Documento número 12

Habiéndose convocado el vecindario por medio del despacho que se libró en el propio día y diligenció el Ministro Alguacil provisionalmente nombrado, señalando la concurrencia en el sitio de la Casa de la Escuela de primeras letras y a la hora de las cuatro de la tarde, tuvo efecto la concurrencia de todos y mayor parte de vecinos sujetos a la jurisdicción real ordinaria, los cuales presididos por dicho señor Comisionado, dieron y los que supieron firmaron, por su testimonio, la respuesta siguiente: Acuerdo.—En esta Población del Astillero y Casa de Escuela del mismo, a quince de junio de mil setecientos noventa y cuatro, habiéndose congregado Ignacio Martínez.—Don Andrés de Yarto.—Manuel de Echave.—Don Domingo de la Cuesta.—Martín de Aizpurúa.—Antonio Ruiz.—Baltasar de Aguirre.—Juan Ibasetta.—Francisco Cagigas.—Francisco de Olazabar.—Santiago Ruiz.—Sebastián de la Fuente.—Juan de la Fuente.—Pedro Roser.—Joaquín de la Fuente.—Juan de Rozas.—Vicente del Río.—Josef Antonio de Aguirre.—Andrés de Rosé.—Francisco Unanue.—Gonzalo de Chave.—Don Josef López de Flores.—Don Raimundo de Santa Marina.—Don Domingo de Aguirre en nombre de don Juan Aguirre su padre y de quien por su ancianidad asegura tener su poder y facultad para esta concurrencia.—Antonio González.—Santiago Pérez.—Miguel de Jáuregui.—Fernando Bárcena.—José Antonio Guereta.—José del Río.—Pedro de Olazabar.—Vicente de Egaña.—Domingo de Orbea.—Antonio Beraza.—Josef Fernández.—Pablo Campiña.—Juan Antonio Cacho.—Juan de la Piedra.—Miguel de Gárate.—Domingo Salmón.—Agustín de Zabala.—Francisco Rementería.—Josef de Uría.—Francisco de Urquizar.—Josef de Hoa.—Pedro de Berechaga.—Juan del Río.—y Francisco de Egaña; quienes confiesan ser la mayor y más sana parte de los vecinos que habitan en esta Población del Astillero, de que vo el infrascrito escribano doy fe.—Así congregados y presididos del señor Comisionado, les leí e hice saber por su mandado, el Real Despacho de su

Majestad y señores de su Real y Supremo Consejo de Castilla, su fecha veinticuatro de diciembre del año próximo pasado de mil setecientos noventa y tres; el otro posterior de once de marzo del corriente año en que se dio la comisión particular para la ejecución del primero; los autos y diligencias en su consecuencia obradas; y de estar el Subdelegado de Marina y el Comisario de Santander, enteramente separados del uso y ejercicio de la Jurisdicción Real ordinaria y sólo con lo respectivo a Marina; y últimamente el Auto en este día proveído por el señor Comisionado que ha motivado esta concurrencia; todo en persona de dichos vecinos, y enterados, dijeron: Que obedecían y obedecen dichos Reales Despachos y en su consecuencia, unánimemente quieren y consienten que en esta dicha Población se establezca la forma de gobierno con total independencia del Valle Realengo de Camargo, nombrando un Alcalde que ejerza la Jurisdicción Real y ordinaria, dos Regidores primero y segundo Generales, un Procurador Síndico General y un fiel de fechos ínterin logran Escribano público con la dotación correspondiente: Así lo dijeron y respondieron y lo firmaron con su mrd. todos los que saben y en fe yo el Escribano Licenciado don Josef de Oruña y Pumarejo.—Ignacio Martínez.—Andrés de Yarto.—Manuel de Chave.—Martín de Aizpurúa.—Domingo de la Cuesta.—Juan de Ybasetta.—Francisco de Olazábal.—Sebastián de la Fuente.—Juan de la Fuente.—Pedro Rosé.—Joaquín de la Fuente.—Vicente del Río.—Juan de Rozas.—Josef Antonio de Aguirre.—André de Rosé.—Francisco de Unanue.—Josef López Flores.—Gonzalo de Echave.—Raimundo García Santa Marina.—Con poder de mi padre don Juan de Aguirre y en nombre Domingo de la Cuesta...*.

La lectura de esta documentación, importantísima para el conocimiento de la historia local durante los años a que la misma se contrae, sugiere algunos comentarios:

Don Juan de Herrezuelo que suscribe los primeros pedimentos, no debía residir en El Astillero, o al menos, no estaba al tanto de su desarrollo y evolución. El documento número 2, no es sino una rectificación del primero y de ambos así como de cuanto llevamos dicho a lo largo de esta monografía, se deduce que «...hace más de medio siglo que el territorio donde se situó dicho Astillero, no tenía casa ni habitación alguna, hasta que con motivo de haberse elegido para la construcción de navíos, se fabricaron tres casas por cuenta del Rey para que sirviesen de hospedaje del Comisario de Marina y otros dependientes de ella...».

Estas tres casas así como la capilla de San José y algunos almacenes, son, sin duda, las construcciones de Gaztañeta durante los años en que estuvo al frente del Astillero y de las que nos hemos ocupado al tratar de tan ilustre personaje.

* Siguen más nombres y una diligencia pero no es posible copiarlos porque la hoja última del expediente, ha desaparecido casi en su totalidad.

En la época de don Jacinto de Navarrete se amplió la capilla de San José, extremo este que, al parecer, era desconocido para el Sr. Herrezuelo, así como la Casa del Rey a la que se añadió un amplio pabellón orientado en dirección Norte-Sur.

Para los años 1750, ya debieron haberse levantado en El Astillero numerosas viviendas, a juzgar por las muchas familias que en él habitaban según consta en los Padrones del Catastro del Marqués de la Ensenada, cumplimentados en el año 1753. Y casi 40 años más tarde, o sea, en 1790, ya habitaban en la Nueva Población, según manifiesta el Sr. Herrezuelo, 80 vecinos con sus familias, o sea, que ya tuvieron que construirse viviendas fuera de la calle que hoy llamamos del Almirante Churruca, la más antigua y típica de la población.

Otro hecho importante que consta en el primer pedimento es, «...que habiendo solicitado hará cosa de veinticinco años (hacia 1765), los vecinos del lugar de Guarnizo, se les pagase el terreno del Astillero, seguido pleito, en el vuestro Consejo, se resolvió que se le diesen siete mil y más reales por una vez y trescientos sesenta y siete anualmente, que es lo único que se ha cumplido...». Omite que la resolución comprendía también el pago del salario del cirujano y el del maestro de primeras letras.

No compagina bien la manifestación del Sr. Herrezuelo cuando dice que la población iba creciendo cada día más, con lo que dejó escrito al año siguiente (1791) don Gaspar Melchor de Jovellanos cuando paró aquí en viaje para La Cavada; «Guarnizo —decía— era un lugar reducido a nada y en Astillero había bastante población pero que empezaba a decaer desde que no le cuadraba el nombre, aunque aún se construía algo para particulares». Que la población iba a menos, es evidente, pues en «El Estado de los Ayuntamientos Constitucionales» consta que El Astillero tenía en el año 1822, una población de 63 vecinos con 404 almas y en el año 1848, 65 vecinos con 334 almas.

Creemos que la población del Astillero alcanzó su cota más baja precisamente en los primeros años del siglo XIX.

Se hace constar en el documento número 3, que a un habitante recién llegado al Astillero, nombrado don Román Santa Marina, de Santander, le fue concedido «un dilatado terreno que ocupa más de lo que tienen todos los demás vecinos», usando el Comisario de un despotismo ajeno a toda razón y destacando los gravísimos inconvenientes que este hecho entraña.

La verdad es que este terreno que el señor Santa Marina estaba cerrando apresuradamente, fue concedido, efectivamente, para cultivo e instalación en él de una fábrica de sidra, como se desprende del documento número 9, pero la concesión no permitía efectuar su cierre.*

* No debe sorprender como algo peregrino, la autorización oficial concedida para instalar en El Astillero una fábrica para la obtención de sidra, proyecto que no prosperó.

Precisamente por aquellos años, se iniciaron y adquirieron gran auge en Santander diversas fábricas de cerveza; en 1.º de julio de 1787, después de vencer grandes dificultades, don José Zuluaga puso en servicio en Becedo su gran fábrica de cerveza. Don

Ignoramos si figuran en algún lugar las diligencias posteriores que debieron ser largas y laboriosas, hasta que este importante acuerdo de la vecindad fuese sancionado por el Rey, ya que mediaron seis años desde que se adoptó, hasta el año 1800 en que se considera que se creó realmente la nueva municipalidad.

Cierto que en este período de seis años, los últimos del siglo XVIII, el Gobierno Español, así como todos los de Europa, estaba cargado de preocupaciones mucho más importantes, derivadas principalmente de la revolución francesa con la que, como es natural, no simpatizaba; lo demuestra el hecho de que con fecha 6 de agosto de 1790 se había ya publicado un orden prohibiendo la venta en España de una partida de chalecos procedentes de Francia, porque traían bordada la palabra «LIBERTE».

Los acontecimientos nacionales se prodigaban; el 14 de diciembre de 1788 ya había fallecido Carlos III Rey de España y Nápoles y nombrado sucesor días más tarde, Carlos IV; el 21 de enero de 1793 fue guillotinado Luis XVI y dos meses más tarde (25-3-1793) España declaraba la guerra a Francia con la que se firmó la paz dos años después perdiendo parte de la Isla de Santo Domingo...

Hasta que Gaspar Melchor de Jovellanos se hizo cargo del Ministerio de Gracia y Justicia el 13 de noviembre de 1796 y nombrado Secretario de Estado justo un año después, no parece que adquirieran el debido ritmo y fluidez las resoluciones administrativas de este tipo.

No hemos encontrado documentación alguna que testimonie el nombramiento oficial del primer Alcalde titular, ni quién fuera éste, del Ayuntamiento del Astillero; es fama que ello ocurrió en el año 1800 y de momento, a ello nos atenemos.

A partir de entonces, la historia de Guarnizo que continuó formando parte del Real Valle de Camargo, y la del Astillero que estrenaba municipalidad, es objeto del segundo tomo de la presente «Crónica».* ...

* Es curioso observar la lentitud con que el nombre del Real Astillero de Guarnizo fue evolucionando hasta llegar al actual.

Se aprecia claramente ojeando el libro de la cofradía del Patriarca San José, fundada en el año 1753 y que levantaba periódicamente sus actas en la misma capilla real. Sus actas comenzaban:

18-3-1801.—En esta Real Capilla de nuestro Patriarca San José, sita en esta *Nueva Población del Real Astillero de Guarnizo*.

4-1-1804.—Real Capilla del Patriarca San José, sita en esta *Nueva Población del Astillero de Guarnizo*.

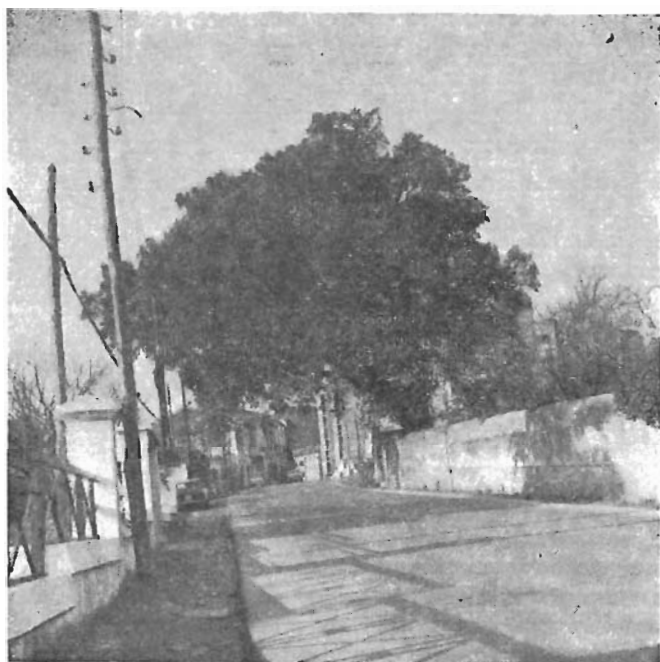
18-8-1817.—Capilla del Patriarca San José de esta *Nueva Población del Astillero*.

10-3-1827.—En la Iglesia Capilla del Patriarca San José, sita en esta población *del Astillero*.

18-3-1850.—En la capilla de San José, sita en el pueblo *del Astillero*.

Figuran, como es natural, muchísimas actas intercaladas, en algunas de las cuales no consta el lugar en que se encuentra la capilla de San José, posiblemente por no saber a ciencia cierta como ponerlo.

O sea, que se tardó 30 años en fijar a la nueva población la denominación escueta del Astillero.



Secular encina cuyas inmensas quimas arquean espectacularmente la calle de la Industria. Este cupulífero por la vertiente Sur y «La Fuentuca» por la vertiente Este, son mudos testigos de toda la historia del Real Astillero de Guarnizo fundado en la época de los Austrias. (Foto Molino).

ANEXOS

ANEXO NUM. 1

Nombres de embarcaciones en uso a partir del siglo XVII y breve descripción de las mismas (100).

«NAVE, NAO O NAVIO es bajel de alto bordo, de mucha capacidad y fuerte para constrar las tempestades y olas de la mar, ofender a los enemigos y defenderse de ellos. Hay tres géneros de naos en la fábrica española: una de pozo, que son de dos cubiertas y eran las que antiguamente (y aún hasta nuestros tiempos) se preferían para la guerra; otras de una cubierta, lo cual sólo puede practicarse en embarcaciones pequeñas, y otras de tres cubiertas, que llaman de puente corrido, que es la fábrica que hoy florece y ha parecido la mejor.

»GALEONES tomaron el nombre de la galera, aunque son navíos más fuertes y menos ligeros, pero que sufren los golpes de agua por ser de alto bordo. Es el principal género de naos de que se valen en la carrera de Indias.

»URCAS son una embarcaciones extranjeras planudas, y por lo general de poca fortaleza y aguante.

»FRAGATAS es nombre que tanto comprende a la de fábrica española como a la de extranjera, y se llaman así las naos largas y fabricadas para de guerra al uso moderno.

»PINGUES y FELIBOTES son unos navíos de pozo que no tienen llana la popa, sino con roda en ella como en la proa, por lo cual se llaman navíos de dos rodas; y son planudos y de poco puntal, con que sólo tienen de bueno el ser de menos riesgo para montar barras y bajos; pero en lo demás son embarcaciones de poca defensa para la guerra, y de mal aguante para los temporales.

»CARRACAS son las naos grandes de prolia navegación que para la de Indias usan los portugueses.

»PATACHES es nombre genérico de las embarcaciones pequeñas que lleva una armada para repartir las órdenes, rondar los bajos y hacer las demás diligencias que el general ordenare.

»SAETIAS, CARABELAS, POLACAS O POLLACRAS, FLAUTAS, TARTANAS y GALIZABRAS son embarcaciones del mar de Levante, y de velas latinas, siendo de 100 toneladas, poco más o menos, y rara es la de esta calidad que pasa de 200, y hay pocas que lleguen; y en cuanto a *tartanas*, lo regular es que sean de 40 a 70 toneladas, como se dice adelante.

»GALERA es la embarcación más antigua y conocida de España, y GALEAZA (que antiguamente se llamaban MAHONAS) son compuestos entre galera y nao de alto bordo, así como VERGANTIN viene a ser lo mismo que una galera pequeña; pero galeazas las suele haber hasta de 700 toneladas y que aguantan 60 piezas y 1.500 hombres, y tienen las mismas velas que un galeón. También hay embarcaciones que llaman CARABELAS DE TUNEZ, de a 40 piezas, velas redondas y hasta 300 toneladas de porte.

»BARCOS hay de diferentes maneras, unos con masteleros de velas de gavia, y destos se llaman los mayores GABARRAS, que las suele haber de 150 pipas, y los menores BARCOS OTORGADOS, que son una media entre las gabarras y los BARCOS LUENGOS, y estos últimos son el más ligero género de embarcaciones que se ha inventado.

»Las PINAZAS que en el mar de Cantabria usan son del porte que las gabarras en Sevilla, aunque con alguna diferencia en la fábrica, y por lo general no tan grandes.

»ZABRAS son embarcaciones también de la costa de Cantabria, bien que ya hoy menos usadas, porque eran las naos de 100 a 200 toneladas con que usaban las pesquerías y el corso, y para uno y otro es ya lo común usar fragatas.

»TARTANA son unas embarcaciones de porte de barcos otorgados o algo más y de velas latinas, mareaje de levantiscos, los cuales son muy a propósito para enmararse a pescar, y algunas se han despachado por avisos a las Indias, y han tenido buen suceso en la navegación; pero es forzoso permitirles tres o cuatro marineros extranjeros para las velas, porque los españoles no entienden aquel mareaje.

»BALANDRAS son unas embarcaciones muy usadas de los ingleses, del porte de las gabarras, pero más ligeras; tienen mayor y bauprés, y no trinquete; son de mucho aguante.

»FALÚAS se llaman un género de barcos con carrozas, de que se usa para las personas principales en los ríos y en los puertos, y LANCHAS, ESQUIFES o BOTES las embarcaciones pequeñas que se llevan en los mismos navíos para barquear de unas a otras en la mar y para ir a tierra en los puertos».

Hasta aquí la relación de Veytia, que pretendemos completar con la sucinta descripción de otras naves mediterráneas y del litoral de España usadas desde que la Marina se ofrece con algún orden.

ALBATOZA, embarcación pequeña con cubierta.

ALGIBE, genérico de embarcación para el servicio de aguadas.

BAJEL, genérico de embarcación de mediano porte.

BALAJÚ, pequeña nave berberisca.

BALLENERO, el buque dedicado a la pesca de la ballena.

BARCA o ALIJADOR, barcaza o lanchón, sin vela, para carga y descarga.

BARCA o BARJA, batelillo de fondo plano a vela y remo, de 20 a 30 pies de eslora y 5 ó 6 de manga; usado principalmente en rías.

BARQUETA o BARQUILLA, barca muy chica (CHINCHORRO).

BATEA, embarcación rectangular de costado, proa, popa y fondo planos (en puertos y arsenales).

BATEL, embarcación menor a bordo en los navíos; también se llamaron ESQUIFE, NAVICHUELO o SUCURRO.

BERGANTINA, embarcación peculiar del Mediterráneo, mixta de jabeque y bergantín, con aletas en la obra muerta de popa, proa de violín o figura y bauprés. Dos palos típles sin cofas ni crucetas, uno con vela redonda y el otro con latina. También los hubo con tres palos; el mayor y mesana con velas redondas y el trinquete con latina. Es una derivación de la carabela.

BOMBARDA, embarcación de dos palos, mayor y mesana, y en la plaza en lugar del trinquete emplazaba dos morteros.

BOMBO, barcaza de gran capacidad, fondo chato y poco calado, sin arboladura. (Para carga y pasaje de ríos).

BOU, pequeña embarcación de pesca.

BRULOTE, embarcación, generalmente de desecho, dispuesta con materias combustibles e inflamables; aunque más bien que embarcación pueda considerársele un artillugio o arma de guerra en la mar.

BURCHO, nave de gran porte, de carga, en forma de tonel y con tres palos. Muy generalizada desde el siglo XII, se conocía en Chipre con el nombre de BUSCIA; en Siria, BUCEA, y BURCIA en la escuadra de Ricardo de Inglaterra.

CABANA, especie de pontón con casamata y dos proas; para carenas a flote.

CACHEMARIN o QUECHEMARIN, pequeña embarcación de dos palos y velas al tercio, un mesana pequeño muy a popa y botalón con focues, gavias y volantes en tiempos bonancibles.

CACHIRULO, pequeña embarcación de tres palos con velas al tercio.

CACHUCHO o CACHUMBILLO, barquichuelo muy pequeño, como el chinchorro, usándose también como nombre genérico de bote viejo.

CAIQUE, esquife al servicio de las galeras.

CANOA, embarcación menor, muy ligera, que se boga con remos en punta.

CAPARRAIZ, barco al servicio de las almadrabas.

CARABELLÓN, igual que bergantín.

CARABAO o ARMADOR, embarcación corsaria.

CARAMUZAL o CARAMUSA, embarcación turca, muy grande, dedicada al transporte. De mucho arrufo y popa muy alterosa. Arbolaba dos palos.

CARBOL, navío turco.

CARCAMÁN y CACHUMBÓN, genérico de buque grande, viejo, malo, pesado y estrafalario.

CARRACÓN, carraca pequeña.

CARRIZADA, almadía de pipas.

CELONES, naves muy ligeras de dos remos.

COCA, embarcación mayor en figura de concha, de origen inglés (cocks), conocida desde 1066 y más propia de mares nortefños que latinos.

COQUETE, igual que chinchorro.

CORBETA, fragata pequeña.

CUTER, embarcación de origen inglés adoptada en España, con velas al tercio; mesanilla o cangreja en pequeño palo a popa, y foques.

CHIALANA, bote de proa muy aguzada; popa cortada y fondo plano. Usado en diques de carena cuando tienen agua, para trabajar al costado de los buques.

CHAMBEQUIN o JABEQUIN, jabeque con aparejo de fragata.

CHALUPA, embarcación pequeña con cubierta y dos palos comunmente aparejados a modo de goleta.

CHARANGUERO, pequeña embarcación costanera, en Andalucía, y especialmente usada en el Guadalquivir. Sin cubierta, un palo a proa con vela al tercio, mesanilla y botolón para un solo foque.

CHARRÚA, urca de mediano porte.

CHATA, gabarra o lanchón usado en los arsenales para transportar grandes pesos y dar a la quilla.

CHINCHORRO, el menor bote de a bordo.

CHOPA, chopeta o chupeta, igual que carroza.

DIATE, embarcación portuguesa muy poco usada en el Mediterráneo. Dedicada al cabotaje; con dos palos y velas cangrejas.

DICROTA, antigua embarcación griega con dos timones y dos proas. También se denominaron así las galeras con dos órdenes de remos.

DORNA, embarcación gallega, con los costados y fondo de tingladillo y mucho lanzamiento a proa; una o dos velas al tercio y timón-palo con más calado que la quilla. También se llamó así a una pequeña embarcación a vela y remos usada exclusivamente en los puertos o bahías muy abrigadas.

DUNDI, especie de goleta con dos palos, el mesana tiple y mucho menor que el trinquete, ambos con velas cangrejas, foques y escandalosa, más una intermedia cuadrada sin envergar, y un juanetillo volante en el mesana.

ESCAMPAVÍA, pequeña embarcación a vela, a bordo de los grandes buques para reconocimiento y descubiertas; también se le llamó MOSCA.

ESCORCHABUCA o ESCORCHAPINA, embarcación pequeña —no descrita— mencionada en el «Epistolario de Felipe II».

ESCURA, goleta; del inglés *schooner*.

ESQUIFE, bote de popa y proa igualmente aguzadas, con cuatro o seis remos en punta.

FALUCHO, pequeña embarcación de un palo muy inclinado a proa, con vela latina; pequeño botolón para un foque y en algunos mesanilla.

FALÚA, bote grande con carrozas; dos pequeños palos con velas cangrejas o latinas, y veinte o más pares de remos. Fue embarcación de respeto en las escuadras para el uso de los altos mandos. Antiguamente se llamó FALUCA.

FUSTA, embarcación semejante a la pinaza y a la carabela; de unas 300 toneladas, con tres palos y remos; ya conocida en tiempos de Alfonso el Sabio y usada casi hasta nuestros días por turcos y berberiscos.

GALEOTA, pequeña galera con 16 ó 20 remos por banda y un hombre a cada remo.

GANGUIL, pequeña embarcación a modo de barca, con un solo palo y vela latina; proa y popa iguales; destinada generalmente a la pesca. También se llama así hoy a la usada para transportar el fango y arena de los dragados, y adopta diferentes formas y acomodos para este servicio.

GOLETA, embarcación fina y rasa, con unos 100 pies de eslora como máximo. Dos palos con velas cangrejas —en la actualidad *marconis*—. Algunas arbolan masteleros para gaviás y juanetes y también cangreja a popa en palo mesanilla.

GABARRA, en su acepción de urca grande usada en Francia (de *gabarre*) para transportes. Montaba alguna artillería. En las costas andaluzas se relacionó luego con alijador, chata y lanchón.

GABARRÓN, aumentativo de gabarra y también casco forrado interiormente de plomo y destinado a algibe.

GUARDACOSTAS, diferentes embarcaciones destinadas al servicio que su nombre expresa y a la persecución de naves contrabandistas y piratas.

HALOQUE, antigua embarcación mencionada en la ley 7.ª, título 24 de la 2.ª Partida.

JÁBEGA, BOL O BOLICHERA, embarcación menor que el jabequín y de mucha manga.

JABEQUE, embarcación peculiar del Mediterráneo, a remo y tres palos dispuestos muy particularmente. Los hubo también aparejados de polacra que montaban hasta 30 cañones, y se llamaron *jabeques-redondos*, que existieron en nuestra armada hasta el último tercio del siglo XIX.

JABEUÉN, lo mismo que jabequín.

LANCHA, la mayor de las embarcaciones de a bordo, en la que podía armarse un palo con vela.

LANCHA DE ATOAJE, de igual figura en popa y proa, que se boga en pareles y se gobierna con espadilla; destinada antes al remolque en los puertos; llamándose en los de Cantabria TRINCADURA.

LANCHÓN, LANCHILLA O LANCHITA, pequeña embarcación en servicios de arsenales.

LAÚD, embarcación mediterránea de mucha eslora y poca manga semejante al falucho, aunque sin foques, aletas ni mesanilla.

LEÑO, embarcación antigua semejante a la goleta, a remo y velas, y muy usada en el Mediterráneo.

LONDRO, pingue o barca.

LUGRE, embarcación más bien pequeña, por lo general de tingladillo, mucho calado a popa, tres palos con velas latinas o al tercio, sobre los que suelen izar una gavia volante.

MOJARRA, pequeño barco de servicio en las almadrabas.

NAO, genérico de bajel de aprovisionamiento en las armadas.

NAVE, genérico de embarcación de gran porte.

NAVETA, bajelillo de origen indiano.

NAVICHUELO, igual que batelillo, y también genérico de barco pequeño.

NEGRERO, embarcación de diferentes portes y arboladuras, dedicada a la trata de negros.

ORIA, pequeña embarcación napolitana para la pesca.

PAILEBOT (del inglés *pilot's boat*), goleta pequeña, rasa y fina, sin gavias.

PALANGRERO, marrajera, pequeño falucho dedicado a la pesca con palangres.

PAQUEBOT o PAQUEBOTE, semejante al bergantín, aunque menos fino de líneas. Velas redondas como en las fragatas y sin cangreja en el mesana; poco frecuente en las costas de España.

PATRONA, la galera montada por el jefe de la flota.

PERMA, pequeña nave turca.

PICUA, pequeño bote de popa aguda y muy ligero.

PINGUE, embarcación parecida al jabeque, aunque más alterosa y llana de proa y de mayor calado. A remo y vela. Dos palos machos y al extremo de popa un mesanilla con entenas. Es lo mismo que el PINCHE, PINCO o filibote.

PINO, igual que bajel.

PIRAGUA, barquichuelo en forma de artesa, pero con quilla, más alto de bordas que la canoa y acrecidas con cañizos. Aunque de una sola pieza es embarcación característica de los indios; se usó a bordo de nuestras naves por su solidez y fácil manejo.

POLACRA, goleta con el palo de proa tiple como el mesana, sin cofas ni crucetas y velas de bergantín.

PONTÓN, barco chato de extremos cuadrados, sin lanzamientos. Auxiliar remolcado o fondeado, como depósito de mercancías, y especialmente de carbón.

PRAMA, buque grande de varenga llana, popa tajada y tres palos. Montaba una batería de grueso calibre y dos morteros. En Francia, *prame*; a modo de batería flotante.

QUECHE, embarcación holandesa muy usada en el Mediterráneo, de extremos iguales, sin lanzamiento, un palo con cangreja y diversos foques; con orzas de deriva. Las hubo entre 50 y 300 toneladas de porte.

QUECHEMARÍN, igual que cachemarín.

SAICA, embarcación turca, muy alterosa, de dos palos, sin juanetes, aparejados como el queche. Ulloa la define rasa y con velas latinas, clasificándola en la línea de galeotas, jabeques y tartanas.

SANDALA, en Levante, lanchón de carga.

SERENÍ, la tercera embarcación menor en el servicio de un navío. Igual que bote, SERENÍN o chinchorro.

TAFURCA, gabarrón o PASACABALLO.

TARDANTE, embarcación antigua parecida a la saetía.

TARIDA, nave parecida a la tartana, ya usada en el Mediterráneo por el siglo XII para conducir caballos y máquinas de guerra. Las Partidas la denominan CARRIDA.

TRABACCOLOS, nave de cabotaje, muy usada en el Adriático hasta fines del siglo XIX. Proa y popa redondas y ésta sin lanzamiento alguno; timón encabezado sobre la roda con mando a palanca. Dos palos: el de proa, tiple, y el mesana con pequeño mastelero; velas cuadradas y foque a botavara, que sustituye al bauprés. Con algún porte más de los usados en el Adriático se conocieron en nuestras costas de Levante por el siglo XVIII.

TRINCADURA, lancha auxiliar.

TUTA o SARDINERA, barca destinada a la pesca de sardinas proa aparejado, como en las polacras; mayor en el centro con vela latina y batículo.

VASO, genérico de bajel.

VELACHERO, pequeña embarcación de cabotaje con un palo a

VETA, igual que ganguil.

ZATA o ZATARA, igual que balsa.

ANEXO NUM. 2

Matrícula de marina del Departamento del FERROL en el año 1786 y dotación de los buques en el año 1787 (101).

Matrícula de marina:

Provincia del Ferrol	—	2.118
» Pontevedra	—	7.139
» La Coruña	—	2.098
» Vivero	—	938
» Avilés	—	1.596
» Rivadesella	—	504
» Santander	—	1.074
» Vizcaya	—	1.212
» Guipúzcoa	—	1.007
Total:	—	17.686
La matrícula de Cádiz era de	—	10.479
Y la de Cartagena de	—	23.216

Esto sin contar la Maestranza que ascendía en total a 7.200

Dotación de los buques en 1787 era:

	Número de buques	Tripulación que por término medio necesitaba c/u.	Dotación
Navíos	67	800	53.350
Fragatas	44	350	15.400
Corbetas	3	200	600
Jabeques			
Balandros			
Bergantines			
Urcas	166		20.000
Galeras			
Paquebotes			
	280		89.350

ANEXO NUM. 3

Ordenanzas del Valle de Camargo del siglo XVII (102).

El 9 de agosto de 1620 se aprobaron en Herrera del Valle de Camargo, unas Ordenanzas para su aplicación en el propio Valle y, como es natural, en Guarnizo al que pertenecía. Guarnizo estuvo representado en dicho acto, al parecer, por don Pedro Tesillo.

En aquella época, la producción más importante en esta zona era el vino, el maíz y el trigo, en este orden. Gran parte, pues, del articulado gira en torno a estos productos, jornales para su cultivo, administración y precios de venta.

Así, los artículos 1.º y 2.º prohíben traer vino de Castilla, Ribadavia, Jerez y de otras partes, pues por su fuerte competencia, no es posible vender las propias cosechas, ocasionando el empobrecimiento de muchos vecinos e incluso la emigración por este motivo.

Item ordenaron —dice el artículo 3.º— y mandaron que en este valle haya provisión de carne, cabrón, carnero y vaca, según el tiempo de cada cosa y razón de ella, que se entiende: Carnero todo el año; cabrón desde Pascua de Resurrección hasta San Juan de junio; y vaca desde el dicho día de San Juan hasta el día de Carnestolendas siguiente en cada año».

Los cosecheros de pan y vino así como los pescadores, tenían obligación de vender sus productos dentro del término del Valle «sin que los pudiera llevar ningún forastero». Únicamente podían salir fuera del término cuando éste estaba ya abastecido y en todo caso «con licencia de la justicia y regimiento del Valle».

Se dice en el artículo 12.º que en vista de los abusos que existían en la determinación de jornales tanto en el campo como por oficiales, se ordena «que ningún hombre jornalero de trabajo del campo, lleve de jornal por un día, más de un real y la comida; y la mujer medio real; y el oficial de carpintería y cantería, sastre y cualquier otro oficio, no pueda llevar ni lleven más de un real y medio cada día y la comida». Quien incumpla esta orden, pagaría una pena de 600 maravedís por cada jornal abusivo, tanto por el que lo paga como por el que lo recibe.

En resumen, una Ordenanza inteligente, concebida principalmente en defensa de los camargueños ya que eran en su mayor parte pobres, como consta en su artículo 18, con ocasión de prohibir la asistencia a ninguna Misa Nueva fuera del Valle, por los excesos y daños que ello traía consigo.

ANEXO NUM. 4

Colecciones de documentos de especial interés para el Real Astillero de Guarnizo.

Transcribimos a continuación, algunas notas que quizá puedan servir a futuros estudiosos e investigadores del Real Astillero de Guarnizo.

Colección Vigodet (don Casimiro):

Después del fallecimiento de este Capitán General de la Armada aficionado a papeles, el Capitán de Fragata don Ramón Martínez y Pery entregó en la Biblioteca Central a nombre de sus herederos, una pequeña colección compuesta de nueve legajos con 674 documentos manuscritos y 56 tomos y cuadernos, varios autógrafos. Hay entre ellos estudios de pertrechos singularmente de cuanto atañe a la fabricación de jarcias y una reseña histórica no terminada de la Marina Militar de España en el siglo XVIII desde el Ministro Alberoni. De los tres capítulos que tiene esta Memoria, el primero trata de Organización, Expedición y Combate; el segundo de la rama de la construcción; el tercero de arsenales, acompañando a cada uno varios documentos justificativos, algunos de gran rareza, sobre costo de arsenales y buques, incluyendo entre los primeros, a los astilleros de Guarnizo y Colindres. «*Disquisiciones Náuticas*», tomo IV, pág. 403. Colección particular de Vigodet.

Colección de Simancas:

En la Colección de Simancas, artículo 4.º, núm. 950, existe un documento referido al año 1590 titulado, «Relación de los dineros con que se ha proveído desde noviembre del año 1588 hasta fin de junio de 1590 para la fábrica y perterchos de algunos navíos que se hacen en Guarnizo y Bilbao y lo que es menester para acabarlos en todo punto de lo necesario para salir

a navegar, conforme a las Memorias y relaciones de Inventario que han enviado Hernando de la Riva Herrera y el Capitán Agustín de Ojeda». «*Disquisiciones Náuticas*» de Fernández Duró, tomo V, págs. 369-70.

Biblioteca Central:

Existe encuadernada en un grueso volumen en folio, una serie de documentos titulados «Apuntes sobre Construcción Naval», casi todo en torno a las construcciones de Guarnizo «Príncipe» y «Victorioso». Estos documentos y planos vienen relacionados en la obra «*A la Mar Madera*», libro V de «*Disquisiciones Náuticas*» de don Cesáreo Fernández Duró. Esta documentación es de la época en que se construyeron los navíos.

Colección Vargas Ponce:

En esta Colección, legajo 2 figura el documento por el que se manda que pasen a Guarnizo 400 ó 500 carpinteros de Guipúzcoa para las construcciones que se hacían en este Astillero. «*Disquisiciones Náuticas*», tomo V, página 395.

ANEXO NUM. 5

Naufragio de la fragata «San Jorge» frente a la canal de Guarnizo.

La fragata «San Jorge» era uno de los buques del convoy inglés apresado sobre las Terceras por la escuadra de don Luis de Córdoba en 1780; habilitada como urca de 6 cañones y 104 hombres de tripulación, fue destinada al mando del Teniente de Fragata don José Pérez Sigler, a trasladar de Santander al Ferrol, cañones y balerío de la fábrica de La Cavada y madera de construcción.

En su último viaje recaló sobre la ensenada del Sardinero en 1.º de septiembre de 1784. Tomó dos prácticos para entrar en Santander y alcanzó su fondeadero ordinario en la poza de los Mártires, estando el viento fresco del Oeste. Al pasar la barra tocó tres veces la fragata, sin que por entonces se le conociese avería aunque fondeó en el promontorio para observarla. Siguió al día siguiente para dentro con viento bonancible Noroeste y con la marea vaciante, al llegar frente a la canal de Guarnizo, aconchó sobre un banco de arena. Como nada podía hacerse hasta la pleamar, se procedió a calar vergas y masteleros así como alijar pesos principales con las embarcaciones locales; pero a medida que bajaba el agua, se observó que entraba en el buque cada vez mayor cantidad, notándose igualmente progresivo quebranto del buque.

A la hora de la bajamar, partió los baos y con las cubiertas levantadas, se observó que nivelaban las aguas del interior con las del exterior, o sea, que la fragata se había partido por el centro.

Las providencias se limitaron, por tanto, a descargar los pertrechos y sacar los palos, pero respecto al casco, los remolinos de arena que mueve la corriente en aquella parte, lo enterraron 7 pies de proa y 9 de popa.

Se acordó quemarlo en caso de que no hubiera licitador en la subasta para aprovechamiento de madera y herrajes para que no quedara obstruída parte tan principal del puerto; mas no se llegó a aquel extremo por haberse presentado una proposición al efecto, por la cantidad de 2.316 reales en que fueron adjudicados los restos del «San Jorge».

En el sumario instruído por el suceso se acreditó haber tenido lugar el accidente por ignorancia de los prácticos que fueron trasladados al Departamento del Ferrol para ser procesados.

ANEXO NUM. 6

Jovellanos y la repoblación forestal en la Montaña.

Entre las fábricas de artillería de La Cavada y Liérganes y las explotaciones forestales para la construcción de navíos, mucho más las primeras que las segundas, asolaron los montes de nuestra provincia. Veamos cómo pensaba sobre este importante tema don Gaspar Melchor de Jovellanos, según consta en su informe reservado de 12 de diciembre de 1797, tras su recorrido por esta zona, publicado por B. A. E. tomo 87, pág. 248.

La repoblación de los montes exige mayor atención de parte del gobierno. El gran consumo de carbones amenaza a los distantes con la misma suerte que han sufrido los cercanos si una policía bien regulada no asegura su renovación. Es preciso abrir los ojos en este punto y huir de los vicios que han arruinado nuestros montes: reglamentos, de una parte; desperdicio y miserable abandono, de la otra.

La repoblación de los montes fuera menos difícil si no se hubiese vacilado tanto sobre los medios. Se han dividido las opiniones entre la siembra y la plantación, y fuera de desear que en vez de disputas se hubiese abrazado cualquiera de los dos medios y más que fuese el peor. El último podrá ser más costoso, pero parece el más seguro, porque la siembra será siempre muy difícil y aventurado en montes bravos, pedregosos, pendientes y faltos de tierra, cuales son los de aquel país. El de plantar es más cierto y conocido, y mientras la experiencia habla en su favor en los montes de Guipúzcoa, Vizcaya, Montaña, Asturias y Galicia, y casi en todos los de propiedad particular en lo restante del reino, repoblados por este medio, vemos en las cercanías del *Portillo* los cercados y sementeras hechos por dirección de Musa, sin que haya brotado en ellos una docena de hayas.

Adóptese, pues, el método de plantar sin que por eso se excluya el de la siembra, y fíese este encargo no a hombres especulativos, sino a prácticos y experimentados. Desde Guipúzcoa a *La Cavada* hallé por todas partes la

opinión desfavorable: en la materia, lo era en sumo grado don Miguel Velandía. Esto me hizo buscarle en Marrón, y en nuestra ligera entrevista conocí que tenía tanto celo como conocimiento y experiencia en el ramo de plantíos. Creo, por tanto, que convendría comisionar a este sujeto para que, reconociendo los montes de la dotación de *La Cavada* y procediendo de acuerdo con el actual ministro de ella, cuidase de su conservación y reparación.

Si V. M. lo resolviese así, no habrá que sujetar a Belandía a métodos ni reglamentos. Siembre, plante, cerque, haga lo que mejor le pareciere, con tal que camine a su fin. Establézcase, sí, el orden conveniente en los gastos de la operación y en su cuenta y razón, sin lo cual ninguna empresa será bien dirigida. En ésta se deberá empezar por las inmediaciones de *La Cavada*, donde, y en las cercanías de *Tixero*, he visto excelentes terrenos comunes que están clamando por árboles. Y es por cierto cosa dolorosa que tan grande abandono se advierta en medio de tan extrema necesidad.

Mas ora sea plantando o sembrando, el cerramiento de los montes parece indispensable. Sin esta precaución, el voraz diente de los ganados nada dejará crecer ni prosperar. Ella sola excusará en muchas partes las sementeras y plantíos, porque los montes se reproducen por sí mismos. No se puede dudar el derecho que tiene V. M. a hacer estos cerramientos. Bastará, pues, conciliarle con la necesidad de pastos, en unos pueblos que no conocen otra granjería que la de ganados. Conviene, por tanto, hacer los cerramientos por tercias, cuartas o quintas partes de los montes, dejando las restantes libres y en abertal para el pasto. Entonces ningún pueblo tendrá derecho ni razón para quejarse.

ANEXO NUM. 7

Fábrica de cañones de Liérganes y La Cavada.

Por la íntima relación que tuvieron en su tiempo estas fábricas con el Real Astillero de Guarnizo, es lógico que nos refiramos a ellas.

El trabajo monográfico de síntesis más completo y autorizado que existe sobre este tema es, sin duda, el discurso pronunciado por el Excelentísimo Sr. don Fernando González-Camino y Aguirre el día 10 de febrero de 1972 en el salón de actos de la Excma. Diputación Provincial de Santander, con motivo de su recepción como Consejero de número de la Institución Cultural Cantabria.

Tituló su discurso «Las reales fábricas de Artillería de Liérganes y La Cavada», y de él está tomada la mayor parte de esta información.

Existió, en la historia artillera de Santander, como precedente, el «Maestro de hacer bombardas» Juan Simón Ferrero, que en 1405 mandó edificar una ermita a los santos Simón y Judas, en la calle de Río de la Pila.

El Embajador de España en Flandes Baltasar de Zúñiga, inició en 1602 las primeras gestiones para traer a Santander maestros fundidores, eligiendo precisamente la localidad de Liérganes teniendo en cuenta el curso del río Miera y la abundancia de madera para obtener buen carbón. Fue Juan Curcio, belga, el fundador de la fábrica de Liérganes. A poco de fallecer en 1629, aparece como propietario de la fábrica el luxemburgués Jorge Obande quien mejoró la calidad de la fundición, muy deficiente en la época de Curcio; levantó dos nuevos hornos en Santa Bárbara (Riotuerto) y adquiere la empresa gran importancia mediante un acuerdo que regulaba las relaciones entre el Gobierno de Madrid y las fábricas, pero al cabo, la fortuna le vuelve la espalda a Obande y las fábricas se venden en subasta. Fallece el 4 de diciembre de 1643.

Es entonces cuando la familia Olivares (Marquesa de Villacastel) se hace propietaria absoluta de las fábricas.

En el año 1718, reinando Felipe V, se concedió a los técnicos extranjeros, privilegio de hidalguía de sangre mientras trabajasen en las fábricas; luego también de por vida y, finalmente, para sus descendientes. Pero esta concesión tuvo que ser reiterada por Felipe VI en 1755 porque a pesar de lo ordenado, no lo cumplían los «facedores» de los padrones ya que los asentaban en los de «pecheros» en lugar de en los de «hidalgos».

El material se almacenaba provisionalmente en un tinglado construido en Heras, en la ría de Tijero, de donde se trasladaba en pinazas a Santander, al Castillo de San Felipe.

Además de los cañones, se fundían proyectiles de a 24, 18, 16, 12, 8 y 4 libras, que era el peso de cada uno de ellos.

En el año 1726 se fundieron 492 cañones para los navíos que se construían en Guarnizo y poco después se comenzaron a fundir también balas de a 36 libras.

Los cañones se fundían primeramente en moldes de arena, pero más tarde, se utilizó el barro, mejorando notablemente la calidad.

El mineral se traía de Somorrostro, Pámanes y Cabárceno.

Los operarios técnicos eran ordinariamente extranjeros y principalmente flamencos. Entonces surgen por esta zona los apellidos Baldor, Lombó, Solinis, Arche, Rojí, Roqueñí, etc., etc.

Se administraron luego las fábricas por la Corona, pagando a la Marquesa un alquiler, pero ésta no estaba conforme y se volvió a la administración particular, hasta que en 1760, al subir al Trono Carlos III, comienzan las gestiones para que las fábricas pasen a ser propiedad real, poniéndose al frente de ellas el Brigadier Valdés, iniciándose una nueva época de esplendor en el desarrollo industrial de las factorías, introduciéndose notables mejoras técnicas en la fabricación de cañones y admitiéndose nuevos maestros fundidores, especialmente provenientes de Francia.

El 7 de julio de 1781, las fábricas pasaban a depender de la Armada, pues la Escuadra montaba en aquella época diez mil piezas de artillería, mientras que el Ejército contaba con sólo dos centenares. Hay que tener en cuenta que éstas eran las únicas fábricas nacionales de artillería de hierro en España.

En el año 1785 se fundieron 1.138 cañones, más balerío y chatarra. Este fue el año de máxima producción.

En cuanto al carbón, tenían las fábricas acotada, por concesión superior, una zona de cinco leguas a la redonda para abastecerse de madera para la obtención de carbón, pero esta materia prima empezaba ya a escasear y en el año 1783 se amplió el área a diez leguas. Pudieron, pues, disponer estas fábricas de dos millones de árboles.*

Entonces surgió la Empresa del Miera para el transporte de la madera a las fábricas. Lo hacía principalmente a través del Portillo de Lunada, haciéndola seguir por el curso del río. Su mayor actividad discurre por los años 1791-93 pero al fin, fracasa.

Ante las dificultades para obtener suficiente carbón de madera, se utilizaba carbón asturiano para fundiciones de segunda calidad. Se iniciaba la decadencia al coincidir con la Guerra de la Independencia y aunque los franceses no dieron importancia a estas fábricas, los nacionales se aprovecharon de ellas, principalmente para obtener balerío y reparar y poner a punto las armas de fuego en sus bien dotados talleres.

En el año 1838 se fundieron los 48 últimos cañones; en el año 1849 tuvo lugar el cierre definitivo de las instalaciones y al siguiente año se hizo cargo Hacienda de todo el Inventario para su liquidación (103).

ANEXO NUM. 8

El hombre-pea de Liérganes.

Ya que hemos tratado de las celebradas fábricas de Liérganes y La Cavada, tan ligadas al Real Astillero de Guarnizo, creemos oportuno glosar también a modo de anexo, la única versión autorizada que conocemos del famoso *hombre-pea*, pues, sin duda, ayudará a muchos a formarse un criterio caval sobre este interesante tema, del que todos hemos oído hablar, pero que pocos conocen a fondo. La versión es nada menos que del P. Feijóo, discurso VII de su *«Teatro Crítico»*.

* Lo que supuso la riqueza de nuestras selvas todavía en el siglo XIX, nos lo dice la interesantísima Memoria publicada en el año 1831 por don Joaquín Ibáñez de Corvera, Comandante de Marina de Santander, quien incluyó en su citado trabajo la estadística referente a los árboles existentes en la provincia santanderina, resultando de los datos dados a conocer, que había más de 38 millones de robles, 43 de hayas, 714.630 encinas y 555.646 castaños, teniendo como características comunes los citados árboles de 20 a 50 años de edad y un promedio de 20 a 40 pies de altura.

«En el lugar de Liérganes, distante dos leguas de la Villa de Santander, vivían Francisco de la Vega y María del Casar, su mujer, los cuales tuvieron en su matrimonio cuatro hijos llamados don Thomás (que fue sacerdote), Francisco, Joseph y Juan, que vive todavía y está en edad de setenta y cuatro años.

Viuda dicha María del Casar, envió al referido hijo Francisco, de edad de quince años, a la Villa de Bilbao a aprender el oficio de carpintero en cuyo ejercicio estuvo dos años, hasta que en 1674, habiendo ido a bañarse la víspera de San Juan con otros mozos a la Ría observaron éstos como Francisco se fue nadando por ella abajo, dejando su ropa con la de los compañeros; y creyendo volvería le estuvieron esperando hasta que la tardanza les hizo creer que se había ahogado, y así lo participaron al maestro, y éste a su madre, María del Casar, que lloró por muerto a dicho su hijo Francisco.

El año 1679 se apareció a los Pescadores del Mar de Cádiz, nadando sobre las aguas y sumergiéndose en ellas a su voluntad, una figura de persona racional, y queriendo arrimársele se les desapareció el primer día; pero dejándose ver de dichos pescadores al día siguiente, volvieron a tierra contando la novedad, que habiéndose divulgado, aumentó los deseos de saber lo que fuese; y habiéndose valido de redes que circundasen a lo largo la figura que se les presentaba y de arrojarle pedazos de pan en el agua, observaron que los tomaba y comía, y que en seguimiento de ellos se fue acercando a uno de los barcos, que con el estrecho del cerco de las redes le pudo tomar y traer a tierra, en donde habiendo contemplado a éste, que se consideraba monstruo, le hallaron hombre racional en su formación y parte, pero hablándole en diversas lenguas en ninguna y a nada respondía, no obstante haberle conjurado, por si le poseía algún espíritu maligno, en el convento de San Francisco, donde paró; nada bastó por entonces, y de ahí a algunos días pronunció la palabra «Liérganes» la que, ignorada de los más, explicó un mozo de dicho lugar que se hallaba trabajando en la referida Ciudad de Cádiz, diciendo era su lugar; y don Domingo de la Cantolla, Secretario de la Suprema Inquisición, era del mismo lugar, con cuya noticia un sujeto, que le conocía, le escribió el caso; y don Domingo lo comunicó a sus parientes de Liérganes, por si acaso había sucedido allí alguna novedad que se diese la mano con la de Cádiz. Respondieronle que nada había, más que haberse desaparecido en la Ría de Bilbao el hijo de María del Casar, viuda de Francisco de la Vega, que se llamaba también Francisco, como su padre; pero que había años que tenían ya por muerto. Todo lo cual participó don Domingo a su correspondiente de Cádiz que lo hizo notorio en el referido convento de San Francisco donde se mantenía el hombre-pep.

Estaba a la sazón en el expresado convento de San Francisco un religioso de dicha Orden, llamado Fray Juan Rosende, que había venido por aquel tiempo de Jerusalén y andaba pidiendo por España limosna para los santos lugares; y enterado de la parte donde caía Liérganes y familiarizándose con el extraño mozo que había aparecido en el mar, resolvió llevarle consigo en su postulación hacia la costa de Santander. Y así fue al expre-

sado lugar de Liérganes el año 1680; y llegando al monte que llaman la Dehesa, un cuarto de legua de dicho pueblo, le dijo al mozo que fuese delante guiando, quien lo ejecutó puntualmente y fue derecho a la casa de María del Casar, la que inmediatamente que le vio lo conoció y abrazó, diciendo: «Este es mi hijo Francisco, que perdí en Bilbao»; y los hermanos, sacerdote y seglar, que estaban allí, ejecutaron lo mismo con gran regocijo; pero el expresado Francisco ninguna novedad ni demostración hizo, más que si fuera un tronco.

Fray Juan Rosende dejó este mozo en casa de su madre, en la que estuvo veinte años con entendimiento turbado, de manera que nada le inmutaba ni tampoco hablaba más que algunas voces de «tabaco», «pan», «vino», pero sin propósito. Si le preguntaban si lo quería nada respondía; pero si se lo daban lo tomaba y comía con exceso por algunos días, más después se le pasaban otros sin tomar alimentos.

Si alguno le mandaba llevar algún papel de un lugar a otro, de los lugares que sabía antes de irse, lo hacía con gran puntualidad y traía la respuesta, si se la daban, con cuidado; de manera que parece entendía lo que se le decía, pero él nada discurría por sí.

En ocasión, entre otras, en que le enviaron a Santander con un papel siendo preciso pasar la Ría que tiene más de una legua de ancho, y para eso embarcarse en el sitio de Pedreña, no hallando allí barco se echó al agua y salió en el muelle de Santander, donde le vieron muchos mojado y el papel que traía en la faldriguera, el que entregó al sujeto a quien venía dirigido, el cual preguntándole que cómo se había mojado, nada respondió.

Era de estatura de seis pies, poco más o menos, corpulencia correspondiente y bien formado; el pelo rojo, corto, como si le empezara a nacer; el color blanco, las uñas tenía gastadas como si estuvieran comidas de salitre. Andaba siempre descalzo; si le daban vestido le ponía, si no, el mismo cuidado tenía de andar desnudo que descalzo.

Era mudo para hablar, menos las palabras arriba expresadas, que pronunciaba tal vez, pero sin propósito ni concierto; lo que puedo asegurar por haberle conocido.

Cuando era muchacho tenía gran inclinación a pescar y estar en el río que pasa por dicho lugar de Liérganes, pues era gran nadador. En dicha edad tenía las potencias regulares.

Todo lo que viene referido es la verdad del hecho, según relación de sus hermanos, el sacerdote don Tomás y Juan, que vive; y todo lo que se separe de este hecho es falso, como lo es decir que tenía escamas en el cuerpo y que este prodigio procedió de una maldición que le echó su madre, siendo él niño.

En esta disposición se mantuvo en casa de su madre el expresado mozo Francisco de la Vega por espacio de nueve años, poco más o menos; y después desapareció sin que se haya sabido más de él, aunque dicen que

poco después le vieron en un puerto de Asturias, unos hombres de la vecindad, pero este dicho carece de fundamento».

El hombre-peiz de Liérganes cierra una larguísima historia de fantasmagóricos tritones, monstruos marinos y sirenas del mar tenebroso. En la época en que vivió nuestro hombre-peiz, si vivió, ya se había superado ampliamente aquella anterior en que el Rey de Portugal, Alfonso III, ordenaba en el año 1312 a la Orden de Santiago, en defensa de sus derechos a pescar en las costas de la Rábida: «...Y si por ventura llegase a dar en estas costas una ballena o ballenato o sirena u otro pescado grande que se le asemeje, el rey tendrá derecho a la décima parte de lo que mataren...». O sea, que el mito de las sirenas, tiene también su correspondiente legislación.

Este documento se guardaba en la Torre do Tombo, de Lisboa (104).

ANEXO NUM. 9

La trinchera de Guarnizo construída en el verano de 1726 estropeó diversos prados.

Domingo de Tixero, Santos de Tixero, Domingo de Tonelado, Francisco del Valle Flor y Juan de Flor Casanova, vecinos de este lugar de Guarnizo parroquia de Nuestra Señora de Muslera, parecieron ante el padre Fray Francisco de San Jerónimo, monje profeso en el monasterio de Santa Catalina de Monte Corbán, orden de San Jerónimo, y cura párroco de este dicho lugar, y dijeron que por cuanto Nicolás del Valle, Santos del Valle, Lucas del Valle, Francisca de la Serna Turrona, Domingo de Hermosa y Domingo de Flor, vecinos que han sido del referido lugar de Guarnizo y causantes de los arriba expresados, han llevado y poseído en sus días y vida diferentes piezas de heredad labradía e inculta en la *mies de Llar*, con la carga y pensión de 11 misas anuales de aniversario perpetuo en esa parroquia por los vivos y difuntos vecinos del referido lugar, por cuya limosna tuvieron dichos causantes y sus sucesores obligación de pagar en cada año 22 reales de vellón...

En el mes de enero se dice en cada año 11 misas de propio perpetuas por el lugar de Guarnizo, así vivos como difuntos. Están fundadas sobre la tierra labrada e inculta de *Santa Agueda*...

Y por cuanto la referida hacienda se ha deteriorado y declinado en más de la mitad, así en principal como en el usufructo con motivo de haberse, como es notorio, hecho en ella por disposición de los ministros del Rey una *trinchera* que sirve de muralla o vallado a este dicho lugar de Guarnizo, para que las tropas inglesas de la escuadra que se dejó ver en Santander el año 1726 no pudiesen entrar en él ni quemar los navíos de Su Majestad y materiales para su construcción que se hallaban entonces en el astillero de

dicho lugar. Por tanto, atendiendo a la referida deterioridad de la hacienda y razones que de esto resultan, los referidos párrocos y vecinos presentes se ajustaron y convinieron concordemente en que desde ahora en adelante el dicho propio y aniversario perpetuo de 11 misas se reduzcan a cinco y que por éstas se le paguen de limosna cada año al referido cura 10 reales al respecto de 2 reales por cada misa... Y para que en todo tiempo conste este convenio lo firmaron los referidos... en la junta de Cudeyo a 8 de septiembre de 1733.

ANEXO NUM. 10

Datos biográficos de don Miguel de la Sierra Donesteve (105).

El 19 de enero de 1763 vio la luz primera en Guarnizo, lugar inmediato a Santander, don Miguel Antonio José Canuto de la Sierra Donesteve, que fue bautizado al día siguiente en la iglesia parroquial de Santa María de Muslera, correspondiente a dicho lugar de Guarnizo y su Real Astillero en el Valle de Camargo, inmediato a Santander.

Fueron sus padres don José de la Sierra Aguirre y doña Juana Donesteve, radicantes en el Real Sitio; sus abuelos paternos don José Antonio de la Sierra Vitorica, natural de Santander, y doña Francisca Ignacia de Aguirre, de Motrico (Guipúzcoa), y maternos don José Bautista Donesteve, natural de Mendaro, en la jurisdicción del Valle de Elgoibar, de la misma provincia, y doña Magdalena Camiruaga, natural de la anteiglesia de Deusto, jurisdicción de Bilbao.

El abuelo materno de don Miguel, don Juan Bautista Donesteve, fue un inteligente y acreditado constructor de buques; hizo la fragata de guerra «Soledad» y el paquebote «Guarnizo» en los años 1760 y 1766; en 1749 se construyeron con sus planos y bajo su dirección, las fragatas para particulares «San Juan Bautista» y «San Juan Evangelista», habiendo sido desde 1739 hasta el citado año 1749, el constructor que más trabajaba; en 1739 hizo dos paquebotes para el Consulado de Cádiz y desde 1740 hasta el 1749 otros que llevaron los nombres de «San Luis», «San Antonio de Padua», «Santo Domingo», «Nuestra Señora de Muslera» y «Santa Bárbara», todos ellos para particulares.

La vocación de los jóvenes a una carrera depende casi siempre de circunstancias casuales; habitar en un puerto de mar y más todavía en un astillero o arsenal, teniendo que estar en continuo contacto con marineros a quienes se admira primero por la consideración y respeto que merecen de los demás, luego por sus grados y condecoraciones, por sus uniformes vistosos y elegantes y por las comodidades con que en tierra y en la mar estando en puerto viven todos ellos, es un aliciente para los muchachos que por su dichosa edad tienen la suerte de verlo todo por el lado más reluciente.

Así, no nos extraña que el joven Sierra Donesteve que por la posición que ocupaba su abuelo, debió ver constantemente a marinos de pequeña y superior graduación y oírles por necesidad hablar de todo lo concerniente a la carrera, no nos extraña, decimos, que se inclinara el joven a emprender ésta que era en su época una de las que preferían las clases acomodadas o aristocráticas para sus hijos; y que la moda también tuvo en multitud de ocasiones poderosa influencia en la elección de los estudios.

Solicitó don Miguel y obtuvo, Carta-Orden Guardia Marina, sentando plaza en el Departamento del Ferrol el 26 de febrero de 1780. Puede observarse fácilmente, leyendo biografías de nuestros marinos del siglo pasado, que debían los ascensos más que por virtud de antigüedad por el trabajo material que se veían obligados a efectuar en sus constantes y difíciles viajes y por las ocasiones que se les presentaban a cada momento, de encontrarse aquí o allí y en todas partes, muchas veces donde menos podían esperarlo, con enemigos con quienes se veían obligados a combatir. En esto consiste principalmente el mérito de los ilustres marinos de aquella época y por esto debemos juzgar que los que tenían la fortuna de llegar a grados superiores de la Armada, habían frecuentado todos los mares y probado su valor en multitud de combates, dando, además, constantes pruebas de patriotismo, honradez, inteligencia y saber.

Ascendió nuestro paisano a Alférez de Fragata el 16-9-1781; a Alférez de Navío el 26-4-1787; a Teniente de Fragata el 12-7-1790; a Teniente de Navío el 22-11-1794; a Capitán de Fragata el 29-10-1805; a Capitán de de Navío el 24-5-1811 y a Brigadier el 14-7-1825.

Navegó en aguas de Europa en clase de subalterno 4 años y 3 meses; y por América y Asia 12 años y 2 meses, ejerciendo durante ellos el empleo de Oficial de Ordenes de la escuadra que dio la vuelta al mundo bajo el General don Ignacio María de Alava que salió el 30-11-1795 para las costas de Chile y Perú por el Cabo de Hornos, haciendo derrota desde el Callao de Lima a las Islas Filipinas tocando en las Marianas y fondeando en Manila con toda felicidad. La Escuadra del General Alava en que iba el ilustre montañés, prestó en Manila servicios muy importantes, protegiéndola de un ataque que los ingleses tenían preparado contra ella.

En 1799 salió la escuadra de Manila con dos fragatas francesas para batir a la división de dos navíos y dos fragatas inglesas que con diez navíos de la India, proyectaba salir de Macao para Europa; no consiguió el objeto —dice un biógrafo del Jefe de la escuadra española— «pero en esta campaña por mares poco frecuentados visitando islas de China, la boca del río de Cantón y el establecimiento de Macao, demostró el General Alava sus altas cualidades de diestro y experimentado marino».

Hecha la paz con la Gran Bretaña, se le mando restituirse a la Península y al efecto, salió la escuadra de Manila el 7-1-1803 y pasando por el estrecho de Gaspar el 22 del mismo mes y el de Sonda el 24, vino por el Cabo de Buena Esperanza anclando en Cádiz el 15 de mayo siguiente y el

primero de junio sucesivo desembarcó del navío «Montañés», de glorioso recuerdo para los montañeses y en el cual tenía el Jefe de la escuadra arbolada su insignia.

Este viaje fue considerado como muy importante desde el punto de vista científico, como lo son todos los de su clase, y antes lo eran más que ahora porque había más que esperar y reconocer, contribuyendo los marinos del siglo XVII a que hoy ya no sea preciso, pues trabajaron lo indecible para transmitir a los que les sucedieron sus trabajos marítimos y etnográficos que han sido de la mayor utilidad.

Sierra fue uno de los montañeses que mandaron el navío «Montañés» mencionado y lo hizo no obstante estarle conferido al mismo tiempo, el cargo que hemos dicho en la escuadra al mando del General Alava. Durante el mismo tiempo se le comisionó para llevar una expedición de la Real Compañía de Filipinas desde Manila a Lima, dirigiendo su derrota por los estrechos de Banca y Sonda, a salir al Golfo Oriental doblando por el Sur la Nueva Holanda y Nueva Zelanda.

A más de otros sucesos en que tomó parte don Miguel de la Sierra Donesteve, debemos mencionar que este entendido y valiente marino estuvo en Tolón en 1793 todo el tiempo que permaneció allí la escuadra del mando del Excmo. Sr. don Juan de Lángara y fue nuestro paisano comisionado repetidas veces para llevar auxilios de gentes y municiones a las baterías y demás puntos que atacaban los enemigos y en la retirada de las tropas así como en el sitio de Balaguer en Cataluña auxilió con botes de la escuadra el embarque de las fuerzas y de los medios que se encontraban en la playa.

En 1804 se halló también en el combate del Cabo de Santa María cuando fue sorprendida la escuadra que mandaba el coterráneo Bustamante y Guerra, según relación extensa hecha en la biografía de este ilustre General.

Sierra fue hecho prisionero lo mismo que todos los demás que se sublevaron en aquel trance inesperado y terrible. Mientras estuvo desembarcado, siguió los estudios mayores tres años en el Ferrol e hizo servicio en brigadas, batallones y arsenales, de primer Ayudante del Subinspector.

Cuando 8.000 franceses, al mando del Mariscal Soult sitiaron y bloquearon El Ferrol en enero de 1809, tuvo que rendirse la plaza previa capitulación honrosa y tuvo destino en ella.

En agosto del mismo año, salió del Ferrol mandando la fragata «Esmeralda» con destino a crucero con el encargo, además, del apostadero de Tarragona para auxiliar la plaza y las demás partes libres de la costa, protegiendo el cabotaje; hallóse asimismo, en el bloqueo de Barcelona y en estas comisiones estuvo hasta julio de 1810 que regresó a Cádiz.

En agosto siguiente, volvió a cruzar sobre la barra de San Lúcar, tomó luego el mando de la fragata «Ifigenia», estuvo en Alicante y Cartagena con dinero para el ejército, convoyó una fragata cargada de efectos de guerra y transportó a Montevideo al General don Francisco Javier de Elías, nombrado Virrey de la provincia del Sur del Plata.

En enero de 1812, dice el General Pavía en la biografía de este ilustre paisano nuestro, se encargó del mando del apostadero de Montevideo consecuentemente a R. O. en cuyo destino siguió hasta el 23 de junio de 1814 en que habiendo entrado los insurgentes en la plaza, fue hecho prisionero en ella y conducido a Buenos Aires de cuya ciudad logró salir a costa de muchos riesgos, a principios de noviembre siguiente y trasladarse en un buque portugués al puerto de Río Janeiro desde donde vino a Málaga en la fragata mercante española «La Atrevida» en 15 de febrero de 1815, de cuya ciudad, por Madrid, se restituyó al Ferrol el 31 de octubre del mismo año.

Se halló en los dos largos sitios que la plaza de Montevideo experimentó desde principios de mayo de 1811 hasta últimos de octubre del mismo el primero, y el segundo desde principios de septiembre de 1812 hasta el 23 de junio de 1814 en que los insurgentes entraron en ella. En el primero asistió, además, mandando las lanchas de fuerzas a un ataque que éstas dieron a una batería enemiga batiéndola durante más de una hora hasta concluir las municiones. En el segundo sitio en que era Comandante del Apostadero, reconoció por sí y en su bote, en diferentes ocasiones, las playas enemigas en el interior del puerto, sus baterías y campamentos, sufriendo el fuego de cañones dirigidos a él; y últimamente, en todos los casos que creyó necesaria su estancia en la bahía, que fueron muy frecuentes, particularmente por la noche en que los enemigos redoblaban sus esfuerzos dirigiendo sus fuegos a bahía e intentando incendiar los buques, sacarlos del puerto, habiéndolos abordado y desamarrado, logró evitar y frustrar las intenciones del enemigo con buen logro y escarmiento de ellos.

Con motivo de la rendición y capitulación de la plaza de Montevideo y de la escuadrilla allí existente, se formó la competente causa y S. M., conformándose con el parecer del Supremo Consejo de Guerra, en 15 de octubre de 1818 declaró al Capitán de Navío don Miguel de la Sierra libre de todo cargo y que la formación del proceso, no perjudique a su buena opinión, fama y memoria.

Por otra R. O. de 29 de enero de 1819, fue nombrado Comandante del Arsenal del Ferrol, destino en que subsistió hasta que por otro de 9 de febrero de 1822, se le nombra Vocal de la Junta del Almirantazgo, de nueva creación. Pasó, al efecto, a Madrid y en posesión de su destino, siguió al Gobierno a Sevilla y luego a Cádiz; allí asistió al sitio que le

pusieron los franceses, y finalmente, cesó en octubre de 1823 en su citado destino para volver al Ferrol a desempeñar la comandancia de su arsenal donde continuó su mérito, hasta que tuvo lugar su fallecimiento en 1827.

ANEXO NUM. 11

Coste «Per cápita» de la Marina de Guerra en diversas naciones, por el año 1880 y potencia comparativa con la de Felipe V.

A título de curiosidad, vamos a hacer constar a continuación, lo que, según el Jefe de la Marina de Guerra Española, don Eugenio Agacino Martínez, pagaba cada habitante por los años 1880 para sostener la Marina de Guerra de sus países respectivos:

Inglaterra	—	20,11 pesetas
Francia	—	8,20 »
Estados Unidos	—	6,89 »
Alemania	—	6,87 »
España	—	1,70 »

Añadía el Sr. Agacino, con un deje de censura, que esta última nación gastaba en toros 10,99 pesetas por habitante. Así constaba en las tarjetas postales de propaganda que hizo tirar dicho distinguido Jefe.

Pero bien podemos asegurar que en la época de Ensenada no sería tan acentuada diferencia la que cada español aportaba al fomento de la Marina de Guerra.

Toda la armada de Felipe V constaba de unos 50 buques con 96.000 toneladas, 2.200 cañones y 25.000 hombres. Una descarga de toda su artillería representaba el lanzamiento de 20 toneladas de hierro. Valía la escuadra 25 millones de pesetas.

Comparados estos datos con los que arrojaban los buques de la Armada a principios de nuestro siglo, resultaba que la Armada de Felipe V en 1740 tenía pocos menos buques y un tonelaje menor que la del año 1900, pero valía la tercera parte; tenía cuatro veces más cañones pero sus descargas no representaban más que las de cuatro buques como el «Lepanto» y con sus 25.000 hombres hubieran podido tripularse 50 acorazados como el «Pelayo» (106).

ANEXO NUM. 12

Romances recogidos en Guarnizo (107).

I

Romance novelesco — *La Cautiva*

De vuelta de los torneos
pasé por la morería
y oí cantar a una mora
al pie de una fuentecilla.

Retírate, mora bella,
retírate, mora linda,
que va a beber mi caballo
de esas aguas cristalinas.

No soy mora, caballero,
que soy cristiana cautiva.

Me cautivaron los moros
cuando yo era pequeñita.

¿Te quieres venir conmigo
para mis caballerizas?

—¿Y estos pañales que lavo
dónde yo los echaría?

Los de seda y los de hilo
para mis caballerizas,
y los que no valgan nada
por la corriente se irían.

¿Y mi honra, caballero,
dónde yo la dejaría?

—En la punta de mi espada
y en mi corazón cautiva.

Al subir por la montaña,
la morita ya suspiraba.

¿Por qué suspiras, mi alma;
por qué suspiras, mi vida?

—Cómo no he de suspirar
si es que donde venía
con mi hermano el aguileño
y mi padre en compañía.

Válgame la Virgen pura,
Válgame, Santa María.

Creí traer una mora
y traigo una hermana mía.

Abreme la puerta, padre,
ventanas y celosías,
que aquí le traigo el tesoro
que lloraba noche y día.
Mi padre me recibió
con muchísima alegría
y después me preguntó
con los moriscos qué hacía.
Todos los moricos, padre,
a mí mucho me querían.
Todos me andarán buscando
por aquella serranía.

I I

Romance religioso de la vida de Jesucristo.

Por el rastro de la sangre
que Jesús iba derramando
iba la Virgen pura
en busca de su Hijo Amado.
En la mitad del camino
Una mujer ha encontrado.
Diga Vd., mujer cristiana,
si a Jesucristo ha encontrado.
Sí, Señora; sí, por cierto;
allá en el Monte Calvario
dolor da mi alma verle
en una cruz enclavado
con fuertes clavos de hierro
una sogá a la garganta
que perros iban tirando.
La Virgen que esto oyó
desmayada se cayó,
San Juan y la Magdalena
la cogieron de la mano.
Vamos, vamos, mi Señora;
vamos, vamos caminando,
que al momento que lleguemos
ya le habrán crucificado;
le habrán puesto las espinas
y remachado los clavos.
Dichosas las golondrinas
que quitaron sus espinas;
dichosas las aves blancas
que le curaron sus llagas.

III

Romance petitorio.

De casa salimos
con mucha prudencia
a cantar las marzas
si nos dan licencia.
Es descortesía
Y es desobediencia
en casa de nobles
cantar sin licencia.
Alégrese el pueblo
con nuestros aplausos;
celebren la fiesta
de los Reyes Magos.
En Belén nació
el Rey Soberano
entre pajas pobres
sin abrigo humano.
Dénnoslo, señores,
si nos lo han de dar.
Somos caminantes,
tenemos que andar.
Chorizos y huevos
no serán tan malos
y buenos roscones
para acompañarlos.
Por aquel aujero
se ve un pernil,
ah, qué tajadas
nos van a partir.
Que la partidora
no será tan ruín.

IV

Romance Petitorio.

A esta casa honrada,
señores, llegamos,
si nos dan licencia,
las Pascuas cantamos.

Sábado de Gloria
del abril florido,
han tocado a gloria
con gran regocijo.

Mañana es domingo,
día señalado;
madruguen, señores,
con grande cuidado
a buscar a Cristo
que ha resucitado.

Y la Magdalena
con el ojo abierto
y la Magdalena
que ella ha descubierto
el Santo Sepulcro
de los fariseos.

Y una piedra grande
que encima pusieron,
cayó desmayada
a la vez diciendo:

Jesús se ha subido
al divino imperio.

Y con sangre suya
y la Redención,
se puso el Cordero
a muerte y pasión.

Estas son las Pascuas
de Resurrección.

Por este aujeruco
veo yo un candil;
qué ricas tajadas
nos van a partir.

No parta los dedos;
parta el pernil;
si no tiene corte,
yo lo traigo aquí.

Todos somos mozos
los que aquí cantamos;
Escuchadnos, chicas,
con oídos largos.

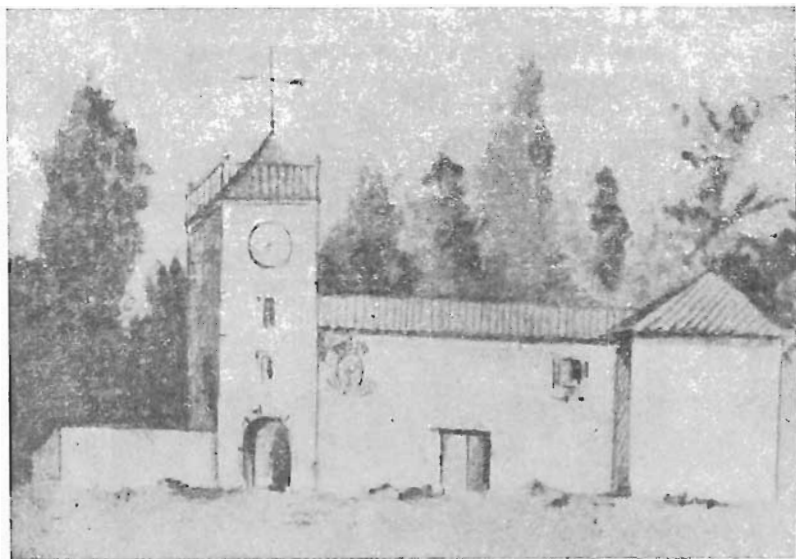
Puede que algún día
os sirvamos de algo;
ser vuestro esposo
si llegase el caso.

Romance de Amor.

El mandamiento de amor,
niña, te voy a cantar.
Incorpórate en la cama
si nos quieres escuchar.
El primero amar a Dios;
no le amo como yo debía,
siempre estoy pensando en ti,
en tan bonito recuerdo.
El segundo, no jurar;
toda mi vida he jurado
no separarme de ti
y estar siempre a tu lado.
El tercero es oír misa;
nunca estoy con devoción,
siempre estoy pensando en ti,
prenda de mi corazón.
En el cuarto he perdido
a mis padres el respeto;
sólo para hablar contigo
en público y en secreto.
El quinto no matar;
a nadie he matado yo;
que el muerto soy yo, niña,
y tú eres quien me mató.
Niña que estás en el balcón,
no te metas para adentro,
y harás pecar a los hombres
en el sexto mandamiento.
El séptimo no robar;
nunca yo he robado a nadie;
he de robar a una niña
si no me la dan sus padres.
Octavo no levantar
falso testimonio a nadie
como a mí me lo levanta
una niña de esta calle.
Noveno no codiciar
la mujer de tu vecino;
si alguien te quiere hablar
tendrá que verse conmigo.

ANEXO NUM. 13

Información gráfica de las diversas etapas constructivas de la iglesia de San José.



La primitiva capilla fue construida por D. Antonio Gaztañeta por el año 1720, sin que dispongamos de dibujo alguno de ella, pero fue ampliada por D. Francisco Navarrete en el año 1746, ampliación que consistió en añadir dos capillas en la parte opuesta a la torre, una a cada lado de la nave principal, como aparece en esta primera fotografía.



En el año 1890 y por ser de dimensiones reducidas, se derribó la capilla y se construyó sobre su solar otra más amplia, la que pintó el astilleroense Casto del Castillo en el año 1951 y que reproducimos. Era de planta octogonal y su conjunto, armonioso y agradable. Siempre dependió de la parroquia de Guarnizo, hasta que en 1905 se erigió en parroquia independiente.



Por la misma razón que la anterior, se derribó, a su vez, el templo octogonal y en el mismo emplazamiento se construyó el que reproducimos cuya inauguración solemne se celebró el día 28 de agosto de 1949.

Peña Cabarga.

Dada la proximidad de Peña Cabarga en cuya ladera Norte se mira El Astillero como en un espejo, lógico es que le dediquemos unos párrafos, y lo haremos tomándolos de Hoz Teja (108) al que hemos citado ya en anterior ocasión.

En el Catastro de Hacienda que en 1753 mandó hacer el Marqués de la Ensenada, se hace relación de la riqueza que este monte ofrecía a los pueblos de Cabárceno, Liaño, La Concha, Pámanes y Heras, que encuentran apacible regazo en sus estribaciones; dice así: «Tiene Cabarga multitud de árboles podones y otros nuevamente plantadizos: carrascos, encinas, acebos, robles, laureles, avellanos y grandes argomales. Todo se viene podando para carbón en beneficio de la fábrica de artillería de La Cavada.

No basta tener, si no se sabe administrar. La ambición sin límites dilapidó descaradamente aquella riqueza forestal con grave perjuicio de los pueblos que podían servirse de ella para pagar sus tributos y beneficiarse oportunamente con la leña para el consumo de sus hogares.

Se malbarató la herencia de nuestros mayores, talando por el pie cuanto ellos habían plantado y conservado. Ni siquiera respetaron el plantío o cagigal del rey, parcelas acotadas para atender a la siembra y repoblación del arbolado. Nadie tuvo en cuenta aquellos versos populares que sirvieron de norma de conducta a los antiguos:

Cosa sagrada es el monte
y el árbol que está en la huerta
maldita de Dios la mano
que los tala o los incendia.

Se despreciaron previsoras ordenanzas, como las de la Junta de Cudeyo, que decían de esta manera: «Establecemos y mandamos que ninguno sea atrevido a cortar árbol, mayor ni menor, por el pie, aunque esté seco, así de encina como de cagiga, bajo pena de ocho reales. Se castigará como delito».

La Real Cédula sobre plantíos de la provincia, en 1608, mandaba: «Que no se arranquen árboles de roble en los montes y vallejos donde nacen, sino se conserven en sus sitios». (Sojo y Lomba, *«La Merindad de Trasmiera»*, tomo II, página 524).

No solamente cortaron los árboles, sino que arrancaron de cuajo sus raíces para no retoñar jamás. Por otra parte, vinieron empresas extranjeras con obreros de muchas provincias e hicieron cala y cata en las veneras del monte y de las vegas, para extraer el mineral de hierro escondido en sus entrañas.

«Los pueblos sufrieron la inmigración de una muchedumbre abigarrada y confusa que invadió los puertos y las explotaciones mineras, masa en que fácilmente prenden y fermentan todos los delirios anárquicos». (Menéndez Pelayo. Discurso bodas de plata del señor Sánchez de Castro. 30-5-1909).

Era gente de aluvión, indocumentada y anónima, eran los que se denominaban *maquetos*, porque venían del centro de Castilla con el maco al hombro, único bagaje de su ambulancia peregrina. Su llegada a la Montaña contribuyó no poco a desmoralizar los pueblos, porque la fe se extingue y las costumbres se corrompen con el trasiego y la revuelta. Es un hecho comprobado que el anonimato y la insolvencia vienen a ser escudo de provocación para muchos que se comportarían de otra manera si fueran conocidos como lo son en su familia y en su pueblo.

Y en el orden económico, ¿Quién ha sacado provecho de las minas? Más de medio siglo ha pasado de intensa explotación minera sin beneficio alguno para los naturales del país, viéndose plenamente confirmada aquella sentencia vulgar: «Donde entra la mina, entra la ruina».

Muchas haciendas familiares, prados y tierras de pan llevar, patrimonios y labranzas heredadas, han desaparecido o se han mermado notablemente con el laboreo de las minas. Qué extraño que el monte Cabarga aparezca hoy a nuestros ojos descarnado al pie del mar, como un enorme cetáceo desollado y esquelético, y sus pelados peñascales nos hagan recordar los versos de Casimiro del Collado:

Las rocas a porfía
asoman cual gigantes osamentas.

Verdad es, añadimos nosotros, que entre unos y otros, la gran riqueza forestal y minera ha desaparecido de Peña Cabarga, pero la explotación de ambas materias primas, con criterios más o menos racionales, ha sido siempre quehacer humano por imperativo divino y en todo caso, la actual riqueza agropecuaria de las estribaciones de la montaña, es más importante que nunca.

Toda la falda de Peña Cabarga, desde Santiago de Heras hasta Liaño y más tarde al Sur de la Peña, desde Solares hasta Cabárceno, está llamada a ser magnífica zona residencial de Santander del año 2.000, cuando desde ella se contemple a vista de pájaro, la realidad de un Santander turístico e industrial al mismo tiempo.

No está claro el origen de la ermita de Santa María de Socabarga. Se testimonia que en el año 1760, María del Amparo, cuidadora de la ermita, por providencia del provisor del Obispado, salía a postular por los pueblos para el culto. Durante nuestra guerra civil fue destruída y reconstruída después por don Marcial Solana. Se bendijo solemnemente, una vez reconstruída, el 22 de julio de 1951.

ANEXO NUM. 15

Personal de Marina en la nueva población del Astillero en diciembre de 1820.

Con fecha 27 de octubre de 1820, se dictó un Real Decreto que tenían que cumplimentar todo los Ayuntamientos, en relación con el personal de marina comprendido entre los 18 y 40 años de edad cumplidos, que se hallaban inscritos en aquella fecha.

El Ayuntamiento de la Nueva Población del Astillero, contestó en la siguiente forma:

Formulario núm. 1: Capitanes o propietarios de buques.

Capitanes no hay ninguno, y sí una lancha de pasaje de 10 toneladas que hace servicio desde esta población a Santander. Es propiedad de don Félix Ibaseta, patrón, que juntamente con otros tres marineros, forman su tripulación.

Formulario núm. 2: Pilotos.

No hay ninguno.

Formulario núm. 3: Marineros útiles para el servicio militar de la Armada.

Juan Cruchaga, de 30 años, de servicio en la lancha ya indicada.

Carlos Egaña, de 25 años, de servicio en la lancha ya indicada.

Vicente Amirola, de 25 años, ausente en La Habana.

José Antonio Gárate, de 23 años, también ausente en La Habana.

Formulario núm. 4: Individuos menores de 18 años alistados para el servicio de la Armada, o mayores de 40 años.

Francisco Egaña, que por privilegio especial, trabaja también en el mencionado barco de pasaje.

Enrique Marget, de 31 años, exento del servicio por orden del Capitán General del Departamento del Ferrol, ausente, sin saberse su paradero.*

Nueva Población del Astillero 5 diciembre de 1820.

* Archivo Histórico Provincial. Leg. 60. Documento 41.

Fallecimiento del Brigadier don José Lorenzo de Goicoechea, Comandante del navío «San Francisco de Asís».

Este navío que, como se sabe, salió de las gradas del Real Astillero de Guarnizo en el año 1767 se hallaba en el puerto francés de Brest formando parte de la escuadra de don José de Mazarredo, fondeada en dicho puerto juntamente con la francesa del Almirante Bruix, en abril de 1799.

Era Goicoechea guipuzcoano, marino intrépido, un militar esforzado y dechado de honradez y lealtad... un caballero.

El día 13 de dicho mes a las 11 de la noche había dejado a Gravina para regresar a su casa; charló un rato con los criados y pasó a su habitación después de medianoche. Enseguida se sintió enfermo; se le rodeó de los mejores cuidados pero a pesar de todo, falleció a las 9 horas de la mañana siguiente.

Se le hizo un funeral solemne presidido el duelo por Gravina y el Almirante Brui, varios generales españoles y franceses, etc., y trasladado su cadáver al cementerio de Guipavas, a unas dos leguas de Brest en la carretera de París.

El inventario de los bienes que dejó Goicoechea —y a esto íbamos, para juzgar el medio económico en que vivían los marinos de esta graduación— fue el siguiente:

Bienes sin vender:

- 1 anillo de oro con un topacio.
- 1 jarro y palangana de plata.
- 26 cubiertos con un cucharón de plata.
- 18 cucharitas para café.
- 1 portavinajera y marcelina de plata.
- 1 cadena de oro para reloj.
- 1 reloj con cadena todo de oro.
- 3 hebillas de oro.
- 2 cruces de San Luis.
- 1 cadena de oro.
- 3 pares de botones de oro.
- 1 juego de hebillas de plata.

Dinero efectivo incluso el que han producido los géneros vendidos hasta la fecha de hoy, 15.600 reales vellón.

Nota: quedan por vender todos los enseres de cocina, alguna loza, la mayor parte de la ropa de color, una poca de la blanca y varios otros muebles y libros.

Hay además 12.000 reales en poder del encargado de la testamentaría.

Navío «Asís» a 17 de junio de 1800.

(R. G. M. agosto 1943).

ANEXO NUM. 17

Academia de Arquitectura Naval en Santander.

En el periódico santanderino «*El Tambo*» correspondiente al 11 de enero de 1849, se publicó el siguiente anuncio:

«Don Adrián Gassis, constructor de buques, residente en esta Ciudad calle de la Blanca, núm. 37, cuarto, segundo, tiene el honor de poner en conocimiento del público que dará un curso de Arquitectura Naval, teniendo por base formar con esta enseñanza hombres hábiles para emprender toda clase de construcciones, poniendo al alcance de los discípulos que gusten honrarle con su confianza, todas las reglas de los autores que más se han destacado en este arte.

Instruídos que sean en lo que respecta a los planos, se les hará seguir un curso de cálculos hidrostáticos para el desplazamiento y estabilidad de los buques, con lo que les será muy fácil conocer el desplazamiento y volumen de los cuerpos que construyan, y se les explicará al mismo tiempo, un nuevo tratado de arboladura para toda clase de embarcaciones.

Los que gusten dedicarse a dicho estudio se avistarán con el referido señor. El estipendio será de ciento veinte reales mensuales por una hora de lección».

Don Adrián Gassis fue uno de los constructores que más trabajó en la bahía de Santander y ría del Astillero, como podrá comprobar el lector en el cuadro de buques construídos durante el siglo XIX. Su obra más perfecta fue, sin duda, la fragata «Don Juan».

ANEXO NUM. 18

Memoria de la Junta de Comercio de Santander del año 1836, redactada por el Secretario-Contador don Jervasio Eguaras.

.....
Fincas del Astillero de Guarnizo.

Cedidas por S. M. a la Corporación (Junta de Comercio de Santander), aquellas fincas ofrecían muy pocos rendimientos, las que se han reformado para hacerlas productivas y que no suplen los gastos de conservación que ha habido que sufragar haciendo las reparaciones más precisas para evitar su deterioro.

En el año anterior se pidieron las llaves del edificio principal (la Casa del Rey o «Colegio») por el Gobernador Civil, que se entregaron al Coronel Comandante de Ingenieros de estas costas y aunque no se volvió a recibir otra comunicación, se tiraron por disposición de aquél, tabiques e hicieron otras obras para que sirviese de cuartel a las tropas de la Legión Auxiliar Británica como, en efecto, se alojaron algunas en el edificio principal de aquel punto.

De resultas de esta ocupación, quedó el edificio sumamente deteriorado sin ventanas ni puertas por el mal uso que se hizo de él. Se reconocieron los deterioros y se formó presupuesto del costo para que pudiese servir de almacén general del expresado Coronel Comandante de Ingenieros; pero no realizándose este proyecto por la traslación de aquél a Corbán, se acudió en propuesta de obra a la Comandancia General para que se reparasen los desperfectos, evitando se arruinase en perjuicio común y cuando de repararse, podría ser de utilidad para algún uso de interés general; siendo además, de equidad satisfacer los deterioros.

El Sr. Comandante General reconoció la justicia de esta petición y que debía reintegrarse de los desperfectos a la Junta para lo que lo puso en conocimiento de la Ordenación; pero tocándose la tardanza y aun la imposibilidad por ahora de este reintegro, urgiendo las reparaciones, y después de examinado por una comisión con asistencia de perito, el estado decadente de la finca, se han hecho los reparos más perentorios aunque bastante costosos.

El Ayuntamiento del Astillero pidió se le cediese al pueblo la iglesia, sus vasos y ornamentos; y la Corporación ha venido en cederle el uso de aquella iglesia y los demás útiles por medio de escritura de concordia que habrá de otorgarse a efectos de constatar en ella la conservación del templo en el buen estado que tiene, el reloj que tan útil es al servicio del mismo pueblo y los demás enseres cedidos que habrá de satisfacer a la Marina, a quien corresponden, y cuyo pago se halla mandado por R. O.

Nota.—Don José Luis Banus y Aguirre, refiriéndose a la Legión Auxiliar Británica, dice lo siguiente:

La Legión Británica fue un cuerpo expedicionario enviado por el Gobierno de Londres en apoyo de los liberales, durante la primera guerra Carlista. Era una fuerza considerable: 12 regimientos de infantería, tres de lanceros y 3.000 soldados de artillería; en total, varias decenas de miles de hombres. La recluta se hizo a base de voluntarios, que procedían de los más bajos estratos: «la golfería del barrio de Westminster», «las heces del populacho de los tres reinos», «los haraganes de Londres, Manchester y Glasgow», di-

cen diversos autores que reseña J. C. Santoyo en reciente libro publicado en Vitoria. Su jefe, sir Lacy Evans, era un hombre más bien débil y no supo «meter en cintura» a tan brava chusma; y durante los dos años que estuvieron acantonados en San Sebastián —el cuartel general estaba por la parte de Ategorrieta— cometieron toda clase de desmanes, entreverados de motines; su actuación militar no fue ciertamente gloriosa y en la batalla de Oriamendi sufrieron un tremendo descalabro frente al infante don Sebastián: contaba el anciano jesuíta padre Apalateguí que, siendo niño, él había oído decir a gentes que lo habían visto que los campos entre Oriamendi y Ayete parecían, al día siguiente de la batalla, campos cuajados de amapolas; eran las casacas rojas de los soldados de Evans muertos.

BIBLIOGRAFIA

1. Ernest O. Hauser.
2. Rafael Altamira, «Manual de Historia de España», pág. 53. Edición 1964.
3. Menéndez Pidal, «Historia de España», pág. 21-25, tomo I.
4. Menéndez Pidal, «Historia de España», pag. 180, tomo I.
- 4 Bis. Adolf Schulten, «Los Cántabros y Astures y su guerra con Roma». Colec. Austral, pág. 85.
5. J. G. Echegaray, «Los Cántabros». Guadarrama, 1966.
6. Fernando Barreda y Ferrer de la Vega, «La Marina Cántabra», Santander, 1968.
7. Menéndez Pidal, «Historia de España», pág. 139, tomo II.
8. José Montero Alonso, «María Teresa de Austria; una Reina española en la Corte del Rey Sol».
9. «Revista General de Marina», (diciembre, 1947).
10. George Gondsmith-Carter, «Veleros de todo el mundo». Edición Bruguera, 1970.
- 10 Bis. Aurelio Fernández Guerra, «Cantabria». Madrid, 1878. Pág. 41.
11. Menéndez Pidal, «Historia de España», pag. 113, tomo III.
12. Menéndez Pidal, «Historia de España», pág. 292, tomo III.
13. Menéndez Pelayo, «Historia de los Heterodoxos Españoles», 2.ª edición, pág. 22, tomo II.
14. Jerónimo de la Hoz Teja, «Cantabria por María», pág. 47.
15. Mateo Escagedo Salmón, «Estudios de Historia Montañesa», t. III.
16. Mateo Escagedo Salmón, «Informe acerca de la Memoria del Sr. Fresnedo presentada al Ayuntamiento de Santander».
17. J. G. Echegaray, «Los Cántabros», pág. 206.
18. Menéndez Pidal, «Historia de España», tomo VI, pág. 202.
19. Jean Riverain, «Grandes Veleros», año 1967.
20. Mateo Escagedo Salmón, «Crónica de la Provincia de Santander», t. I.

21. Manuel de Assas, «Crónica General de España». Provincia de Santander..
22. Guillermo Avila y Díaz-Ubierna, «El Primer Almirante de Castilla don Ramón Bonifaz y Camargo».
23. José Antonio del Río y Sainz, «La Provincia de Santander considerada bajo todos sus aspectos», tomo I, pág. 198.
24. Vicente Vela, «Trayectoria Histórica del Real Astillero de Guarnizo».
25. José Simón Cabarga, «Las Reales Atarazanas de Santander», pág. 27.
26. José Antonio del Río y Sainz, «La Provincia de Santander considerada bajo todos sus aspectos».
27. Gregorio Lasaga Larreta, «Compilación histórica, biográfica y marítima de la provincia de Santander».
28. «Revista General de Marina» (diciembre, 1943).
29. Manuel de Assas, «Crónica General de España». Provincia de Santander.
30. Mateo Escagedo Salmón, «Crónica de la provincia de Santander», t. I.
31. Antonio Ballesteros Beretta, «La Marina Cántabra desde sus orígenes al siglo XVI».
32. Vicente Rodríguez Casado, «Conversaciones de Historia de España», tomo I, pág. 165.
33. José Simón Cabarga, «Santander Sidón Ibero».
34. Cesáreo Fernández Duró, «Disquisiciones Náuticas».
35. J. Carlos de Luna, «La Mar y los Barcos».
36. Fernando Barreda y Ferrer de la Vega, «La Marina Cántabra».
37. Alberto y Arturo García Garraffa, «Diccionario Heráldico y Genealógico de Apellidos Españoles y Americanos», tomo 35, pág. 154.
38. Tomás Maza Solano, «Real Valle de Camargo», año 1931.
39. Carlos Martínez de Campos, «España Bélica». Siglo XVI. 1.^a parte.
40. Luis Martínez Guitán, «Naves y Flotas de las Cuatro Villas de la Costa».
41. Gervasio Artiñano y Galdácano, «La Arquitectura Naval Española».
42. Jean Merrien, «Historia de los Buques», pág. 243.
43. J. E. C. Fuller, «Batallas decisivas del Mundo Occidental», tomo II.
44. «Oficema», núm. 194, septiembre, 1971.
45. Neville Williams, «Historia Universal en sus momentos cruciales». tomo II, pág. 146.
46. Gregorio Marañón, «Antonio Pérez». Espasa Calpe, 1963.
47. Gregorio Marañón, «Antonio Pérez». Espasa Calpe, 1963, pág. 648.
48. V. Fernández de Asís, «Epistolario de Felipe II sobre asuntos de Mar».
49. Cano Tomé, «Artes para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra». Sevilla, 1611.

50. Tomás Maza Solano, «Aportación al Estudio de la Historia Económica de La Montaña». Santander, 1957.
51. Jerónimo de la Hoz Teja, «Cantabria por María».
52. Miguel de Asua, «El Real Astillero de Guarnizo».
53. José Deleítio y Piñuela, «La España de Felipe IV», 1928.
54. Will y Ariel Durant, «La Edad de la Razón», tomo I. Edit. Sudamérica, 1964.
55. Manuel de Assas, «Crónica General de España». Provincia de Santander.
56. José Montero Alonso, «María Teresa de Austria; una Reina Española en la Corte del Rey Sol».
57. Bernardo de Pantoja, «Felipe IV y su época».
58. Mateo Escagedo Salmón, «Crónica de la Provincia de Santander», t. II.
59. José Wangnermet, «General don Francisco Díaz Pimienta».
60. «Mar y Pesca», revista cubana, núm. 83, agosto, 1972.
61. Fernando Barreda y Ferrer de la Vega, «La Marina Cántabra».
62. J. Carlos de Luna, «La Mar y los Barcos».
63. Miguel Tormo, «La Armada en el Reinado de los Borbones».
64. Cesáreo Fernández Duró, «Disquisiciones Náuticas». Libro V.
65. Julián Fresnedo de la Calzada, «Revista de Santander», 1930, tomo I.
66. Antonio Rodríguez Villa, «Patiño y Campillo».
66. bis. La crítica literaria en la prensa española del siglo XVIII (1700-1750), por Jesús Castañón. Taurus 1973.
67. Marcelino Menéndez Pelayo, «Historia de los Heterodoxos Españoles», edición 1947, tomo V, pág. 108.
68. Marcelino Menéndez Pelayo, «Historia de los Heterodoxos Españoles», edición 1947, tomo IV, pág. 120.
69. Antonio Rodríguez Villa, «El Marqués de la Ensenada, don Zenón de Somodevilla y Bengoechea».
70. Marcelino Menéndez Pelayo, «Historia de los Heterodoxos Españoles», edición 1947, tomo V, pág. 149.
71. Rafael Ballester Escalas, «Historia Gráfica de España», tomo II.
72. Miguel Tormo, «La Armada en el Reinado de los Borbones».
73. Fernando Fernández de Velasco, «Don Juan Fernández de Isla, sus empresas y sus fábricas».
74. Martín Fernández de Navarrete, «Biblioteca Marítima de España», año 1851, tomo II.
75. José Carlos de Luna, «La Mar y los Barcos», 1950.
76. Fernando Barreda y Ferrer de la Vega, «La Marina Cántabra».
77. Cesáreo Fernández Duró, «Disquisiciones Náuticas», tomo V.
78. «Colección Zalbide», artículo 4.º, número 1.

79. Gervasio Eguaras, tomo II, pág. 567-8.
80. José Antonio del Río y Sainz, «La Provincia de Santander considerada bajo todos sus aspectos», tomo II, pág. 446.
81. Martín Fernández de Navarrete, «Biblioteca Marítima Española», 1851, tomo II.
82. José Simón Cabarga, «Biografía de una Ciudad».
83. «Espasa Calpe, S. A.».
84. Miguel de Asua, «El Real Astillero de Guarnizo», 1930.
85. Justo Solís Coterón, «El Vigilante Cántabro», año 1841, pág. 10 a la 19.
86. Gervasio Artiñano y Galdácano, «La Arquitectura Naval Española».
87. Antonio Rodríguez Villa, «Patiño y Campillo».
88. «Revista General de Marina».
89. Björn Landstrom, «El Buque».
90. Fernández Duró, «Disquisiciones Náuticas», tomo IV.
91. Artiñano y Galdácano, «La Arquitectura Naval Española».
92. Javier de Salas, «Matrícula de Mar y Recluta Voluntaria».
93. José Antonio de los Ríos y Sainz, «Efemérides de Santander», 1891.
94. José María Quintanilla, «La Montaña».
95. Miguel Asua, «El Real Astillero de Guarnizo».
96. Tomás Maza Solano, «Nobleza, Hidalguía, Profesiones y Oficios de La Montaña según los Padrones del Catastro del Marqués de la Ensenada y Relaciones Histórico-Geográficas y Económicas del Partido de Laredo en el siglo XVIII».
97. Miguel Tormo, «La Armada en el Reinado de los Borbones». Argos, año 1949.
98. José Montero Alonso, «María Teresa de Austria; una Reina Española en la Corte del Rey Sol».
99. Modesto Lafuente, «Historia de España», tomo IV, edición 1879.
100. Veytia y Linaje, «Norte de Contratación de Islas Occidentales».
101. Carlos de Luna, «La Mar y los Barcos».
102. María del Carmen González Echegaray, «Las Ordenanzas del Valle de Camargo».
103. Fernando González Camino y Aguirre, «Discurso pronunciado en el Salón de Actos de la Diputación de Santander el 10 de febrero 1972».
104. Revista «Oficema», núm. 83, junio, 1962.
105. José de los Ríos, «Efemérides de Santander».
106. Ramón Auñón y Villalón, «Revista General de Marina».
107. Tomás Maza Solano y José María Cossío, «Romancero de La Montaña», tomo I y tomo II, 1933.
108. Jerónimo de la Hoz Teja, «Cantabria por María».

INDICE ONOMASTICO

- Acedo (de), Francisco: 223.
 Agacino Martínez, Eugenio: 257.
 Agrippa: 19, 20 y 65.
 Agueda, Madre Abadesa: 104.
 Agüero, Juan: 74.
 Agüero, Pedro: 74 y 166.
 Aguiar, Ventura: 204.
 Aguiel, Antonio: 204.
 Aguila (del), Fray Francisco: 166.
 Aguila (del), Juan: 58.
 Aguirre, Baltasar: 226.
 Aguirre, Domingo: 226.
 Aguirre, Francisca Ignacia: 253.
 Aguirre, Gaspar: 189 y 204.
 Aguirre, José: 190 y 204.
 Aguirre, José Antonio: 226 y 227.
 Aguirre, Juan: 227.
 Aguirre, Pablo Agustín: 180.
 Aguirre, Prudencio: 171, 193, 201, 202 y 204.
 Aguiel, Antonio: 187.
 Aizpurua, Martín: 226 y 227.
 Alango, Ramón: 194 y 204.
 Alava (de), Ignacio María: 137, 254 y 255.
 Albermale (Lord): 131.
 Alberoni: 95 y 244.
 Alcalá, Galiano: 137.
 Alfonso III (de Portugal): 252.
 Alfonso V (de Aragón): 40 y 69.
 Alfonso VIII: 27, 28 y 37.
 Alfonso X (El Sabio): 36.
 Alfonso XI: 43 y 44.
 Almagro: 49.
 Almanzor: 28.
 Alonso, Antonio: 186.
 Alonso Benito, Melchor: 187.
 Alonso, Catalina: 187.
 Alonso, Juan: 191 y 200.
 Alonso, Sebastián: 160.
 Alonso Valdivieso (de), Pedro: 94.
 Altamira, Rafael: 16 y 273.
 Altuna, Bautista: 187 y 204.
 Alvarez, Cosme: 145 y 146.
 Alzate (de), Felipe: 80.
 Amador Ríos (de los), Rodrigo: 138 y 140.
 Amirola, Vicente: 268.
 Amparo (del), María: 267.
 Aníbal, 19.
 Apalategui, P.: 272.
 Aparicio Monasterio (de): 55.
 Arana (Capitán), 50.
 Arana (de), Martín: 80.
 Aranceta, Jacinto: 190 y 204.
 Aranda, Joaquín María: 185 y 210.
 Arangoitia, Agustín: 187 y 203.
 Araoz (de), Juan: 184.
 Arce Otalera (de): 65.
 Archi: 248.
 Areilza, María: 101.
 Arévalo, Antonio: 160.
 Argote, Pedro: 193 y 204.
 Ariz, Andrés: 167.
 Armillo, Bautista: 109.
 Arriaga, Julián: 120, 125, 131, 136, 150 y 176.
 Arriaga (de), Marcial: 55 y 58.
 Arrillaga, Esteban: 80.
 Artillano Galdácano, Gervasio: 92, 124, 138, 140, 141, 152, 175, 179, 180, 182, 183, 274 y 276.
 Arzueta, José: 101, 138, 139, 145, 152 y 179.
 Assas (de), Manuel: 33, 274 y 275.
 Asúa Campos, Miguel: 91, 130, 140, 142, 179, 274 y 276.
 Augusto (Emperador): 20 y 21.

- Auñón Villalón, Ramón: 276.
 Austria (de), Juan: 56, 88 y 89.
 Autrán, Ciprián: 115, 138, 139, 151 y 152.
 Avellaneda: 77.
 Avila y Diaz Ubierna, Guillermo: 30 y 274.
 Ayora, Juan: 104.
 Aytona (de), Condesa: 145.
 Badiola, José: 190 y 204.
 Baldor: 248.
 Baltasar, Carlos: 82.
 Ballester: 118.
 Ballester Escalas, Rafael: 275.
 Ballesteros, Antonio: 40 y 274.
 Banus y Aguirre, José Luis: 271.
 Bárbara de Portugal: 106.
 Barbarroja: 41.
 Bárcena, Fernando: 226.
 Bárcena (de la), Juan Antonio: 197, 201 y 202.
 Barreda (de), Blas: 182.
 Barreda, Fernando: 94, 166, 273, 274 y 275.
 Barroa, Juan Antonio: 141.
 Barrero (Intendente): 151.
 Barrientos (de), Alamos: 57.
 Barros (de), Cristóbal: 50, 51, 52 y 173.
 Barthold-Schwartz, Severino: 43.
 Benazar, Rafael: 185.
 Benedicto XIII (Antipapa Luna): 69, 71, 73, 75 y 178.
 Beraza, Antonio: 226.
 Berechaga, Pedro: 226.
 Bernaola (Almirante): 92.
 Biörn Landstrom: 276.
 Blasor, Juan: 190.
 Bolívar (de), Sebastián: 55.
 Bonaparte, Napoleón: 148 y 210.
 Bonifacio IX (Papa): 69.
 Bonifaz (de) Camargo, Ramón: 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 y 51.
 Bonzo, Antonio: 183.
 Braum, George: 59.
 Bretón, Domingo: 129.
 Brochero, Diego: 60.
 Bruix (Almirante): 269.
 Brujere, Court (de la): 181.
 Bryant: 123 y 175.
 Buckingham (Duque de): 83.
 Bustamante Camus, Nicolsa: 193.
 Bustamante Guerra: 255.
 Bustillo (de), José (Marqués del Castañar): 132.
 Buve: 108, 138 y 139.
 Cabarga, José Simón: 35, 274 y 276.
 Cabeza de Vaca, Juan: 67 y 73.
 Cacho, Juan Antonio: 226.
 Cadalso, José: 210.
 Cadello Valle, María: 192.
 Cagigas, Francisco: 226.
 Calderón: 77.
 Calderón, José: 197.
 Calderona (La): 88.
 Calleja, Atilano: 130.
 Camacho, Vicente: 221.
 Camiroaga (de), Magdalena: 129 y 253.
 Camrillo Cossio, José: 98, 100, 101, 103, 106, 107, 108, 112, 115, 116, 117, 141 y 177.
 Campaña, Pablo: 226.
 Campo (del), Antonio: 228.
 Campoflorido (Príncipe de): 103 y 106.
 Campanones: 185.
 Canda, Lucas: 191.
 Cano, Tomé: 60 y 274.
 Cánovas: 210.
 Cantolla (de la), Domingo: 250.
 Cañas, Florencio: 123.
 Cañas Trujillo, Manuel: 184.
 Carasa (de), Juan: 55.
 Carballo, P.: 29.
 Cardona (de), Juan: 51 y 54.
 Carlos I: 43 y 62.
 Carlos I (de Inglaterra): 83.
 Carlos II: 82.
 Carlos III: 60, 118, 119, 120, 121, 131, 137, 140, 146, 147, 150, 162, 185, 205, 206, 209, 210, 214, 215, 230 y 248.
 Carlos IV: 212, 222 y 230.
 Carlos (Don) (Príncipe): 110, 118 y 211.
 Carrero Blanco, Luis: 51.
 Carrillo Alonso: 69 y 70.
 Carbajal: 118.
 Casar (de), María: 250 y 251.
 Castaneda, Constanza: 56.
 Castañera, Juan: 191.
 Castro (de) Colina, Francisco: 55.
 Ceballos, Juan: 56.
 Cerda (La): 44.
 Cernador, José: 135.
 Cervantes: 77.
 Cervantes, Juan: 70, 71 y 75.
 Cincongui, José: 190.
 Clariana, Gualver: 177.
 Clavijo (de), Conde: 184.
 Clemente VII: 69.
 Cobo Torre (de la), José: 106, 130 y 170.
 Colenuci (Historiador Napolitano): 40.
 Colbert: 77 y 95.
 Codina, Domingo: 221.
 Colina (de la), Juan Antonio: 174.
 Colón, Cristóbal: 43.
 Coll y Puig, Antonio: 138.
 Collado (del), Casimiro: 267.
 Concierno, Antonio: 170.
 Conde: 83.
 Constantino (Emperador): 26.
 Córdoba (de), José: 183.
 Córdoba, Luis: 245.

- Cornejo (General): 180, 181 y 182.
 Corocotta: 21.
 Cortazar (de), Pedro Lucas: 223.
 Cortiñas, José: 123.
 Cossío, José María: 170.
 Cristo: 26 y 261.
 Cronwell Oliverio: 77 y 83.
 Cruchaga, Juan: 268.
 Cuerno, María: 192.
 Cuerno Ontavilla, Juan: 190 y 197.
 Cuerno Serna, Domingo: 188.
 Cuerno Serna, Juan: 191.
 Cuesta (de la), Domingo: 226 y 227.
 Curcio, Juan, 248.
 Chalay (Príncipe): 179.
 Chave, Gonzalo: 226.
 Churruca, Cosme Damián: 137, 163, 164, 165, 178, 183 y 228.
 Dartrevill, Ignacio: 181.
 Deleito y Piñuela, José: 77, 78, 80 y 274.
 Díaz, José: 199.
 Díaz Pimienta, Francisco (General): 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92 y 93.
 Díaz Pimienta, Francisco: 87.
 Díaz Pimienta, Martín José: 87.
 Díaz Pimienta, Nicolás: 87.
 Díaz Pimienta, Teresa: 87.
 Diego de la Concepción, Fray: 70 y 166.
 Diestro, Tomás: 94.
 Dión (Historiador): 21.
 Domínguez, Jerónimo: 145.
 Donesteve, Juana: 253.
 Donesteve, José Bautista: 253.
 Donesteve Mendaro, Juan Bautista: 121, 124, 125, 129, 131, 132, 134, 137, 139, 141, 151, 152, 170, 171, 189, 201 y 202.
 Duárez: 130.
 Dumas, Alejandro: 79.
 Durango (Dr.): 74.
 Eholi, Princesa de: 56.
 Echandía, Martín: 192 y 204.
 Echandía, Ventura: 187 y 204.
 Echave, Manuel: 226 y 227.
 Echenique, Pedro: 171 y 204.
 Echevarría (de), Julio: 88.
 Echurrate, Pedro: 193.
 Eduardo I: 37.
 Eduardo III: 38.
 Egaña, Carlos: 268.
 Egaña, Francisco: 226.
 Egaña (de), Vicente: 226.
 Egúaras, Gervasio: 270 y 276.
 Elías, Francisco Javier: 256.
 Encina (de), Juan: 55.
 Enrique II: 43.
 Enrique Cisneros (de), Pedro: 55, 57 y 58.
 Eraso, Antonio: 51 y 52.
 Escajal, Francisco: 189.
 Escajedo, Salmón: 26, 28, 29, 84, 273, 274 y 275.
 Escalante (de), Amós: 37 y 211.
 Escalante (de), Diego Fray: 105.
 Escalante (de), Juan: 55.
 Escalante (de), Rodrigo: 55.
 Escaño: 137 y 176.
 Escobedo (de), Juan: 56.
 Escolano: 221.
 Escombleau Sourdis, Henry: 84.
 Eslava (de), Sebastián: 120.
 España, Luis: 44.
 Espinosa Frosteras (de las), Grabiél: 170.
 Espong, Enrique: 126.
 Esquilache: 119 y 165.
 Esses (de), Conde: 144.
 Estabón: 19 y 21.
 Estuardo (de), Juan: 126.
 Eugenio IV (Papa): 70.
 Fabro Bremudan: 89.
 Fadrique, Don: 92.
 Farnesio, Alejandro: 79.
 Faxardo, Luis: 55.
 Feijóo, P.: 97 y 249.
 Felipe II: 37, 43, 50, 51, 52, 55, 56, 57, 58, 59, 65, 77, 144 y 173.
 Felipe III: 30, 43 y 49.
 Felipe IV: 43, 61, 77, 78, 80, 81, 82, 88 y 89.
 Felipe V: 90, 95, 98, 104, 114, 115, 140, 141, 145, 163, 248 y 257.
 Felipe VI: 248.
 Felipe, Don (Infante): 163.
 Felipe Próspero: 82.
 Fernández Almagro, Melchor: 52.
 Fernández Asís, (de) D.: 57 y 274.
 Fernández, Cándido: 169.
 Fernández Duró, Cesáreo: 51, 68, 92, 93, 104, 108, 124, 128, 153, 173, 245, 274, 275 y 276.
 Fernández Guerra: 22.
 Fernández Isla (de), Juan: 115, 117, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 134, 141, 142, 147, 149, 150, 154, 170, 200 y 203.
 Fernández, José: 226.
 Fernández Navarrete, Martín: 103, 106, 275 y 276.
 Fernández, Pedro: 109.
 Fernández Velasco (de), Fernando: 275.
 Fernandina (de), Duque: 87.
 Fernando I: 28.
 Fernando III (El Santo): 30, 31, 33, 34 y 36.
 Fernando VI: 60, 106, 119, 120, 129, 146, 147, 150 y 185.
 Fick, Samuel: 126.
 Fita, José Antonio: 221.
 Flor, Celedonia: 187.
 Flor, Domingo: 252.

- Flor, Juan: 191 y 292.
 Flor, María: 192.
 Flor, Pedro: 193.
 Florencia (de), Duque: 91.
 Flores, Luis: 184.
 Foscardo (Poeta): 86.
 Freire Andrade (de), Güemes: 118.
 Fresnedo Calzada (de la): 15 y 275.
 Fuente (de la) Herrería, Juan: 191.
 Fuente (de la), Joaquín, 226 y 227.
 Fuente (de la), Juan: 191, 226 y 227.
 Fuente (de la), Juan Agustín: 191.
 Fuente (de la), Juan Antonio: 191 y 200.
 Fuente (de la), María: 192.
 Fuente (de la) Ontavilla, José: 190.
 Fuente (de la) Ontavilla, Juan: 191.
 Fuente (de la) Portilla, José Antonio: 191.
 Fuente (de la), Sebastián: 226 y 227.
 Fuente (de la) Tijero, Francisco: 188.
 Fuller J. E. C.: 53 y 274.
 Galdós, Ignacio: 189 y 204.
 Gallevay (de), Esteban: 123.
 Gante, Francisco: 123.
 Gárate, Miguel: 226.
 Garay, Juan Antonio: 189, 202 y 204.
 Garaycochea (de), Juan Antonio: 171.
 Garaycochea (de), Pedro: 92.
 García Fernández, Manrique: 42.
 García Garraffa, Alberto: 274.
 García Garraffa, Arturo: 274.
 García Toledo (de): 50 y 92.
 Garcilaso: 42.
 Garriga, Gabriel: 189 y 204.
 Gascó, Pedro: 65.
 Gassis Adrián, 270.
 Gautier, Francisco: 132, 133, 135, 137, 138, 139, 152, 156, 176, 178 y 183.
 Gaztañeta, Antonio: 73, 90, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 108, 112, 141, 142, 152, 153, 158, 161, 174, 179, 181, 213 y 227.
 Gaztañeta Hordingo, M.^a Ana, Josefa, Joaquín: 102.
 Gaztañeta, Francisco: 102.
 Gazteluzar, Alberto: 98.
 Gelmírez, Diego: 37.
 Gil d'Age, Fernando: 182.
 Gimenez Cardona (de), Manuel: 137 y 172.
 Godoy, Manuel: 210.
 Goicoechea (de), José Lorenzo: 269.
 Goldsmith-Carter, George: 21, 22 y 273.
 Gómez (de) Toro, Fray: 73.
 Góngora: 75.
 González Agüero, Pedro: 56 y 93.
 González Amezcua (de): 121.
 González, Antonio: 226.
 González-Camino Aguirre, Fernando: 247 y 276.
 González Castañón, Alonso: 201.
 González Castejón (de), Pedro: 136, 137 y 177.
 González Echegaray, Joaquín: 18 y 273.
 González Echegaray, M.^a del Carmen: 276.
 Goyri, Nicolás: 32.
 Gravina: 137 y 269.
 Greco (El): 77.
 Gualdino, Nicolás: 181.
 Guereta, José Antonio: 226.
 Guevara, José: 50.
 Guibar, Ventura: 187.
 Guillén, Juan Francisco: 171.
 Guillén Vess (de), Lucas: 80.
 Gutiérrez Bedia, Juan: 66 y 68.
 Gutiérrez Calleja: 35.
 Gutiérrez Coterroso (de), Ignacio: 68.
 Gutiérrez Díaz Games (de): 40.
 Gutiérrez Hoznayo (de), Pedro: 71.
 Gutiérrez Lucía: 191.
 Gutiérrez Sebastián: 194 y 200.
 Gutiérrez Ximen, Pedro: 47.
 Gumán (de), Gaspar (Conde-Duque): 81.
 Hallan: 77.
 Harris M.: 39.
 Hauser Ernest: 273.
 Heras (de), Tomás: 63.
 Hermosa, Domingo: 252.
 Hermosa, Francisca: 188.
 Hernández, 77.
 Herrera (de), Juan: 77.
 Herrera (de), Roque Francisco (Marqués de Conquista Real): 110, 111, 112, 141, 142 y 206.
 Herrero, Manuel: 122.
 Herrezuelo (de), Juan: 215, 216, 217, 219, 222, 223, 227 y 228.
 Hervás: 106.
 Hita: 48.
 Hoa, José: 226.
 Hoces (de), Lope: 84, 86 y 92.
 Homero: 16.
 Hordingo, M.^a Jacinta: 102.
 Honorio (Emperador): 21 y 25.
 Hordingo, Martín: 102.
 Howard: 144.
 Howel, David: 123, 126, 130, 132, 137, 175 y 187.
 Hoyo (del), Martín: 55.
 Hoz Teja, Jerónimo: 26, 66, 266, 273, 274 y 276.
 Huxo (de), Francisco: 55.
 Huxo (de), Pedro: 55.
 Ibáñez Cervera (de), Joaquín: 249.
 Ibáñez Ibero (de), Carlos: 36.
 Ihaseta, Félix: 268.
 Ibaseta, Jacobo: 167.
 Ibaseta, Juan: 226 y 227.
 Igarza, Pedro: 193 y 204.
 Ignacio San Jerónimo (de), Fray: 102.
 Ignacio Soledad (de la), Fray: 169.

Imaz Andrés: 187 y 203.
 Inocencio XI (Papa): 169.
 Iraola Martín: 133, 192 y 204.
 Iriarte (General): 92.
 Irunza: 65.
 Iruretagoyena, José Joaquín: 189.
 Isabel Borbón (de): 82.
 Isabel La Católica: 70 y 77.
 Isabel II: 163.
 Isabel Farnesio (de): 103 y 106.
 Isis (diosa): 22.
 Isla (de), Fernández (Conde): 127, 151 y 223.
 Isla (de) I. Velasco, Joaquín: 127.
 Iturbe, Juan: 189.
 Iturzaeta, Francisco: 80.
 Iado (de) Cagigal, Felipe: 184.
 Jáuregui, Miguel: 226.
 Jesús: 168 y 259.
 José I: 118.
 Jouffrov (de) Arbanas (Marqués): 178.
 Jove (de) y Muñoz, Juan: 127.
 Jovellanos (de) Gaspar Melchor: 209, 228, 230 y 246.
 Juan Rey: 40 y 43.
 Juan II de Castilla: 70.
 Juan V: 118.
 Juan Jorge: 95, 125, 128, 137, 145, 151, 175, 176, 181 y 185.
 Juan Pedro: 193.
 Juan v Santacilda, Jorge: 174.
 Juan Tomás Boxaders (de), Fray: 169.
 Juana (La Loca), 43.
 Julio II (Papa): 168.
 Keene: 118, 119 y 129.
 Lacv Evans: 272.
 Lafuente, Modesto: 276.
 Lagarreta, Francisco: 188 y 204.
 Lagarreta, José: 204.
 Landa, Lucas: 204.
 Landagorreta (Capitán): 54.
 Landizabal y Uribe, Manuel: 223.
 Lángara, Juan: 137, 183 y 255.
 Larraspuru, Tomás: 166.
 Larreta, José: 189.
 Lasaga-Larreta, José Antonio: 274.
 Laso Santos de San Pedro Francisco: 162.
 Laterro, Francisco: 188 y 204.
 Lezo (de), Blas: 180.
 Linconegui, José: 204.
 Linedo, Juan: 173, 223 y 224.
 Lizaranzu, M.ª Ana: 101.
 Lombó: 248.
 López Olán (de), Martín: 94.
 López Clavijo, Francisco: 188, 201, 202 y 203.
 López Flores (de), José: 226 y 227.
 López Salcedo (de): 38.
 Louvois: 77.
 Luciano (Escritor griego): 21.
 Luis XIV: 82, 83 y 95.
 Luis XVI: 230.
 Luna (de), Carlos J.: 51, 59, 92, 274, 275 y 276.
 Luna, Pedro (Antipapa): 69 y 71.
 Llano, Juan Ignacio: 102.
 Llanos, José: 102.
 Llanos (de los), Marqués: 172.
 Mackie: 182.
 Mac-Lennan, Juan: 19.
 Madoz, Pedro: 148.
 Machín (Vasco): 41.
 Mahoma, 29.
 Maldonado, Antonio: 105.
 Mancebo, Juan: 200.
 Malterga, Luis: 140.
 Manterola, Juan Manuel: 171 y 204.
 Maqueda (de), Duque: 87.
 Marañón, Gregorio: 56, 57 y 274.
 Marco Polo: 43.
 Marco Poncio, Catón: 18.
 Marget, Enrique: 268.
 Mari (de), Marqués: 179, 180, 181 y 182.
 María de Austria: 83.
 María Teresa: 82.
 Mariana de Austria: 82.
 Mariote M.: 91.
 Marqués de la Ensenada: 104, 105, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 125, 126, 128, 137, 145, 147, 151, 154, 167, 175, 176, 177, 178, 185, 186, 228, 257 y 266.
 Marqués, Leonardo: 221 y 223.
 Marqués de Roda: 223.
 Marqués de la Victoria: 119 y 169.
 Martínez Campos, Carlos: 274.
 Martínez Guitán, Luis: 274.
 Martínez Ignacio: 226 y 227.
 Martínez León, Carlos: 191 y 203.
 Martínez Mazas, José: 35.
 Martínez Peri, Ramón: 244.
 Martínez Pons (de), José: 221.
 Martínez Recalde (de), Juan: 51 y 52.
 Martínez Salafraña, Juan: 106.
 Martino V: 69, 70, 71, 73 y 75.
 Mathews, 136 y 181.
 Maza, Eusebio: 160.
 Maza (de la), Felipe: 84.
 Maza Solano, Tomás: 57, 71, 76, 186, 274, 275 y 276.
 Mazarredo: 137, 176 y 269.
 Medinasidonia (de) Duque: 51 y 87.
 Mendizábal, Ignacio: 184.
 Mendoza (de), Pedro: 49.
 Menéndez Avilés (de), Pedro: 55 y 56.
 Menéndez Pelayo, Marcelino: 26, 105, 118, 267, 273 y 275.
 Menéndez Pidal, Ramón: 16, 17, 25, 26, 34, 57 y 273.
 Merrien, Jean: 274.

Mesías, Francisco: 221.
 Mier (de) Ant.º, Jerónimo: 105.
 Miner, Enrique: 126.
 Miranda, Fernando: 209.
 Molier: 83.
 Monje, Rafael: 32.
 Montañés: 77.
 Montara (de), Marqués: 83.
 Montemar (de), Duque: 110, 111 y 137.
 Montero, Alonso José: 273, 274 y 276.
 Monterola (de), Juan: 190.
 Monterola (de), Juan Manuel: 133 y 190.
 Montespan (de), Marqués: 83.
 Moñino, José (Conde de Floridablanca): 137, 185 y 210.
 Mora (de), Pedro: 175.
 Morao, María: 192.
 Moreda, Oroza: 28.
 Moscoso, Cristóbal: 88.
 Moyúa, Francisco: 183.
 Mucha Wolfango: 209 y 246.
 Mullan: 23 y 175.
 Muñoz, Bartolomé: 223.
 Murillo: 77.
 Muslera Bedía, Juan: 67.
 Navarrete, Jacinto: 112, 113, 114, 123, 170, 201, 213 y 228.
 Navarro, Juan José, 136 y 181.
 Nebrija, Antonio: 42.
 Nelson: 175.
 Nebomuk, Juan: 178.
 Neville Williams: 274.
 Nicolás I: 118.
 Nieto Lindoso (de), Nicolás: 216, 217 y 219.
 Niño, Fernando: 35.
 Niño, Pero (Conde de Buelna): 35 y 42.
 Noailles (Mariscal): 121.
 Noreña (de), Ignacio: 171.
 Oa, Bautista: 187 y 203.
 Obande, Jorge: 248.
 Obel: 138.
 Ocío (de), Francisco: 105.
 Ojeda, Agustín: 245.
 Olaf: 29.
 Olarte (Capitán): 55.
 Olazábal, Francisco: 226 y 227.
 Olazábal, Pedro: 226.
 Olivares (Conde-Duque de): 57, 80 y 82.
 Ontavilla, Angela: 186.
 Ontavilla, Francisca: 189.
 Ontavilla, Juan Francisco: 190.
 Ontavilla, Pedro: 193 y 197.
 Ontavilla, Pedro Antonio: 193.
 Ontavilla Serna, Pedro: 193.
 Orbea, Domingo: 226.
 Ordinana, Pedro: 115, 131 y 172.
 Orense, José María: 122.
 Orleans (de), Duque: 99.
 Oruña (de la) Pumarejo, José: 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227 y 229.
 Otamendi, Manuela: 192.
 Otero, Juan: 94.
 Oviedo (de), Pedro: 73.
 Pablo V (Papa): 169.
 Pantoja (de), Bernal: 275.
 Paredes (de), Thome, 58.
 Patiño, José: 61, 95, 96, 97, 103, 109, 115, 121, 137, 145, 165, 161, 164 y 167.
 Pavía (General): 256.
 Paz, Domingo: 134.
 Pazarena, Francisco: 188 y 203.
 Pedraja: 57.
 Pedro IV de Aragón: 46 y 47.
 Pedro de Castilla: 46.
 Pembroke (Quinto Conde de): 37.
 Peña (de la) Hondal, Justo José: 221.
 Perca (Intendente): 151.
 Pérez, Antonio: 56 y 57.
 Pérez Ayala (de), Fernando: 42.
 Pérez Galdós: 147.
 Pérez, Martín: 40.
 Pérez, Santiago: 226.
 Pérez Singler, José: 245.
 Piedra: 139.
 Piedra (de la), Juan: 189 y 226.
 Pizarro, José: 104 y 111.
 Plinio: 19, 20 y 21.
 Pombal: 118.
 Porlier, Rosendo: 180.
 Prado Calderón, Francisco: 22.
 Prieto, Juan Antonio: 104.
 Príncipe de Orange: 55 y 59.
 Puerta Agüero, Melchor: 56.
 Pultney: 150.
 Quevedo: 77.
 Quijas Diego: 55.
 Quincoces, Francisco: 80 y 88.
 Quintana, Pedro: 56.
 Quintanilla, José María: 177 y 276.
 Rábago, P.: 117, 118, 120 y 127.
 Raigadas, Antonio: 200.
 Real: 139.
 Rejón (de) Silva y Sotomayor, Juan: 84.
 Rementería, Francisco: 226.
 Requila: 25.
 Reyes Católicos: 41, 43 y 45.
 Riba (de la) Herrera Fernández: 55.
 Ribera: 77.
 Ribero Juan: 190, 199 y 200.
 Ribero, Manuel: 192.
 Ribero, María: 192.
 Richelieu: 77, 81 y 82.
 Río (del), José: 226.
 Río (del), Juan: 226.
 Río (del), Juan Antonio: 201.
 Río del Sainz, José Antonio: 30, 35, 36, 274 y 275.
 Río (del), Vicente: 226 y 227.

Ríos (de los), José: 276.
 Riva (de la) Castañeda, Pedro: 94.
 Riva (de la) Fernando: 50, 58, 167 y 245.
 Rivas Escalante, Juan: 55.
 Riverain, Jean: 273.
 Rocaverde (de), Marqués: 130.
 Roda (de) Marqués, 223.
 Rodríguez Casado, Vicente: 41 y 274.
 Rodríguez Villa: 97, 275 y 276.
 Rohan (de), Duque: 82.
 Rojas (de), Rodrigo: 34.
 Roji: 248.
 Romanof, Alejo: 20.
 Romanof, Miguel: 20.
 Romero Landa, José: 137 y 176.
 Rooth: 123, 130, 132, 137, 138 y 175.
 Roqueñi: 248.
 Rosé, Andrés: 226 y 227.
 Rosé, Pedro: 227.
 Rosende, Juan: 250 y 251.
 Rui Díaz Rojas (de): 39.
 Rui Fernández Velarde: 76.
 Ruiz, Andrés: 186.
 Ruiz, Antonio: 226.
 Ruiz, Francisco: 189.
 Ruiz Gutiérrez, Escalante: 40.
 Ruiz, Santiago: 226.
 Ruiz Tagle, Jacinto: 223 y 225.
 Rumoroso, Tomás: 194.
 Sainz, Fausto: 188, 201 y 202.
 Sagasta, Práxedes Mateo: 210.
 Sainz, Fausto: 170.
 Salas (de), Javier: 162 y 276.
 Salinas, Pedro: 58.
 Salmón, Domingo: 226.
 Salmón, Francisco (Mayor): 188.
 Salmón, Francisco (Menor): 188 y 204.
 Salomón: 138 y 139.
 Salva, Anselmo: 30.
 San Celedonio: 35.
 San Emeterio: 35.
 San Fausto.
 San Ferrol: 29.
 San Isidro: 32.
 San Jerónimo (de), Fray Francisco: 252.
 San Juan de la Cruz: 170.
 San Julián: 29.
 San Leandro: 32.
 San Pablo (de), Fray Francisco: 197 y 201.
 San Pedro: 168.
 San Vicente Ferrer: 69.
 Sánchez Castro (de): 267.
 Sánchez Islares (de), Fray: 73.
 Sancho II de Castilla: 29.
 Sancho IV: 38.
 Santa Catalina: 33.
 Santa Marina Ramón: 218, 219, 220, 226, 228, 229.
 Santander (de) Fray Gonzalo: 73.
 Santa Teresa de Jesús: 170.
 Santillán, José: 93.
 Santo Domingo Guzmán (de): 169.
 Santoyo, J. C.: 272.
 Savates, Lorenzo: 191 y 204.
 Scoti (de), Marqués: 103.
 Schulten, Adonf: 19 y 273.
 Seco, Salvador: 221.
 Serna (de la), Antonio: 186 y 197.
 Serna, Domingo: 188.
 Serna Fernández, Antonio: 186.
 Serna, Francisca: 252.
 Serna, Francisco: 189 y 197.
 Serna, José: 191.
 Serna, Josefa: 191.
 Serna, Juana: 189.
 Serna, Juan Manuel: 190.
 Serna, María Ana: 192.
 Serna, Manuel: 193.
 Serna Pedrueca, Antonio: 186.
 Serna Serna, Francisco: 189.
 Serna Serna, Juan: 191.
 Serna, Tirso: 194.
 Serna Valle, M.^a Ana: 193.
 Serna, Vicente: 214.
 Serna Victorica, Antonio: 186.
 Serrano, Antonio: 103.
 Sierra Aguirre, José: 253.
 Sierra Alta (de), Ursula: 93.
 Sierra (de la) Donesteve, Miguel: 115, 130, 253, 254, 255 y 256.
 Sierra Victoria, José Antonio: 253.
 Sigüenza, P.: 33.
 Silio, Itálico: 19.
 Silvela, Francisco: 162.
 Simeón (Obispo): 29.
 Sisebuto: 25.
 Sojo y Lomba, Fermín: 22, 65 y 266.
 Solana, José: 191.
 Solana, Marcial: 267.
 Solano, José: 175.
 Solía, María: 192.
 Solínis, 248.
 Solís Coterón, Justo: 147 y 276.
 Solís Coterón, Manuel: 215.
 Soroa, Bernardo: 187 y 204.
 Soroa, José: 190 y 204.
 Soroa, Ignacio: 80 y 93.
 Soroa, Juan: 80 y 93.
 Soto de Juan: 56.
 Soultz (Mariscal): 255.
 Stenka Razin: 20.
 Strong: 123.
 Sully: 77.
 Tagle, Jacinto: 226.
 Tanucci: 119.
 Tarik: 18.
 Tazón, Juan: 203.
 Techain, J.: 184.
 Teodosio: 21.
 Tertuliano: 26.

Tesillo, Pedro: 243.
 Tijero, Angel: 186.
 Tijero, Antonio: 186.
 Tijero, Domingo: 188 y 252.
 Tijero, María: 193.
 Tijero Ontavilla, Juan: 190.
 Tijero Ontavilla, Pedro: 193.
 Tijero, Pedro: 194.
 Tijero Pedrueca, Manuela: 192.
 Tijero, Santos: 194 y 252.
 Tijero, Sebastián: 194 y 200.
 Tijero Tolnado, María: 192.
 Tilly (de), Marqués: 183.
 Tofiño (de) San Miguel, Vicente: 160.
 Tonelado (de), Domingo: 252.
 Tormo, Miguel: 97, 118, 210, 275 y 276.
 Torrecilla (de), Marquesa: 121.
 Torres (de), Diego: 141.
 Torres, Juan: 103.
 Torrijos (General): 148.
 Toza Mazo, María: 192.
 Turribalzaga, Catalina: 102.
 Ucina (de), Lope: 55.
 Ugarte (de), Tomas: 184.
 Ullo, Antonio: 95, 123, 128 y 137.
 Unanue, Francisco: 225, 226 y 227.
 Unanue, José Ramón: 173 y 223.
 Uria, José: 226.
 Uriarte, Josefa: 189.
 Urnieta (de), Lorenzo: 80.
 Urquide, Ana María: 187.
 Urquiola (de), Antonio: 56 y 58.
 Urquiza, Francisco: 188, 201, 202 y 204.
 Urquiza, Margarita: 192.
 Urquiza, Francisco: 226.
 Urrutia, Agustín: 123.
 Urtariz (de), Marqués: 111.
 Vaca Guzmán (de) Gutiérrez: 223.
 Vardecilla y Velasco, Alfonsa, Jacinta: 86.
 Valdés, Antonio: 137, 156, 162, 163, 224 y 248.
 Valparaíso (de), Conde: 120.
 Valle, Alexandro: 186.
 Valle, Clara: 187.
 Calle Cuerno, Juan: 190 y 197.
 Valle Cuerno, Miguel: 192.
 Valle Flor, Francisco: 252.
 Valle, Francisco: 188.
 Valle (de), Gaspar: 109.
 Valle, Juan: 76.
 Valle, Lucas: 252.
 Valle, María: 192.
 Valle, Nicolás: 252.
 Valle, Pedro: 194.
 Valle, Santos: 252.
 Valle, Sebastián: 194.
 Valle Serna, Francisco: 188.
 Valle Tijero, Domingo: 188.
 Valle Tijero, Manuela: 192.
 Vargas, Ponce: 245.
 Vázquez, Mateo: 52.
 Vega Florida (Conde de): 179.
 Vega (de la), Francisco: 250 y 251.
 Vega (de la), José: 250.
 Vega (de la), Juan: 63, 250 y 251.
 Vega (de), Lope: 77.
 Vega (de la) Tomás, Fray: 105, 250 y 251.
 Vela Vicente, P.: 33 y 274.
 Velandía, Miguel: 247.
 Velasco (de) Isla, Luis Vicente: 131.
 Velasco, Juan: 74.
 Velázquez: 77, 81 y 82.
 Venadito (de), Conde: 184.
 Ventura Camporredondo (de), Domingo: 219 y 220.
 Vercingetorix: 21.
 Veytia y Linage: 89 y 276.
 Vierna, Marcos: 151 y 152.
 Vigodet, Casimiro: 140, 141, 174 y 244.
 Vila Suances, Carlos: 146.
 Vilches Gonzalo, José: 221.
 Villacastel (de), Marqués: 116 y 248.
 Villanueva (de), Fray Francisco: 66.
 Villafiorida (de), Conde: 145.
 Vimercanti: 140.
 Viota, Pedro: 193.
 Viriato: 21.
 Wall, Ricardo: 118.
 Wangnermet, José: 275.
 Warren (Almirante): 150.
 Wellington: 150.
 Wenceslao IV: 178.
 Will y Ariel Durant: 81 y 275.
 Ximón Ferrero, Juan: 43, 45 y 247.
 Yarto (de), Andrés: 187, 203, 215, 217, 220, 222, 223, 226 y 227.
 Zabala, Agustín: 226.
 Zubiría, Manuel: 131, 132, 134, 135, 136, 137, 139, 141, 151, 152, 156, 160 y 205.
 Zuluaga, José: 228.
 Zunzunegui, Jesús: 171.
 Zúñiga, Baltasar: 248.
 Zurbarán: 77.

INDICE GEOGRAFICO

- Abionzo: 22.
 Africa: 95.
 Ajaccio: 182.
 Alcalá: 31.
 Alemania: 25, 39, 82, 116 y 257.
 Algeciras: 42, 44 y 210.
 Alicante: 256.
 Alfoz de Lloredo: 46.
 Almadén: 120.
 Amaya: 18.
 América: 27, 46, 57, 77, 86, 93, 103, 131, 162, 178 y 254.
 América Española: 118.
 Ampuero: 84 y 124.
 Amsterdam: 126.
 Andalucía: 46, 58, 60, 83 y 95.
 Aragón: 41, 69, 70, 103, 149, 211, 215 y 222.
 Aranjuez: 112 y 162.
 Arantiones: 22.
 Aras: 132.
 Arce: 94.
 Argomillo: 199.
 Arijá: 22.
 Asia: 254.
 Astillero (El): No se consignan las páginas por ser muy numerosas.
 Astorga: 26.
 Asturias: 22, 26, 59, 60, 246 y 252.
 Asturias de Santillana: 42 y 46.
 Ategorrieta: 272.
 Atlántico: 27 y 39.
 Australia: 152.
 Austria: 82.
 Avila: 70 y 75.
 Avilés: 35, 36 y 242.
 Ayete: 272.
 Azofíos: 94.
 Azores: 143.
 Baeza: 32.
 Bahama (de) Canal: 141.
 Bahamas (Islas): 137.
 Balaguer: 255.
 Baldeón: 148.
 Baleares: 27.
 Banca (de) Estrecho: 255.
 Barcelona: 44, 50, 89 y 255.
 Bárcena de Cicero: 174.
 Bárcena Mayor: 148.
 Bárcena (Las): 124.
 Bari: 110.
 Bayona: 36, 37 y 40.
 Belén: 260.
 Bermeo: 38.
 Bermudas (Las): 86.
 Berro: 65.
 Biarritz: 40.
 Bilbao: 29, 58, 65, 93, 126, 135, 207, 209, 214, 244, 250, 251 y 253.
 Bitonto: 110.
 Boca Chica: 180.
 Bohemia: 178.
 Bolonia: 77.
 Boo: 170.
 Bosch: 16.
 Brasil: 137 y 183.
 Breest: 137 y 269.
 Brujas: 39.
 Buelna (Valle de): 124.
 Buena Esperanza (de) Cabo: 254.
 Buenos Aires: 49, 111 y 256.
 Burdeos: 40, 83 y 84.
 Burgos: 27, 29, 30, 35, 42, 63, 64, 69, 70, 72, 74, 75, 76, 124, 130 y 209.
 Cabárceno: 18, 19, 98, 266 y 267.
 Cabarga (Peña): 15, 17, 18, 19, 21, 22, 33, 65, 147, 160 y 266.

- Cabezón: 46 y 130.
 Cabo Hornos (de): 22 y 254.
 Cabo Peñas: 34.
 Cabuérniga: 46.
 Cacicedo: 46.
 Cádiz: 16, 51, 55, 60, 86, 88, 89, 91, 95, 103, 112, 114, 115, 116, 120, 124, 126, 140, 142, 144, 145, 151, 156, 161, 170, 179, 181, 200, 242, 250, 253, 254, 255 y 256.
 Cal de Castro, 33.
 Calahorra: 26.
 Callao Lima (de): 254.
 Camargo (de), Real Valle: 19, 21, 46, 65, 66, 90, 94, 197, 216, 219, 220, 222, 224, 225, 227, 229, 230 y 253.
 Camargo la Mayor: 46.
 Camargo la Menor: 46.
 Campeche: 119.
 Campeo: 149.
 Cantabria: 18, 20, 21, 25, 26, 30, 59, 80 y 236.
 Cantábrico (El): 27, 84 y 209.
 Cantón (Río): 254.
 Caño del Trocadero: 126.
 Capua: 110.
 Carceña (Monte): 35 y 37.
 Carmen (del), Ría: 29 y 170.
 Carraca (La): 95, 116, 128 y 177.
 Carriedo: 130 y 132.
 Cartagena: 94, 95, 114, 115, 116, 117, 123, 124, 128, 143, 145, 151, 156, 161, 162, 175, 176, 177, 180, 182, 183, 184, 242 y 256.
 Cartagena de Indias: 87 y 180.
 Castañeda: 94 y 132.
 Castilla: 27, 32, 37, 40, 41, 42, 45, 59, 63, 69, 82, 123, 126, 160, 162, 178, 211, 215, 243 y 267.
 Castro-Urdiales: 27, 31, 33, 36, 37, 38, 55 y 88.
 Cataluña: 50, 82, 85, 89, 211 y 255.
 Cavada (La): 110, 112, 116, 125, 129, 151, 152, 153, 159, 160, 205, 206, 209, 228, 245, 246, 247, 249 y 266.
 Cayón: 46 y 132.
 Centro Europa: 16.
 Cerda (de la), Castillo: 111 y 129.
 Cerdeña: 215 y 222.
 Cereceda: 124.
 Ceuta: 31.
 Cianca: 67, 70, 94 y 198.
 Cincinnati: 81.
 Cobas (Playa): 137.
 Coimbra: 77.
 Colindres: 33, 56, 84, 93, 94, 99 y 244.
 Concha (La): 20, 22, 65, 69, 70, 75 y 266.
 Constantinopla: 27.
 Constanza: 69.
 Córdoba: 103, 215 y 222.
 Córcega: 182, 215 y 222.
 Corella: 105.
 Coruña (La): 36, 60, 103, 137 y 242.
 Cuatro Villas de la Costa: 34, 37, 38, 52, 55, 60, 88, 92 y 129.
 Cuba: 93.
 Cubas (Río): 65, 208 y 209.
 Cudeyo: 22, 65, 219, 220, 253 y 266.
 Cuenca: 67.
 Chaquaramos: 183.
 Chile: 254.
 China: 43 y 254.
 Dehesa (Monte): 251.
 Deusto: 253.
 Deva: 124.
 Dertmund: 59.
 Dunas: 82.
 Duruelo: 105.
 Ebro: 17.
 Elgoibar: 129 y 253.
 Entrambasaguas: 22.
 Eril: 143.
 Escalante: 50.
 Escandinavia: 39.
 Escorial (El): 33.
 Escudo (puerto): 22 y 65.
 Escobedo: 46.
 España: No se citan por ser muy numerosas.
 Espinosa de los Monteros: 27, 123 y 148.
 Estados Unidos: 257.
 Estaños: 46.
 Esteiro: 145.
 Europa: 39, 116, 145, 148, 162, 209, 230 y 254.
 Faya: 43.
 Ferrol (El): 29, 54, 58, 60, 92, 95, 114, 116, 117, 123, 124, 125, 128, 129, 135, 137, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 154, 156, 161, 162, 172, 174, 175, 177, 178, 182, 183, 242, 245, 246, 254 y 255.
 Filipinas (Islas): 254.
 Finisterre (Cabo): 116 y 180.
 Flandes: 50, 55, 56, 59, 60, 78, 80 y 86.
 Florencia: 81.
 Florida (La): 56.
 Francia: 27, 37, 38, 39, 40, 55, 60, 63, 65, 77, 82, 84, 87, 89, 95, 116, 117, 121, 129, 145, 162, 210, 230, 248 y 257.
 Fuenterrabía: 34, 38, 83 y 93.
 Gaeta: 110.
 Galias (Las): 26.
 Galicia: 59, 60, 116, 146, 215, 222 y 246.
 Galizano: 15, 65 y 208.
 Garellano: 78.

Gaspar (de), Estrecho: 254.
 Génova: 41.
 Gibraltar: 178, 183 y 210.
 Gibraltar (de), Estrecho: 137.
 Gijón: 137.
 Glasgow: 271.
 Gotterborg: 179.
 Gran Bretaña: 119 y 254.
 Granada: 41, 120, 126, 215 y 222.
 Granja (La): 112 y 147.
 Graña (La): 145 y 150.
 Grecia: 27.
 Guadalajara: 87.
 Guadalupe: 33.
 Guarico: 184.
 Guarnesey: 44.
 Guarnizo: No se consignan las páginas por ser muy numerosas.
 Guetaria: 38 y 84.
 Guipavas: 269.
 Guinúzcoa: 34, 36, 46, 55, 60, 88, 92, 93, 135, 211, 242, 245, 246 y 253.
 Guisando: 73.
 Guriezo: 84 y 85.
 Habana (La): 85, 86, 87, 103, 123, 131, 174, 175, 176, 180, 181, 182, 183, 184 y 268.
 Helechas: 160.
 Heras: 19, 64, 65, 74, 160, 248 y 266.
 Herrera: 46 y 243.
 Hieres (de), Islas: 137.
 Holanda: 116.
 Hoz de Marrón: 132.
 Hyeres (de), Islas: 181.
 Igollo: 46 y 94.
 India: 77, 98 y 245.
 Indias: 46, 1, 91, 93, 94, 103, 120, 123 y 137.
 Inglaterra: 27, 37, 38, 41, 56, 57, 58, 60, 65, 77, 95, 110, 116, 117, 129, 131, 144, 145, 175, 210 y 257.
 Irati (de), Monte: 148.
 Irlanda: 144 y 146.
 Islas Canarias: 85.
 Italia: 27, 40, 75, 77, 95, 103, 106, 110, 119 y 169.
 Jaén: 35, 215 y 222.
 Jerez: 243.
 Jerusalén: 215 y 222.
 Julióbriga: 20.
 Juntavia: 65.
 Laredo: 27, 28, 33, 36, 37, 38, 83, 84, 85, 88, 93, 104, 124 y 212.
 Latas: 71, 73 y 74.
 León: 162 y 215.
 León (de), Isla: 170.
 Lepanto: 53, 54, 77, 80, 86, 88 y 190.
 Lequeitio: 109.
 Lerwick: 179.
 Levante: 91.
 Lezo: 33.
 Liaño: 29, 64, 65, 68, 70, 75, 76, 168, 266 y 267.
 Liébana: 124 y 148.
 Liendo: 84 y 85.
 Liérganes: 105, 116, 153, 159, 160, 246, 247, 248, 249, 250, 251 y 252.
 Lima: 255.
 Limpías: 84.
 Lisboa: 51, 52, 60, 118, 126, 144 y 252.
 Logroño: 105.
 Londres, Torre de: 37.
 Londres: 38, 81 y 271.
 Losa: 27.
 Luarca: 36.
 Lugo: 26.
 Lunada (de), Portillo: 249.
 Lupiana, Alcarria (de la): 33.
 Lyon: 178.
 Llar (de), Mies: 252.
 Llanes: 43.
 Llanos (Los): 85.
 Llen: 33.
 Macao: 254.
 Madrid: 33, 56, 59, 58, 60, 78, 82, 93, 97, 98, 104, 106, 118, 126, 128 y 256.
 Magdalena (La): 129 y 147.
 Mahón: 137.
 Málaga: 256.
 Maliaño: 29 y 48.
 Mallorca: 89, 215 y 222.
 Mancha (La): 146.
 Manchester: 271.
 Manila: 254 y 255.
 Mantua: 82.
 Mar del Sur: 49.
 Marianas (Islas): 254.
 Marllao: 124.
 Marnay (de) Isla: 160.
 Marrón: 84, 124 y 247.
 Mauritania: 26.
 Media Concha: 20.
 Medina del Campo: 120.
 Medina de Pomar: 27.
 Medinasidonia, Duque de: 54.
 Mediterráneo: 29, 121 y 162.
 Mena (de), Valle: 27 y 45.
 Mendaro: 129 y 253.
 Menorca: 210, 215 y 222.
 México: 98, 119 y 180.
 Miengo: 94.
 Milán, 95 y 103.
 Mobardo: 64 y 94.
 Moldavia (Río): 178.
 Molina: 215.
 Molinteiado: 124.
 Mondoñedo: 26.
 Montaña (La): 15, 27, 60, 116, 123, 124, 160, 178, 212, 246 y 267.
 Monte Calvario: 259.

Monte Corbán: 33, 66, 71, 72, 73, 74,
 75, 91, 92, 172, 173, 199 y 252.
 Monte Corona: 130.
 Monte Marítimo: 99 y 213.
 Monte del Rey: 213.
 Montevideo: 179, 180 y 256.
 Montija: 148.
 Montpellier: 69.
 Morcilla (de la), Alto: 29.
 Motrico: 97, 101 y 253.
 Mouro (Peña de): 56.
 Munguía: 41.
 Murcia: 126, 215 y 222.
 Muriedas: 46.
 Nancy: 132 y 178.
 Nápoles: 50, 82, 88, 110, 118, 119 y 162.
 Navarra: 28, 148, 215 y 222.
 Navas (Las): 27.
 Niza: 73.
 Noja: 131.
 Normandía: 27.
 Noruega: 29.
 Noya: 36.
 Nueva España: 119.
 Nueva Holanda: 255.
 Nueva York: 71 y 179.
 Nueva Zelanda: 255.
 Nuevo Mundo: 41, 50 y 86.
 Obregón: 65, 68 y 94.
 Oca: 26 y 29.
 Ochagavía: 12.
 Ontaneda: 29.
 Ontón: 43.
 Oña: 70 y 75.
 Orán: 80, 179, 180, 181 y 182.
 Orbitelo: 88.
 Orjamendi: 272.
 Oriental (Golfo)
 Oriñón: 22, 124 y 152.
 Orio: 33.
 Orozco: 46.
 Otumba: 80.
 Oviedo: 105.
 Países Bajos: 77 y 82.
 Palencia: 26 y 106.
 Palos de Moguer: 41.
 Pámanes: 19, 246 y 266.
 Pamplona: 26.
 Paraguay: 118.
 Parayas: 84 y 132.
 Parbayón: 69, 70 y 94.
 París: 103, 106, 119 y 269.
 Parma: 103 y 162.
 Pasajes: 31, 33, 51, 60, 93, 98 y 99.
 Pavia: 80.
 Pedreña: 209 y 251.
 Penagos: 22, 44 y 132.
 Pensacola: 137.
 Peñaranda: 104.
 Peñíscola: 69.
 Peñón (El): 210.
 Perciles: 130.
 Pernía: 148.
 Perú: 80 y 254.
 Pescara: 110.
 Pie de Concha: 20 y 42.
 Piélagos: 46 y 132.
 Pireo (El): 21.
 Pirineos: 95.
 Pisa: 69.
 Plasencia (de), Estado: 103.
 Plencia: 135.
 Polaciones de Valle: 120.
 Polaciones: 124.
 Pontejos: 29, 65, 66, 67, 113, 206 y 208.
 Pontevedra: 36 y 242.
 Portugal: 41, 59, 60, 77, 80, 82, 87, 117,
 118, 184 y 252.
 Portugalete: 89.
 Portus Blendium: 20.
 Portus Victoriae: 20 y 22.
 Potosí: 118.
 Potrañes: 213.
 Povedal: 124.
 Providencia (de la), Isla: 87.
 Prusia: 162.
 Puente Arce: 110.
 Puentearenas: 22.
 Puente Agüero: 65.
 Puente Duero: 124.
 Puente Solfa: 22, 63 y 64.
 Puerto de Santa María: 184.
 Puntal (El): 208.
 Rábida: 252.
 Raos: 147.
 Ravía (de la) Puerto: 124.
 Real Astillero de Guarnizo: No se citan
 por ser muy numerosas.
 Reinosa: 20, 29, 218, 219 y 220.
 Renedo: 35.
 Reocín: 46.
 Requejada: 123 y 130.
 Revilla: 46, 169 y 198.
 Ría del Carmen: 109.
 Ribamontán: 63.
 Ribadavia: 243.
 Riga: 126.
 Río Janeiro: 256.
 Río Plata (de la): 49.
 Riotuerto: 248.
 Rivadesella: 242.
 Rocroi: 82.
 Rochela (La): 34, 37, 39, 40, 44 y 85.
 Roma: 19, 20, 21, 74 y 75.
 Romanillo (Arroyo): 19.
 Roncesvalles: 16.
 Rosellón: 82.
 Ruesga: 84.
 Rusia: 39, 126 y 149.
 Sacramento (del), Colina: 117 y 118.

Salamanca: 77.
 Salazar (de), Valle: 148.
 Salguera: 168.
 San Bartolomé: 33 y 74.
 San Emeterio: 21, 27 y 33.
 San Felipe (de), Castillo: 129 y 150.
 San Fernando: 170.
 San Ildefonso: 110.
 San José (Reducto de): 129.
 San Juan: 129 y 148.
 San Juan Bautista: 39.
 San Juan de Luz: 40.
 San Juan de Olma: 87.
 San Lucar de Barrameda: 89 y 256.
 San Martín: 111, 125 y 129.
 San Miguel de Cernejuela: 22.
 San Miguel de la Palma (Isla): 90.
 San Miguel (de), Cerro: 35.
 San Petersburgo: 126.
 San Quintín: 80.
 San Román de Rumiera: 22.
 San Salvador: 29, 65, 94 y 147.
 San Salvador de Año: 129.
 San Salvador del Moral: 29.
 San Sebastián: 38, 45, 56, 59 y 272.
 San Vicente (de), Cabo: 137 y 183.
 San Vicente de la Barquera: 27, 33, 36, 37, 88 y 151.
 Santa Catalina (de), Isla: 85, 112, 166 y 183.
 Santa Cruz de la Palma: 86 y 90.
 Santa María Breto (de): 26.
 Santa María Cabo (de): 255.
 Santa María Don Ponce (de): 69 y 73.
 Santa María Hiteo (de): 22.
 Santa María Neda (de): 36.
 Santa María Portu (de): 22.
 Santander: No se consignan las páginas por ser muy numerosas.
 Santiago Compostela (de): 37.
 Santiago Heras (de): 267.
 Santillana: 74.
 Santo Domingo (de), Isla: 230.
 Santoña: 15, 22, 33, 36, 84, 85, 91, 104, 137, 152 y 179.
 Saona (Río): 178.
 Sardinero (El): 111, 129 y 245.
 Segovia: 68, 73, 111 y 160.
 Seña: 85.
 Sevilla: 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 45, 51, 52, 60, 70, 75, 83, 86, 98, 153, 161, 215, 221, 225, 236 y 256.
 Sicié (de), Cabo: 136, 179 y 181.
 Sicilia: 88, 108, 110, 129, 179, 215 y 222.
 Simancas: 91, 130 y 244.
 Sobarzo Penagos (de): 22.
 Socabarga: 64, 65 y 267.
 Solares: 267.
 Solarique: 40.
 Solía: 19, 63, 65, 67, 72, 73, 75, 76, 85, 87, 91, 94, 112, 168 y 170.
 Solís (de), Provincia: 49.
 Somaconcha: 20.
 Somorrostro: 18, 101 y 248.
 Sonda (de), Estrecho: 254 y 255.
 Soria: 45, 79 y 148.
 Soto Marina (de la): 200.
 Sotoscuevas: 148.
 Suances: 20 y 151.
 Subiejas: 65.
 Sur del Plata: 256.
 Tanager: 31.
 Tarifa: 34.
 Tarragona: 88 y 255.
 Tarrueza: 85.
 Tazacorte: 85 y 90.
 Tenerife: 162.
 Terceras (Islas): 183 y 245.
 Terranova: 60 y 167.
 Tiberiades (de), Lago: 168.
 Tijero (de), Parque: 65, 160, 247 y 248.
 Tina Mayor: 124 y 152.
 Tina Menor: 124 y 152.
 Toledo: 215.
 Tolón: 181, 182 y 255.
 Toranzo: 132.
 Toro: 45 y 82.
 Torquemada: 124.
 Torrelavega: 132.
 Tortosa: 69 y 88.
 Toscana: 162.
 Trafalgar: 137, 163, 164, 178, 180, 182, 183, 184 y 229.
 Trasmiera: 45, 46, 65, 74, 215, 217, 219 y 266.
 Tresabuela: 120.
 Treto: 85 y 132.
 Triana: 33, 34, 37 y 38.
 Trinidad (Isla): 183.
 Túnez: 80.
 Turín: 81.
 Tuy: 117 y 118.
 Uciéda: 148.
 Urbelcha (Río): 148.
 Urro (del), Punta: 160.
 Uruguay: 117.
 Urxuria (Río): 148.
 Valdeburón: 148.
 Valderredible: 22.
 Valencia: 69, 126 y 215.
 Valtelina: 82.
 Valladolid: 45, 124, 217, 218 y 220.
 Vega de Soba: 132.
 Venecia: 41.
 Veracruz: 89, 98 y 181.
 Versailles: 83 y 119.
 Viena: 81.
 Vigo: 184.
 Villascusa: 44.
 Villascusa de Ebro: 22.

Villarcayo: 27.	Waterloo: 150.
Vitoria: 38 y 272.	Wesfalia: 82.
Vivero: 46, 137 y 242.	Winchelsea: 38 y 39.
Vizcaya: 18, 34, 36, 38, 45, 55, 60, 88,	Zabaleta: 148.
101, 135, 140, 207, 211, 215 y 222.	Zamora: 112.
Voto: 132.	Zorroza: 98.

INDICE ONOMASTICO

- Abárzuza (Contraalmirante): 288.
 Abascal: 236.
 Abascal, Federico: 162.
 Abascal, Generosa: 189.
 Abascal, José: 37, 43, 71, 75, 89, 310 y 311.
 Abascal, María: 179, 233.
 Abascal Pérez, Manuel: 125.
 Abascal, Vda. de: 157.
 Abd-el-Krim: 225, 245.
 Aberásturi, Miguel: 23, 25 y 26.
 Abardes, María: 17.
 Acebo Crespo, Angel: 151, 187 y 340.
 Aguirre: 93.
 Aguirre Bassoco (de), Octavia: 219, 220 y 303.
 Aguirre, Emilio: 118.
 Aguirre, José M.: 101.
 Aguirre Larrauri, Ramón: 108, 136, 165, 166 y 208.
 Aguirre, Mauricio: 17.
 Agudo, Ignacio: 57.
 Agudo, Severo: 57.
 Agüero, Tomás: 187.
 Aizpurúa, Antonio: 44 y 318.
 Aizpurúa, Ramón: 44.
 Alava, Ignacio María: 12 y 16.
 Alba, Santiago: 187.
 Albornoz, Álvaro: 195 y 206.
 Alcalá Galiano: 16.
 Alcalá Zamora: 266.
 Alcázar: 288.
 Alcober, Arturo: 271.
 Aldalur, Justo: 56.
 Alegría, Lorenzo: 58.
 Alfonso (Príncipe de Asturias): 32.
 Alfonso XII: 80, 90, 152, 165 y 193.
 Alfonso XIII: 121, 151, 158, 177, 178, 204, 215, 244, 248 y 250.
 Alonso, Bibiana: 57.
 Alonso, Bruno: 266, 276, y 277.
 Alonso, Domingo: 56 y 135.
 Alonso, Fernando: 198.
 Alonso, Guadalupe: 154.
 Alonso, Juan: 57.
 Alonso, Nicolás: 56.
 Alonso, Vda. de Juan: 58.
 Alsedo Bustamante: 16 y 244.
 Altónaga, Sebastián: 207.
 Alvarez, Andrés: 58.
 Alvarez López, Basilio: 243.
 Alvarez Mendizabal, Juan: 22.
 Alvear, Emilio: 115.
 Alverdi, Ramón: 170.
 Allendesalazar (Ministro): 183 y 340.
 Amadeo de Saboya: 60, 62, 320 y 337.
 Amado, Andrés: 272.
 Amor, Alejandro: 258.
 Amós: 245.
 Amortegui, Pedro: 318.
 Andres Villarejo, Antonio: 156 y 160.
 Ansorena: 72.
 Antonio, José: 270.
 Apraiz, José: 279.
 Araújo, Juan: 113.
 Arce (El «Saleroso»): 290.
 Arce, Antonio: 208.
 Areitio, Pedro: 293.
 Arellano, Luis: 272.
 Arguedas, Juan: 13.
 Argüelles, Florencio: 106.
 Arizmendi, Nicolás M.: 20, 21 y 335.
 Arnauero Franco, Pedro: 282.
 Arribas Miguel, Melchor: 245.
 Arrieta: 240.
 Arriola, Cándido: 241.

- Arroyo, Cosme: 58.
 Asensio, José: 189.
 Asís, Francisco: 32.
 Asúa Campos, Miguel: 7, 21 y 256.
 Ateca: 235.
 Ayala: 41.
 Ayllón: 235.
 Ayllón de Pablo, Censuro: 151, 171 y 340.
 Azaña, Manuel: 95.
 Azcárate Campo, Eliseo: 148, 153, 216, 256, 258, 264, 330 y 342.
 Azqueta: 332 y 333.
 Azcué Alonso de Celada, Enrique: 273.
 Bakunin: 55.
 Bárcena, Justo: 319.
 Bárcena, Vidal:
 Barcet: 234.
 Barcía, Roque: 140.
 Barcos Ruiz: 272.
 Barquín, Facundo: 180.
 Barras, Germán, 242.
 Bartolo: 12.
 Basanta, Severino: 178.
 Bates: 234.
 Beatriz (Princesa): 250.
 Bedía: 234.
 Bedía, Ricardo: 222.
 Bedriñana, Manuel: 89 y 318.
 Regoña, Marcelino: 198.
 Belmonte, Juan: 209.
 Benavente: 235 y 236.
 Benero, Ramón: 318.
 Bengoechea, José: 327.
 Benzo, Eduardo: 272.
 Beranguer: 62.
 Beraza: 234.
 Beraza Abad, Carlos: 301.
 Bernal: 234.
 Bernal, José: 89.
 Berrire García, Manuel: 156.
 Berroya, Pedro: 87 y 116.
 Biscarolasaga, Irene: 247.
 Blanco: 234.
 Blanco, Antonio: 44 y 318.
 Blanco, Vicente: 89.
 Blasco Ibáñez, Vicente: 244.
 Bolado, Dionisio: 44 y 318.
 Bolado, Eugenio: 319.
 Bolado, Francisco: 58 y 198.
 Bolado, Joaquín: 80, 101 y 116.
 Bolado, José: 269.
 Bolado, Quintín: 282.
 Bolado Salmón, Francisco: 57.
 Bolado, Simón: 58.
 Botella Noriega, Manuel: 276.
 Botín, José María: 34.
 Botín Sanz de Sautuola, Emilio: 299.
 Boyo: 234.
 Boyo, Luis: 244.
 Boyo, Miguel: 216.
 Breda, Luis: 319.
 Bretón, Abelardo: 238, 239, 241 y 249.
 Bretón Hernández, Tomás: 133, 138, 197, 225, 238, 239, 240, 339 y 342.
 Bretón, Mario: 188.
 Buenaga Vega (de la), Manuel: 282.
 Bueno, 54.
 Cabada, Francisco: 318.
 Cabrera, Manuel: 243.
 Cabrero Campo, Antonio: 116.
 Cacho, Tomás: 269.
 Cagigal R.: 158.
 Cagigas Escalante, Francisco: 277.
 Cagigas, Gregorio: 269.
 Cagigas, Simeón: 56.
 Cagigas, Simón: 29, 45, 89 y 329.
 Cagigas, Vicente: 116.
 Cagigas, Víctor: 158.
 Cagigas, Victoriano: 170.
 Calderón Collantes: 32.
 Calparsoro: 327.
 Calvo Escalante, Aria: 174.
 Calleja, Emilio: 121 y 125.
 Campillo, José: 16 y 134.
 Campo, Antonio: 58, 81 y 140.
 Campo, Bernardo: 26.
 Campo, Fernando: 282.
 Campo, Manuel: 57 y 61.
 Campoamor, Ramón: 41.
 Camporredondo, Pedro: 322.
 Campos: 268.
 Campos Corpas, Octavio: 197, 242 y 296.
 Campos Guereta, Casto: 93, 143, 151, 180, 191, 192, 200, 213, 242, 324, 342 y 345.
 Canalejas Méndez, José: 41, 165 y 209.
 Cantares (picador): 190.
 Cantera, Bernardo: 252.
 Cánovas del Castillo, Antonio: 41, 139 y 141.
 Canto, Consuelo Sor: 179.
 Cantolla, (de la) Alberto: 61 y 96.
 Cañas, Pablo: 180.
 Cañete: 41.
 Carballo P.: 297.
 Carlos III: 281.
 Carlos IV: 13.
 Carlos (Príncipe): 65.
 Carmen, Sor: 298.
 Carral, Pablo: 319.
 Carral, Violeta: 239.
 Carrera, Gregorio: 56.
 Carreras, Laureano: 164.
 Carreras, Robustiano: 252.
 Casanueva Fernández: 247.
 Casares, Juan Alberto: 25.
 Castanedo, José María: 148.
 Castanedo, Mónica: 57.
 Castanedo, Pedro: 267.
 Castanedo, Ramón: 318.

Castanedo, Victoriano: 267.
 Castelar: 41 y 55.
 Castillo (del) Alonso, Casto: 296.
 Castillo, Alfredo: 139.
 Castillo Aizpurúa, Elías: 157.
 Castillo Aizpurúa, Felipe: 157, 241, 320 y 330.
 Castillo Collantes, Carmen: 318.
 Castillo, Francisco: 83, 98 y 318.
 Castillo Morante, José: 302.
 Castillo, Ramón: 257.
 Castillo (del) Torcida, Manuel: 89, 116, 124, 131, 174 y 323.
 Casuso: 235.
 Casuso, Fermina: 29.
 Casuso, Ignacio: 29, 44, 45 y 318.
 Casuso, José: 44, 57, 216 y 319.
 Casuso, Julián: 89.
 Casuso, Lorenzo: 148, 153 y 154.
 Casuso Quijano, Ramón: 56 y 57.
 Casuso Salcines, Fernando: 125.
 Cayón, Isidoro: 211.
 Cayón, José: 197.
 Ceballos: 234.
 Ceballos (boxeador): 268.
 Cecilia (Teniente): 274.
 Cereceda Gargallo, Luis: 282.
 Cervera Topete, Pascual: 146.
 Céspedes Carlos, Manuel: 46.
 Cervantes, (de) Miguel: 204 y 248.
 Clavería, Pedro: 252.
 Clavero (Doctor): 271.
 Cobo, Alejandro: 121.
 Colomer: 93.
 Colón, Cristóbal: 147.
 Coll y Puig, Antonio: 332.
 Conde de la Cimera: 257.
 Conde Salustiano: 142, 143 y 339.
 Condesa de Romanones: 217.
 Corcho, Domingo: 48.
 Cordero, Juana: 91.
 Corral, Emilio: 187.
 Corral, (del) Ramón: 211.
 Cortabitarte, Angel: 197 y 268.
 Cortés, Francisco: 96.
 Cortezón, Eusebio: 248.
 Cortina, Valeriano: 154.
 Cortines, Leopoldo: 131.
 Corvilán, Fernando: 178.
 Costa, Joaquín: 253.
 Coterillo García, Adelaida: 164.
 Coterillo, Segundo: 89.
 Coullaut Varela, Lorenzo: 204.
 Crespo: 236.
 Crespo Gándara: 188.
 Cristina (Princesa): 250.
 Cruz, José: 89 y 311.
 Cruz, Tiburcio: 148 y 154.
 Cuco El (novillero): 191, 290 y 291.
 Cúchares: 125.
 Cuesta, Antonio: 318.
 Cuesta, Carmen: 82, 83, 115 y 135.
 Cuesta, Domingo: 16.
 Cuesta, José: 89 y 116.
 Charpita (banderillero): 190.
 Chaves: 234.
 Chelvi, Alfonso: 175 y 231.
 Chuchi: 236.
 Churruca Cosme, Damián: 12, 15, 134 y 135.
 Dato, Eduardo: 228.
 David Howell: 332.
 Davies: 234.
 Desmarais, Hnos.: 121 y 125.
 Deuchst y Cía.: 125.
 Díaz, Alfredo: 262.
 Díaz, Antonio: 192.
 Díaz (de) Capilla, José: 203.
 Díaz Espina, Francisco: 43.
 Díaz, Fidel: 269.
 Díaz, Hipólito: 252.
 Díaz de la Hoz, Angel: 99, 114, 116, 123, 154, 166, 192, 197, 269 y 329.
 Díaz, Joaquín: 98.
 Díaz Pimienta: 134, 232.
 Díaz Toca, Angel: 277.
 Diego, Bernardo: 58.
 Diego, Frutos: 301.
 Díez Galbán, Leandra: 254.
 Díez, Juan: 57.
 Díez Llana, Santiago: 298.
 Díez Pérez, Pedro: 277.
 Díez Porlier: 16.
 Díez Quintero, Tomás: 72.
 Dirube, Juan: 43, 45, 318 y 329.
 Dirube, Luis: 82, 136, 138, 154, 187 y 337.
 Dominguín (novillero): 190.
 Doncel, Miguel: 146.
 Donestevé, José Bautista: 20 y 333.
 Dumas: 19.
 Duque del Infantado: 12.
 Duquesa de Pastrana: 217.
 Durán: 245.
 Echeverría, Antonio: 319.
 Edison: 152.
 Eguino y Trecu, José: 287 y 289.
 Egusquiza, Antonio: 143 y 148.
 Elizalde Río, (del) Agustín: 227.
 Errasti, Sor Francisca: 179.
 Escagedo, Ceferino: 158.
 Escalante Colina, (de la) Luis: 220.
 Escalante Huidobro, Pedro: 293.
 Escallada, Barsineo: 187.
 Espartero: 23.
 Estébanez, Urbano: 319.
 Estrañi, José: 61, 100, 101, 187, 207 y 338.
 Ezquer Gabaldón, Eduardo: 284.
 Ezquerria Riva, Alfredo: 169, 190, 191, 199, 200, 222 y 330.

Fadt: 249.
 Fanelli, Giuseppe: 55.
 Felipe: 236.
 Felipe II: 40.
 Fernán Caballero: 19.
 Fernández: 234.
 Fernández, Antonio: 38.
 Fernández, Antonio y Socios: 336.
 Fernández Castro (del): 12.
 Fernández Córdoba (de): 62.
 Fernández Crespo, José María: 216.
 Fernández Gutiérrez, Félix: 39.
 Fernández Gallostra, Antonio: 118.
 Fernández Gallostra, José: 58.
 Fernández Hontoria, Ramón: 156 y 174.
 Fernández de Isla, Juan: 135, 151, 220 y 310.
 Fernández, Manuel: 262.
 Fernández, María: 318.
 Fernández, Ricardo: 154 y 216.
 Fernández, Santiago: 56.
 Fernández Velasco, (de) Fernando: 65.
 Fernando (El Católico): 284.
 Fernando VII: 54, 93 y 187.
 Ferreiro, José: 89.
 Ferrer, José: 26.
 Ferrer Río (del): 41.
 Ferrero, Santiago: 164.
 Finina: 235.
 Fleta, Miguel: 257.
 Flor, Andrés: 56.
 Franco, Francisco: 285.
 Franco, Ramón: 245.
 Fresnedo, Benito: 116 y 318.
 Fuente, Eusebio: 329.
 Fuente, (de la) Felipe: 44 y 83.
 Fuente, Isidoro: 56.
 Fuente, (de la) Juan: 55 y 56.
 Fuente Tijero, Juan: 56.
 Fuentes (Gobernador): 199.
 Fuentes Pila, Joaquín: 251.
 Fulton: 24.
 Furty: 235 y 236.
 Galán (Capitán): 263 y 280.
 Galarza: 236.
 Galdós, Bautista: 319.
 Galván, Julián: 57 y 82.
 Gallego, Eliseo: 219.
 Gallego, Nicasio: 19.
 Gallo, Manuel: 56.
 Ganzo, Gervasio: 116.
 García Abrisqueta: 327.
 García Bonifacio: 57 y 318.
 García Camino, Francisco: 159.
 García, Felipe: 318.
 García, «Nando»: 236.
 García, Francisco: 282 y 318.
 García, Hermanos: 235.
 García, José: 236.
 García, Leonardo: 248.
 García Liaño, Manuel: 97.
 García López, Manuel: 213.
 García, Luis: 115, 170, 330 y 340.
 García, Rafael: 289.
 García, Salvador: 116.
 García Tijero, Juan: 121.
 García Tijero, Manuel: 148 y 158.
 García, Tomás: 240.
 García, Víctor: 242.
 Garellly: 226 y 243.
 Garmendia, Eustaquio: 174.
 Gassis: 23, 48 y 161.
 Gautier, Francisco: 333.
 Gaván, Felipa: 33.
 Gayarre, Julián: 257.
 Generosa, Juana: 319.
 Gento López, Francisco: 301.
 Gil, Epifanio: 252.
 Gil Robles, José María: 272.
 Ginart, Miguel: 197.
 Giral, Miguel: 162.
 Gómez, Bernardino: 319.
 Gómez Blas, Gregorio: 207.
 Gómez, Carmen: 276.
 Gómez Cavia, Ramón: 44 y 329.
 Gómez, Ceferino: 57.
 Gómez, E.: 200.
 Gómez, Gabino: 213, 242 y 268.
 Gómez, Juan: 269.
 Gómez, Julio: 216.
 Gómez Hermosa, Pedro: 38 y 39.
 Gómez, Manuel: 242.
 Gómez, Máximo: 46.
 Gómez Olmedo, Julia: 277.
 Gómez Peñil, José María: 239.
 Gómez, Ramón: 186.
 Gómez, Setién: 200.
 Gómez Urteaga, Antonio: 302.
 Gómez Urteaga, Fernando: 302.
 Gómez Urteaga, Jacinto: 302.
 Gómez Urteaga, Manuel: 302.
 Gómez, Valentín: 93.
 González: 249.
 González, Antonio: 240 y 241.
 González Bravo: 38, 40, 41 y 60.
 González Camino, Francisco: 220.
 González Castillo, Perfecta: 296 y 298.
 González Echegaray: 86.
 González, Félix: 252.
 González Fernández, Ruperta: 251.
 González Gorostegui, Manuel: 200.
 González Ibaseta, Mauricio: 319.
 González, Jenaro: 89.
 González, Matías: 44, 72 y 73.
 González, Mauricio: 44 y 318.
 González Morago, Tomás: 55.
 González, Pedro: 252.
 González, Rosario: 89.
 Gorostegui, Angel: 29.
 Gorostegui, Ignacio: 319.

- Gorostegui, Victoriano: 113, 130 y 154.
 Graham Bell: 237.
 Grajal: 64.
 Gravina: 16.
 Guenaga, Aurelio: 89.
 Guereta, Familia (de): 164.
 Guereta G., Ricardo: 197.
 Guerrita (novillero): 190.
 Guillén: 288.
 Gutiérrez, Andrés: 89, 116 y 319.
 Gutiérrez Colomer, Enrique: 130.
 Gutiérrez Colomer, Juan: 101, 102 y 339.
 Gutiérrez, Felipe: 153 y 154.
 Gutiérrez, Félix: 244.
 Gutiérrez, Francisco: 68 y 89.
 Gutiérrez, Ignacio: 24, 41, 44, 318 y 329.
 Gutiérrez, José: 252.
 Gutiérrez Larraga, Tomás: 213.
 Gutiérrez Rozas, Luis: 169.
 Gutiérrez, Salvador: 175.
 Gutiérrez, Severo: 318.
 Gutiérrez, Tiburcio: 262.
 Gutiérrez Trueba, Ramón: 61, 104 y 105.
 Gutiérrez Veloz, Alberto: 101.
 Gutiérrez Zorrilla, Juan: 253.
 Haendel: 299.
 Hamel, Jorge: 233.
 Harcebuch: 41.
 Haya, Manuel: 58 y 318.
 Hazas, José: 262.
 Herbosa, José: 262.
 Hernández: 200.
 Hernández, Juan: 263.
 Hernández, López: 173.
 Hernández Morales, Angel: 296.
 Herrán, Jesús: 269.
 Herrera, Pedro: 244.
 Herreras, Fernando: 269.
 Herrero Ceballos, Félix: 131.
 Herrero, Vicente: 254.
 Herreros, Clemente: 191.
 Hinojares (Marqués de): 93.
 Hontavilla, Paulino: 89.
 Hontavilla, Ramón: 116 y 262.
 Hornedo: 93.
 Hornedo, Agustín: 148.
 Hoyo, Ramón: 44 y 45.
 Hoz (la): 93.
 Huidobro: 93 y 103.
 Huidobro, Antonio: 196.
 Huidobro, Manuel: 131.
 Huidobro Cuesta, (de la) Gabriel: 215.
 Hugo, Víctor: 93.
 Ibáñez Martín, José: 288.
 Ibaseta: 235 y 236.
 Ibaseta, Fidel: 44 y 318.
 Ibaseta Gómez, Pedro: 208 y 250.
 Iglesias, Francisco: 58.
 Iglesias, José: 89.
 Iglesias, Norberto: 130.
 Iglesias, Pablo: 181, 195 y 206.
 Incera (de) Rozas, Dolores: 233.
 Incera, (de la) Rufino: 61, 97 y 98.
 Iraegui: 235.
 Iribarren, Francisco: 159, 196, 197, 198 y 212.
 Isabel (Reina): 284.
 Isabel II: 14, 21, 29, 32 y 40.
 Isabel (La Católica): 38 y 161.
 Isabel de Asís: 32.
 Isla Fernández, Joaquín: 237.
 Izaguirre: 234.
 Iturzaeta, Francisco: 89 y 318.
 Izquierdo, Chucho: 290.
 Iztueta, Juan Benito: 17.
 Jaureguizar, Francisco: 130 y 211.
 Jenaro, Pablo: 56.
 Jiménez: 93.
 Jiménez, E.: 200.
 Jiménez, Gabino: 250.
 Jiménez Méndez, Federico: 125.
 Jiménez, Ignacio: 83, 89 y 329.
 Jovellanos, Gaspar M.: 9, 10 y 54.
 Junco, Francisco: 41.
 Kay: 236.
 Kerensky, Alejandro: 270.
 Lafe, Teresa: 318.
 Lafuente (de) Amel, Enriqueta: 233.
 Lafuente, José: 262.
 Lagatijo: 125.
 Landrú Henri, Desiré: 231.
 Lamera, Antonio: 198.
 Lanuza, Alvaro: 242.
 Lanza Cagigas, Simeón: 16.
 Lanza, Narciso: 188.
 Laquet, Sor María Carmen: 179.
 Larra, (de) José: 319.
 Larrauri, Manuel: 77, 78, 82, 83, 97 y 98.
 Larrazabal, Manuel: 238.
 Larrucca, Juan José: 152.
 Lasa, José: 44.
 Lastra Eterna, Pablo: 249.
 Laurencia, Ana: 61, 72 y 134.
 Lavín: 237.
 Lavín Casalis, Valentín Ramón: 162 y 172.
 Lavín, Francisco: 116 y 134.
 Lavín, Juan: 58.
 Lavín Regato, Bernardo: 48, 82, 89, 90, 105, 114, 116, 124, 151, 161, 176, 229, 324, 329 y 340.
 Lavín, Vda. de: 213.
 Laza, Nicolás: 44 y 319.
 Laza, Ramón: 44.
 Leguina, Felipe: 197.
 Leguina, Juan: 136.
 Lenin: 270.
 León XIII: 127.
 Liaño, Fernando: 57.
 Liaño Trueba, Alfredo: 14.
 Liaño, Veremundo: 57.

Linares (G.), Augusto: 170.
 Lirio, Santiago: 64, 65 y 66.
 Lista: 19.
 Listal, Pedro: 58.
 Lombó, Juan: 10.
 López: 234.
 López-Cancio, Jesús: 293.
 López Dóriga, Eduardo: 101.
 López Dóriga, Joaquín: 93 y 122.
 López Dóriga, Ramón: 72.
 López, Florentina: 277.
 López, Merallo: 328.
 Loredó, Angela: 318.
 Luarca, Rafael: 12.
 Llama, Casto: 161.
 Llama, (de la) Gregorio: 33, 44, 318 y 329.
 Macías, José: 246.
 Macías, Zenón: 209 y 232.
 Mac-Lennan, José: 93, 123, 126, 137, 138, 140, 171, 196 y 338.
 Madariaga, Dimas: 272.
 Madariaga, José: 44 y 318.
 Madoz, Pascual: 36, 54 y 191.
 Madrazo, Enrique: 266.
 Madrazo, Florencio: 241.
 Maíllo, Angel: 261.
 Manolé (banderillero): 190.
 Mañueco, Manuel: 220.
 Manchado Cortina, Alberto: 299, 303 y 330.
 Manuz, Antonio: 179.
 Marañón (Dr.): 93.
 Marañón, Lola: 250.
 Marcos, Eusebio: 240.
 María Cristina de Borbón: 21 y 254.
 María de las Mercedes de Orleáns: 90 y 152.
 Marqués Cervera (de): 32.
 Marqués Dávalos (de): 125.
 Marqués Ensenada (de la): 70 y 217.
 Marqués, Miguel: 268.
 Marqués Molins (de): 41.
 Marqués Montera (de la): 87.
 Marqués Robredo (de): 101.
 Marqués Valdecilla (de): 240, 265 y 280.
 Marquesa Comillas (de): 217.
 Marquet, Casimiro: 58.
 Martín, Juan (el Empecinado): 18.
 Martín, Salazar: 217.
 Martín, Sixto: 207.
 Martínez: 236.
 Martínez Anido, Severiano: 254.
 Martínez Campos: 46.
 Martínez Fiera, Manuel: 237.
 Martínez García, Francisco: 288 y 290.
 Martínez, María: 89.
 Martínez Sánchez-Ariona, José: 307 y 344.
 Martínez Sierra, Gregorio: 228.
 Marure, Carmen: 213.
 Maruri, Francisco: 44 y 319.
 Matapozuelos (novillero): 191.
 Matheu, José: 188.
 Maura, Antonio: 187.
 Maza, Lucas: 195 y 202.
 Maza, Marcos: 269.
 Maza Solano, Tomás: 280, 288, 296 y 343.
 Mazarrasa, Gregorio: 57.
 Mazo, (del) Justo: 198.
 Mazón: 101.
 Mediavilla, Sotero: 170.
 Meléndrez, Lorenzo: 318.
 Melero, Luis: 290.
 Méndez, Antonio: 89.
 Méndez, Juan: 318.
 Méndez Viar, Anastasio: 162.
 Mendirry, Torcuato: 64, 65, 66 y 337.
 Mendizábal: 54.
 Menéndez Pelayo, Enrique: 192, 325.
 Menéndez Pelayo, Marcelino: 20, 165, 192, 195, 203, 204, 208.
 Merino: 242.
 Miranda, Félix: 197.
 Miranda, Pedro: 26.
 Miranda Velarde, José: 82.
 Modesto: 236.
 Molins: 41.
 Molleda, José María: 262.
 Monar Soto, Vicente: 237, 241, 257 y 330.
 Montero, Rosa: 29.
 Montero, José Matías: 44, 45, 68, 69, 318, 319 y 329.
 Montero, Vda. de: 164.
 Montes, Antonio: 269.
 Montpensier (duques de): 90.
 Mor Fuentes, José: 12, 13 y 14.
 Mora (banderillero): 190.
 Mora (de la) Güemes, Manuel: 119 y 196.
 Mora, (de la) Manuel: 169 y 200.
 Morales (Dr.): 199.
 Morante Serna, César: 247.
 Morante Serna, Perfecto: 247.
 Morera (compositor): 241 y 249.
 Moreu (almirante): 288.
 Morlote, Adolfo: 170 y 340.
 Morlote, Manuel: 106 y 198.
 Morral, Mateo: 178.
 Muela, Carlos: 177 y 204.
 Muñiz, Pedro: 44 y 318.
 Muñoz, Juan: 162.
 Napoleón (Emperador): 16.
 Narváez: 40.
 Navarrete, Jacinto: 71 y 217.
 Navarro e Hijos: 135.
 Navarro, José: 262 y 283.
 Navedo, Andrés: 298.
 Negrín, Juan: 272.
 Nieto, Adolfo: 169, 200, 239, 240, 241, 242 y 330.
 Nosedal: 41.

Núñez, Valeriano: 301.
 Obregón, Antonio: 198.
 Obregón, Joaquín: 329.
 O'Donnell: 40 y 71.
 Odriozola, Arsenio: 140.
 Olarán, José María: 41 y 42.
 Olivares, Arcio: 239.
 Olmo, (del) Gabina: 197.
 Olozaga: 41.
 Olozaga, Salustiano: 194.
 Olleros y Mansilla, Tomás: 66 y 67.
 Ontavilla: 28.
 Ontavilla, Paulino: 318.
 Orbea, Eugenia: 117.
 Orbea, Ramón: 44 y 117.
 Orbea, Ramona: 117.
 Orense, Antonio: 93.
 Orense, (de) José María: 39, 61, 93 y 135.
 Oria, Paquito: 290.
 Ortega, José Antonio: 197.
 Ortiz, Muños: 288.
 Ortiz Oribe, Martín: 318.
 Oruña, Jacinta: 174.
 Oscar: 235.
 Ostalaza, Antonio: 318.
 Ostalaza, Bernardo: 207.
 Otero, Carolina: 129.
 Otero, Leocadio: 247.
 Pacheco, Jenaro: 197.
 Pagarizábal, Ignacio: 318.
 Pagarizábal, Juan: 318.
 Pagaza: 235.
 Palacio, Federico: 89.
 Palacio, Gabriel: 57.
 Palazuelos Casuso, Valentín: 255.
 Palazuelos, Valentín: 174.
 Paniello Larri, Mariano: 188.
 Paradela, Sor María: 179.
 Pardiñas: 209.
 Pardo: 234.
 Pardo García, Leopoldo: 101.
 Pardo, Juan: 197.
 Pardo, Marcelino: 83.
 Pardo Pardo, Nicolás: 197, 207, 214 y 330.
 Pardo (Vda. de): 163.
 Pavía (General): 40 y 93.
 Pazos, María: 318.
 Peche, Bernardo: 262.
 Pedrímán, Manuel: 44.
 Pelayo, María Luisa: 265.
 Pelayo, Ramón: 265.
 Peña, Alfonso: 187.
 Peña, Marcelino: 319.
 Peña Muñoz, Fidela: 89.
 Peña Tocos, Jesús: 17.
 Peñil, Antonio: 319.
 Peñil, Casto:
 Peñil Riva, (de la) Francisco: 69 y 318.
 Peral, Isaac: 121 y 124.
 Peral, (del) Matilde: 319.
 Perdiguero, Manuel: 161.
 Pereda, José María: 33, 41, 130, 165, 176, 179, 203 y 204.
 Pérez Bustamante, Ciríaco: 299.
 Pérez Bustamante, José: 294, 296 y 299.
 Pérez Carral, José: 101.
 Pérez Esteban, Antonio: 174.
 Pérez Galdós, Benito: 40 y 41.
 Pérez, Ignacio: 77.
 Pérez, José: 180.
 Pérez, Manuel: 44, 123 y 318.
 Pérez, María: 319.
 Pérez Martínez, Leopoldo: 330.
 Pérez, Maximiliano: 253.
 Pérez Puerta, Francisco: 87.
 Pick: 275.
 Pico: 234.
 Pico (Diputado): 227.
 Pico, Antonio: 176.
 Pico, Aurelio: 269.
 Piedra: 334.
 Pierrad: 49.
 Pilar de Asís: 32.
 Pilarte, Manuel: 115.
 Pimienta (General): 72 y 222.
 Pío X: 282.
 Pis: 236.
 Plasencia (Conde de): 93.
 Polé: 236.
 Postigo Vizcaya, Carolina: 227.
 Prieto, Indalecio: 272.
 Prim (General): 40 y 49.
 Primo Carnera: 267.
 Primo Rivera (de), Fernando: 80.
 Primo Rivera, de Miguel: 225, 237, 248 y 251.
 Príncipe de Asturias: 186.
 Prieto, Francisco: 123, 131 y 192.
 Puebla, Ramón: 40, 89 y 329.
 Puente (de la) —Cardenal—: 220.
 Puente, Germán: 141, 146, 166, 167, 174 y 322.
 Puente, Pedro: 220.
 Puigdollér, Mariano: 289.
 Quesada, Manuel: 46.
 Quevedo: 236.
 Quevedo Cortés, Alfredo: 330.
 Quevedo, Cosme: 43 y 318.
 Quinet, Egdard: 93.
 Quinquet: 152.
 Quintana: 19.
 Quintana, Primitivo: 247.
 Quintanal, José: 134, 198 y 216.
 Quintanal, Luis: 301.
 Quintanilla, Baldomero: 267.
 Raba, José: 56 y 61.
 Raba, María: 58.
 Rada, Pablo: 246.
 Ramos: 235 y 236.

Ramos, Laura: 179.
 Ramón y Cajal: 231.
 Rapallo, Alfonso: 227 y 253.
 Ranero, Juan: 183.
 Rasines, Juan José: 289.
 Real: 334.
 Recajo (novillero): 190 y 191.
 Recondo, Miguel: 57.
 Regatillo, Justo: 56.
 Reguera Sevilla, Joaquín: 287.
 Renée Turpain: 250.
 Revilla, Francisco: 57, 64 y 81.
 Riego: 18.
 Río, (del) Alfredo: 113.
 Río, (del) Angel: 44, 45 y 318.
 Río, Dionisia: 318.
 Río, (del) Felipa: 29.
 Río, (del) Felipe: 44 y 319.
 Río, (del) Francisco: 57.
 Río, (del) Joaquín: 318.
 Río, (del) José Antonio: 317.
 Río, (del) Manuel: 44.
 Río (del) Saiz, José Antonio: 20, 36 y 274.
 Río, (del) Virginia: 319.
 Ríos: 41.
 Ríos (de los) Ríos, Fernando: 116 y 277.
 Rioz, Félix Gregorio: 316.
 Ripoll, Cayetano: 18.
 Rivas: 41.
 Rivero, Benigno: 263.
 Riveto, Enrique: 246.
 Rivero, Julián: 197.
 Rivero, Manuel: 56.
 Rivero Maza, Enrique: 174.
 Rivero, Pablo: 57.
 Rivero, Pascasio: 45 y 318.
 Rivero, Pedro: 57.
 Rivero, Santiago: 57.
 Rivero Sierra, Restituto: 282.
 Rivero, Vicente: 44, 164, 199 y 318.
 Rodríguez: 28.
 Rodríguez, (de) Brígida: 118.
 Rodríguez, Fernando: 118.
 Rodríguez Guerrero, Manuel: 266.
 Rodríguez Olea, Justo: 44.
 Rodríguez Pérez, Antonio: 44.
 Rodríguez, Rafael: 118.
 Rodríguez, Roque: 318.
 Rodríguez, Solís: 116.
 Rodríguez Terreiro, Francisco: 64.
 Rodríguez Valcárcel, Alejandro: 287.
 Roiz Parra, (de la) G.: 197.
 Roldán, Eloy: 115.
 Romero Maté, Juan: 247.
 Romojaro, Tomás: 219.
 Rondeño (novillero): 191.
 Root, Richard: 332.
 Rozas, Manuel: 29.
 Rúano Campo (del): 293.
 Rúano, Manuel: 212 y 227.
 Rubí: 4.
 Rubio, Cosme: 22 y 26.
 Ruiz Alda (de): 245.
 Ruiz, Aurelio: 239.
 Ruiz, Emilio: 269.
 Ruiz, Guadalupe: 209.
 Ruiz, Jesús: 268.
 Ruiz, José: 57.
 Ruiz, Juan: 56.
 Ruiz, Justo: 56.
 Ruiz, Luis: 318.
 Ruiz, María: 57.
 Ruiz, Martín: 58.
 Ruiz, N.: 239.
 Ruiz Postigo, Matilde: 227.
 Ruiz Rebollo, Ramón: 264.
 Ruiz Salmón, Luis: 43.
 Ruiz Zorrilla: 62.
 Sáez Adana (de), Ramón: 241 y 249.
 Segundo, Joaquín: 25 y 329.
 Saiz Trevilla, Jesús: 282.
 Saiz, Jesús: 240.
 Saiz, Julián: 168.
 Saiz, Paulino: 75.
 Saiz Salaverría (de), Matilde: 115.
 Sainz, Remigio: 68, 175 y 263.
 Salas, Agapito: 99.
 Salas, Manuel: 55 y 56.
 Salaverría, Pedro: 32, 39, 61, 71 y 93.
 Salcedo: 16.
 Salcedo, Vicente: 207.
 Salcines Gómez, Fernando: 329.
 Salcines, Ricardo: 176.
 Saliquet, Andrés: 254.
 Salmón, Ambrosio: 18.
 Salmón, José: 329.
 Salmón Saiz, Santiago: 57.
 Salomón: 332 y 333.
 Sánchez: 234.
 Sánchez, Antonio: 318.
 Sánchez, Antonio (El Tato): 49.
 Sánchez, Arturo: 123.
 Sánchez, Felipe: 80 y 101.
 Sánchez, Fermín: 267 y 296.
 Sánchez, Gerardo: 252 y 279.
 Sánchez Losada, Joaquín: 249.
 Sánchez Reves, Enrique: 294.
 San Emeterio, Casimiro: 110.
 San Emeterio, Dimas: 170.
 San Emeterio, Santiago: 192.
 San Martín, Isidoro: 267.
 San Martín, Ramón: 57.
 San Miguel: 23.
 Santamaría, Elviro: 252.
 Santa María, Francisco: 156.
 Santiago (Apóstol): 324.
 Santiago Sánchez de Castro, Vicente: 322.
 Santiago, Vidal: 57.
 Santocildes, Belisario: 209.

Sanz Martín, Ramón: 63.
 Sañudo, Juan: 72.
 Sarabia: 93.
 Sarmiento (novillero): 190.
 Secadas, Francisco: 56.
 Secadas, Ramón: 92, 164 y 329.
 Segura Serrate, Francisco: 97, 108, 114, 118 y 169.
 Sentfies, Nicolás: 329.
 Serna, Agapito: 318.
 Serna, Francisco: 56.
 Serna, Gregorio: 56.
 Serna, Hilario: 319.
 Serna, Josefa: 56.
 Serna, Juan: 319.
 Serna, Marcelo: 56.
 Serna Maruri, Pablo: 330.
 Serna, Rufino: 262.
 Serrano, Ignacio: 92.
 Serrano Torre (Duque de la): 40 y 49.
 Setién, Severino: 272.
 Sierra: 236.
 Sierra Donestevé, Antonio: 20, 113, 134, 188 y 335.
 Sierra, Jacinto: 148 v 178.
 Sierra, Manolo: 271.
 Sierra, Marcelino: 319.
 Sierra, Martín: 95.
 Silvela: 41.
 Sine: 234.
 Solana: 235.
 Solano, Avelardo: 104, 109 y 140.
 Solana, Juan Antonio: 58.
 Solana, Marino: 318.
 Solana Rfo (del): 242, 288 y 330.
 Solana, Saturnino: 58.
 Somarriva, José: 56 y 83.
 Sota y Aznar: 137.
 Soto, Jesús: 240, 249, 270 y 342.
 Stavinski: 272.
 Suárez: 200.
 Tagle: 236.
 Tagle, Cayetano: 57.
 Tamayo: 41.
 Tarrero Marcos, Dionisio: 174 y 323.
 Tarrero Rivero, Pablo: 298 y 341.
 Tatito (novillero): 290.
 Teja, Dionisio: 96.
 Teja Gurruchaga, José: 112 y 113.
 Teixedor, José: 163, 174 y 235.
 Tejera, José: 44, 45, 81 y 318.
 Terán, Justo: 89.
 Tijero: 235.
 Tijero Aguirre, Casimiro: 166, 171, 197, 199, 216, 229, 231, 235, 241, 254, 322, 323, 329 y 330.
 Tijero Aña, Joaquín: 67, 280 y 337.
 Tijero, Angel: 56.
 Tijero Cordero, Tomás: 91, 100, 101, 130, 143, 329 y 339.
 Tijero Cordero, Venancio: 9, 42, 43, 44, 45, 47, 50, 63, 69, 74, 89, 91, 113, 134, 188, 318, 320, 329, 337 y 338.
 Tijero, Ignacio: 242.
 Tijero Noriega, Tomás Constantino: 174.
 Tijero, Ramón: 187.
 Tijero, Vicente: 91.
 Tocornal, Rosendo: 165, 166, 202.
 Toledo (de), Toledo: 40.
 Topete (Almirante): 40 y 49.
 Torre, Calixto: 82.
 Torre (de la) Diego, Eduardo: 136 y 329.
 Torre, Francisco: 29.
 Torre García, Valentín: 330.
 Torre, Gervasio: 211 y 223.
 Torre Gorostegui, Federico: 216.
 Torre (de la), Gregorio: 154 v 282.
 Torre, Nicolás: 219.
 Uzcudun, Paulino: 267.
 Valle, Domingo: 56.
 Valle (del), Juan: 57.
 Varela: 41.
 Varona, Cirilo: 263.
 Vega: 235 v 236.
 Vega, Angel: 29.
 Vega Gorostegui, Ignacio: 270 y 330.
 Vega, Jacinto: 190 v 198.
 Vega Leguina, Ignacio: 307.
 Vega Lloreda, Angel: 281.
 Vega, Timoteo: 107, 174, 179, 197 y 318.
 Vega, Vicente: 273.
 Vela, Gerardo: 246.
 Vela, Higinio: 139.
 Vela (Padre): 288.
 Velarde (General): 65.
 Velasco, Antonio: 318.
 Velasco, Eulalia: 179.
 Velasco, Gonzalo: 231.
 Ventisca, Prefa: 318.
 Vera, Jaime: 263.
 Viar, Modesto: 148, 187 y 198.
 Viar Sainz, Manuel: 275.
 Vicente Campiña, Antonio: 69.
 Vicente (de) Gabriel: 252 y 256.
 Victoria Eugenia de Inglaterra: 178 y 244.
 Vildosola: 93.
 Villar: 181.
 Viota: 187.
 Viota, Francisco: 57.
 Vives: 249.
 Voof, Eduardo: 148.
 Yarto, Josefina: 117.
 Zenón: 234.
 Zubiría: 333.

INDICE GEOGRAFICO

- Albany: 24.
 Africa: 189, 225, 228, 229, 233, 243, 252 y 341.
 Aguilar: 9.
 Alar: 25, 51 y 335.
 Alcalá de Henares: 95.
 Alday (Marisma de): 245.
 Alhucemas: 245.
 Alisas: 65.
 Almería: 92.
 Altamira: 38.
 Amberes: 186.
 América: 53 y 147.
 Ampuero: 39, 140, 252 y 254.
 Anievas: 39.
 Ardrossan: 185.
 Arenas: 39.
 Argoños: 39.
 Argumilla: 227.
 Arnuero: 39.
 Astillero (El): No se consignan las páginas en que figura este nombre, porque aparece prácticamente en todas ellas.
 Astillero Viejo: 51 y 205.
 Asturias: 274.
 Ayr: 185.
 Baracaldo: 276.
 Barcelona: 129, 189 y 255.
 Bárcena de Cicero: 39.
 Bárcena de Pie de Concha: 39.
 Bélgica: 93.
 Bilbao: 9, 33, 34, 37, 45, 65, 66, 80, 85, 145, 152, 156, 158, 180, 198, 212, 220, 221, 234, 245, 255, 273, 274, 291, 292 y 336.
 Boo: 9, 51, 55, 61, 62, 73, 110, 113, 131, 139, 195, 211, 212, 243, 245, 252, 253, 255, 261, 263, 264, 276, 277, 320, 336, 337, 342, 343.
 Boston: 237.
 Brtton Ferry: 189.
 Buenos Aires: 245.
 Burgos: 66, 72 y 316.
 Cabañas: 106.
 Cabarga: 180 y 217.
 Cádiz: 16 y 54.
 Calatayud: 133.
 Caldas (Las): 66.
 Caleruca (La): 127 y 155.
 Camaleño: 39.
 Camargo: 9, 10, 11, 18, 34, 38, 40, 41, 43, 46, 47, 49, 51, 58, 59, 62, 107, 128, 129, 171, 181, 203, 239, 241, 253, 270, 307, 336, 337 y 339.
 Cambridge: 237.
 Campo de Arriba (Campo Grande): 70, 71, 76, 83 y 85.
 Canal de Carriedo: 17.
 Cantena (La): 127 y 149.
 Carabeos (Los): 39.
 Carbonera (La): 82, 127, 144, 146, 155 y 157.
 Cardiff: 185.
 Cærmén (Ría del): 245.
 Carraca (La): 124.
 Castilla: 316 y 326.
 Castro Urdiales: 280.
 Cavada (La): 9, 22, 53, 113 y 281.
 Cazoña: 273.
 Cespedón (El): 101.
 Colindres: 39.
 Corrales (Los): 52, 255, 279 y 336.
 Coterón (El): 34, 43, 46 y 135.
 Cuba: 43, 46, 84, 90, 146 y 147.
 Durango: 66.
 Ellesmere: 66.

- Enguera: 254.
 Erandio: 252.
 Escalante: 30 y 39.
 Escobedo: 171.
 Escocia: 209.
 Escudo (El): 66.
 Esles: 227 y 279.
 España: 19, 45, 52, 55, 62, 93, 100, 107, 124, 134, 139, 146, 147, 187, 194, 221, 222, 228, 234, 237, 239, 245, 246, 262, 265, 271, 280, 281, 282, 284, 285, 286, 295, 305, 308 y 336.
 Espinama: 39.
 Estados Unidos de América: 146.
 Estella: 66 y 80.
 Europa: 139 y 220.
 Ferrol (El): 20, 22 y 335.
 Filadelfia: 237.
 Filipinas: 147.
 Francia: 19, 40, 93, 198, 220 y 231.
 Fuente Chica: 43.
 Fuenteovejuna: 53.
 Fuentuca (La): 35 y 37.
 Galdácano: 130.
 Ginebra: 55.
 Glasgow: 185.
 Grange Mouth: 186.
 Guarnizo: No se consignan las páginas en que figura este nombre, porque aparece prácticamente en todas ellas.
 Habana (La): 43, 95, 106, 123, 125, 178 y 254.
 Harrington: 189.
 Heras: 101, 234 y 291.
 Hoznavo: 215.
 Hudson: 24.
 Huelva: 234.
 India: 138.
 Infierno (Barrio del): 297.
 Inglaterra: 209, 234, 281 y 292.
 Italia:
 Jaca: 280.
 Jaén: 289.
 Jerez de la Frontera: 251.
 Jerusalén: 289.
 Jesús del Monte: 273.
 Menga: 127, 225 y 258.
 Kratzwiek: 186.
 Laredo: 93.
 Lasarte: 257 y 302.
 Lemona: 215.
 Liaño: 101, 133 y 206.
 Liébana: 14 y 16.
 Liérganes: 96, 152 y 189.
 Limpías: 39.
 Lisboa: 127.
 Liverpool: 25 y 26.
 Londres: 185 y 292.
 Lorca: 92.
 Llanes: 264.
 Llares (Los): 39.
 Madrid: 10, 12, 13, 45, 65, 86, 98, 116, 124, 133, 146, 158, 177, 178, 193, 194, 203, 233, 237, 238, 254, 255, 266, 268, 295, 301, 302, 320 y 339.
 Málaga: 229.
 Maliaño: 24, 49, 95, 99, 170, 201, 203, 223, 270 y 292.
 Marina de Cudeyo: 90.
 Marrón: 39.
 Marruecos: 224 y 271.
 Maryport: 185.
 Medio Cudeyo: 107 y 252.
 Medina de Pomar: 66.
 Mediterráneo: 159.
 Méjico: 244.
 Melilla: 189, 229 y 253.
 Meruelo: 252.
 Middlesbro: 185.
 Molledo: 39.
 Monte Corbán: 11.
 Morero: 127, 137, 140, 148, 155, 156, 183, 223 y 339.
 Muñó (Mies del): 33, 78, 92, 98, 115, 123 y 338.
 Murcia: 92.
 Muriedas: 33.
 Nantes: 101.
 Navarra: 66.
 Newcastle: 186.
 Noja: 39.
 Novales: 34.
 Nueva York: 24.
 Obregón: 126 y 196.
 Océano Pacífico: 32.
 Ogden (EE. UU.): 52.
 Oleo (Isla del): 245.
 Ontaneda: 146, 151, 156, 157, 159, 207, 232, 249, 255, 258 y 340.
 Palencia: 316.
 Paloma (Baio de la): 255.
 Palos de Moguer: 245.
 Parbayón: 73, 279 y 337.
 París: 92, 129, 147 y 156.
 Pasajes: 80.
 Pedreña: 10, 101 y 303.
 Pedrosa: 23, 61, 86, 90, 107, 217, 218, 233 y 335.
 Peñacastillo: 75, 157, 193, 207, 221 y 241.
 Perú: 53.
 Piélagos: 17.
 Piscardera (La): 106, 127 y 148.
 Planchada (La): 9, 25, 33, a 38, 43, 61, 67, 70, 71, 75, 76, 82, 83, 85, 90, 95, 97, 99, 100, 113, 115, 116, 121, 123, 124, 127, 128, 131, 134, 138, 139, 141, 146, 151, 156, 157, 158, 161, 164, 174, 175, 176, 179, 192, 195, 212, 223, 232, 236, 243, 244, 246, 253, 261, 270, 275, 276, 281, 298, 299, 303, 312, 313, 316.

- 317, 321, 326, 337, 339 y 343.
 Polanco: 33.
 Pontejos: 24, 71, 90, 195, 217, 218, 291, 292, 304, 312 y 344.
 Portugalete: 67.
 Potrañés: 51, 127 y 136.
 Potrañés Grande: 109 y 155.
 Prado del Almacén: 70.
 Presas (Las): 209.
 Puente de Alcolea: 40.
 Puente Arce: 9.
 Puente Viesgo: 251.
 Puerta del Sol: 152.
 Puerto Chico: 145.
 Puerto Rico: 147 y 184.
 Pujayo: 39.
 Puntal (El): 101.
 Puntena (La): 92.
 Quebrantas (Las): 157.
 Ramales: 65 y 252.
 Real Astillero de Guarnizo: 7, 10, 11, 18, 20, 21, 51, 85, 134, 281, 332 y 335.
 Rebollar (El): 67, 121 y 127.
 Reinos: 52 y 65.
 Rejuncara: 263.
 Renedo: 258.
 Revilla: 194.
 Ribadeo: 145.
 Ricó (Barrio de): 67, 280 y 337.
 Rif: 151 y 233.
 Río de la Peña: 34.
 Rioseco: 39.
 Riovaldeigüña: 39.
 Rivas (Barrio de): 297.
 Roma: 267.
 Rotterdam: 186.
 Rura (La): 106 y 155.
 Rusia: 225, 228, 270 y 284.
 Saint Nazaire: 186.
 Salamanca: 190 y 240.
 Salguera (La): 92 y 114.
 San Carlos de la Rápita: 31.
 San Salvador: 33, 65, 86, 113, 179, 221, 234, 243, 245, 253, 274, 291, 292 y 343.
 San Sebastián: 72 y 302.
 Santa María de Cayón: 227, 252 y 264.
 Santander: No se consignan las páginas en que figura este nombre, porque aparece prácticamente en todas ellas.
 Santiago de Cuba: 146.
 Santillana del Mar: 156, 171 y 340.
 Santoña: 102.
 Santurce: 272.
 San Vicente de León: 39.
 Sardinero: 193.
 Saro de Carriedo: 227.
 Seña: 39.
 Sevilla: 72 y 209.
 Sierra del Alto de Boo: 109 y 155.
 Socalleja: 9, 55, 127 y 210.
 Solares: 37, 65, 66, 102, 116, 123 y 152.
 Solía: 10, 101, 121, 126, 132, 157, 218 y 286.
 Stockton: 185.
 Sunderland: 185.
 Talavera: 180.
 Tarrasa: 218.
 Término: 252.
 Tijero (Ría de): 157.
 Torrelavega: 101, 249, 252, 270 y 282.
 Trafalgar: 9, 15, 18, 134, 244 y 335.
 Trasmiera: 215.
 Troom: 185.
 Tudela: 14.
 Valdeprado: 39.
 Valencia: 180 y 243.
 Valladolid: 97 y 316.
 Vargas: 14.
 Venta de Guarnizo: 140.
 Vergara: 12 y 14.
 Vigo: 23.
 Villacarriedo: 14 y 250.
 Villacusa: 107, 196, 198, 201, 226 y 227.
 Villanueva: 226 y 227.
 Villasana: 66.
 Villasante: 66.
 Vizcaya: 16 y 66.
 Wastharlepool: 185.
 Zanjón (Cuba): 46.
 Zaragoza: 205.

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

La Institución Cultural de Cantabria se fundó en 1967 por iniciativa de la Excelentísima Diputación de Santander.

Esta Institución venía a recoger la vieja aspiración de fundar un organismo dedicado al estudio y tutela de los problemas culturales de la Montaña, idea que tuvo su mayor mantenedor en la figura de Don Marcelino Menéndez Pelayo.

Desde el mandato de su fundador, don Pedro de Escalante, esta Institución se ha venido dedicando, a través de los diversos Institutos, al estudio, desarrollo y difusión de todas aquellas especialidades que pueden interesar a la provincia de Santander.

COMPONENTES DE LA INSTITUCION

FUNDADOR: D. Pedro de Escalante y Huidobro + ; PRESIDENTE: D. Modesto Piñero Ceballos; VICEPRESIDENTE: D. Leandro Valle González; DIRECTOR: D. Miguel Angel García Guinea; SECRETARIO EN FUNCIONES: D. Isabelino Cea Gutiérrez; CONSEJEROS: D. Joaquín González Echegaray, D. Alvaro Lavín Rodríguez, D. Angel Badiola Argos, D. Jesús Collado Soto, D. Jesús Acinas Bolívar, D. Juan José Pérez de la Torre, D. Manuel Noguero Pérez, D. Julio del Arco Montesinos, D. José Manuel Cabrales Alonso, D. José Antonio Cabrero y Torres Quevedo, D. Fernando Leal Valle, D. Jesús M.^a Lobato de Blas, D. José Manuel Gutiérrez Elorza, D. José M.^a Mier Fernández; CONSEJEROS DE NUMERO: D. Rafael González Echegaray, D. Ignacio Aguilera y Santiago, D. Fernando Barreda y Ferrer de la Vega, D. José M.^a de Cossío y Martínez Fortín, D. Gerardo Diego Cendoya, D. Javier González Riancho, D. Manuel Gutiérrez Cortines, D. Tomás Maza Solano, D. Manuel Pereda de la Reguera, D. Ciriaco Pérez Bustamante, D. Julio Picatoste y Patiño, D. José Simón Cabarga, D. Francisco Ignacio de Cáceres, D. Angel Pereda de la Reguera; CONSEJEROS REPRESENTANTES: D. Fernando Calderón y G. de Rueda, D. Manuel Carrión Irún, D. Benito Madariaga de la Campa, D. Leopoldo Rodríguez Alcalde.

OBRAS PUBLICADAS POR LA INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

INSTITUTO DE LITERATURA «JOSE M.^a DE PEREDA»

ANTHONY H. CLARKE: *Pereda, paisajista*. — Santander, 1969.

CONCEPCIÓN FERNÁNDEZ-CORDERO Y AZORÍN: *La sociedad española del siglo XIX en la obra literaria de D. José María Pereda*.—Santander, 1970.

IGNACIO AGUILERA, FRANCISCO BUENO ARUS Y GERARDO DIEGO: *Ramón Sánchez Díaz (15-X-1869—15-X-1969)*. — Santander, 1970.

CONCHA ESPINA: *Edición Antológica* (selección y estudio de Gerardo Diego). — Santander, 1970.

AURELIO GARCÍA CANTALAPIEDRA: *Verso y prosa en torno a José Luis Hidalgo*. — Santander, 1971.

MANUEL LLANO: *Artículos periodísticos en la prensa Montañesa*, Vols. I, II y III. Santander, 1972.

JOSÉ M.^a COSSÍO: *Estudios sobre escritores montañeses* (3 vols.). Santander, 1973.

ACTOS DE CLAUSURA DEL CENTENARIO DE CONCHA ESPINA (1869-1969).—Santander, 1970.

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

Revista de Poesía PEÑA LABRA. Publicación trimestral. Han aparecido doce volúmenes.

INSTITUTO DE LITERATURA Y ARTE

JULIO SANZ SAINZ: *Los árboles en la Montaña*. — Santander, 1970.

VARIOS AUTORES.—*José del Río Sainz (Pick)*.

ANTHONY H. CLARKE: *Bibliografía Perediana*.

INSTITUTO «SAUTUOLA» DE PREHISTORIA Y ARQUEOLOGIA

JOAQUÍN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Orígenes del cristianismo en Cantabria*. Santander, 1969.

BENITO MADARIAGA DE LA CAMPA: *Las pinturas rupestres de animales en la región cántabrica*. — Santander, 1969.

M. A. GARCÍA GUINEA Y REGINO RINCÓN: *El asentamiento cántabro de Celada Marlantes*.—Santander, 1970.

RAÚL LIÓN VALDERRÁBANO: *El caballo y su origen. Introducción a la Historia de la Caballería*. — Santander, 1970.

M.^a SOLEDAD CORCHÓN RODRÍGUEZ: *El solutrense en Cantabria*. — Santander, 1970.

VARIOS AUTORES: *La Edad Media en Cantabria*.—1973.

MANUEL A. ABASCAL COBO: *Cosmología Evolutiva*.—1974.

JOSÉ MANUEL IGLESIAS GIL: *Onomástica Prerromana en la Epigrafía Cántabra*.—Santander, 1974.

CENTRO DE ESTUDIOS MONTANESES

VARIOS AUTORES: Revista ALTAMIRA. Años 1968, 1970, 1971, 1972 y 1973.

TOMÁS MAZA SOLANO: *Relaciones histórico geográficas y económicas de la provincia de Santander en el siglo XVIII*: Tres tomos.—Santander, 1970.

TOMÁS MAZA SOLANO: *Disquisiciones y comentarios en torno al Folklore Español*.—Santander, 1972.

BENITO MADARIAGA DE LA CAMPA Y CELIA VALBUENA: *El Instituto de Santander. Estudio y documentos*. — Santander, 1971.

RAFAEL G. COLOMER: «Santander 1875-1899».—Santander, 1973.

MANUEL PEREDA DE LA REGUERA: *Indianos de Cantabria*. — Santander, 1969.

- MANUEL PEREDA DE LA REGUERA: *«Liébana y Picos de Europa»*.—Santander, 1972.
- CIRIACO PÉREZ BUSTAMANTE: *«Los montañeses en el nuevo mundo, D. José de Escandón. Fundador del Nuevo Santander»*. Santander, 1972.
- M.^a DEL CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Los antecesores de D. Pedro Velarde*.—Santander, 1970.
- M.^a DEL CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Escudos de Cantabria. Vol. I y II*.—Santander, 1972.
- M.^a DEL CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *D. Andrés Díaz de Venero y Leyva*.—Santander, 1972.
- F. IGNACIO DE CÁCERES BLANCO: *Dos crisis nacionales en el Santander decimonónico*. Santander, 1970.
- JOSÉ SIMÓN CABARGA: *La Revolución francesa en Santander*. — Santander, 1971.
- JOSÉ SIMÓN CABARGA: *Santander en el siglo de los pronunciamientos y de las guerras civiles*.—Santander, 1972.
- FERNANDO GONZÁLEZ-CAMINO Y AGUIRRE: *Las reales fábricas de Artillería de Liérganes y la Cavada*.—Santander, 1972.
- SANTIAGO DÍAZ LLAMA: *La situación Socio-religiosa de Santander y el obispo Sánchez de Castro. (1884-1920)*.—Santander, 1972.
- FRANCISCO VÁZQUEZ GONZÁLEZ-QUEVEDO: *La Medicina en Cantabria*.—Santander, 1972.
- FRANCISCO SÁEZ PICAZO: *Índices de las revistas «Altamira» y «Revista de Santander»*.—Santander, 1972.
- VALENTÍN SAINZ: *Historia de San Vicente de la Barquera*. Santander, 1973.
- FERNANDO BARREDA: *Los hospitales de Puente San Miguel y Cóbrecas en la primitiva ruta jacobea de Cantabria*.—Santander, 1973.
- FERMÍN DE SOJO Y LOMBA: *El Mariscal Mazarrasa*. Santander, 1973.
- JOSÉ ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO: *Historia de una empresa siderúrgica Española: Los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834*.—Santander, 1974.
- M.^a DEL CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Toranzo*.—Santander, 1974.

INSTITUTO DE ARTE «JUAN DE HERRERA»

- M.^a DEL CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Documentos para la historia del arte en Cantabria*. Vol I, Santander, 1970 y Vol. II, Santander, 1973.
- Catálogo de Exposiciones 1971*.
- Catálogo de Exposiciones 1972*.
- Catálogo de Exposiciones 1973*.
- VARIOS AUTORES: *La Edad Media en Cantabria*.—Santander, 1972.
- M. A. GARCÍA GUINEA: *El Románico en Santander (en prensa)*.
- Catálogo exposición «Certamen Nacional de Dibujo Pancho Cossío»*. Santander, 1973.
- FERNANDO BARREDA Y FERRER DE LA VEGA: *Victorio Macho y Santander*.—Santander, 1974.

INSTITUTO DE ETNOGRAFIA Y FOLKLORE

- VARIOS AUTORES: *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore Hoyos Sáinz*.—Santander, volúmenes I, II, III, IV y V.
- JOSÉ CALDERÓN ESCALADA: *Campóo. Panorama histórico y etnográfico de un Valle*.—Santander, 1971.
- TOMÁS MAZA SOLANO: *Disquisiciones y comentarios en torno al folklore español*, Santander, 1972.
- JAVIER GONZÁLEZ RIANCHO: *La vivienda en el campo de la provincia de Santander*.—Santander, 1971.

INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMO-PESQUEROS «JUAN DE LA COSA»

- RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Capitanes de Cantabria*.—Santander, 1970.
- RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY: *La Armada francesa en Santander*, Santander, 1972.
- RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY: *El puerto de Santander y la guerra de Africa (1859-1860)*.—Santander, 1971.
- RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Luis de Vicente Velasco e Isla* (en prensa).
- JUAN M. BUSTAMANTE BRINGAS: *La victoria de la Rochela*.—Santander, 1972.
- BENITO MADARIAGA DE LA CAMPA: *Augusto González de Linares y el estudio del mar*.—Ensayo crítico biográfico de un naturalista.—Santander, 1972.

INSTITUTO DE ESTUDIOS INDUSTRIALES ECONOMICOS Y DE CIENCIAS «TORRES QUEVEDO»

- JOSÉ ANTONIO SAIZ-GONZÁLEZ DE OMEÑACA: *La meiosis del centeno triploide como prueba de la diploidización del tetraploide*.—Santander, 1972.
- MANUEL GUTIÉRREZ CORTINES: *Divagaciones nucleares*.—Santander, 1970.
- JULIO PICATOSTE PATIÑO: *Consideraciones ante la crisis de la Medicina española actual*.—Santander, 1971.
- PEDRO CASADO CIMIANO: *Estudio, modificación y normalización de los métodos Gerber y Milko-Tester*.—Santander, 1973.
- RAÚL LIÓN VALDERRÁBANO: *La cría caballar en la provincia de Santander*.—1972.
- LUIS MORALES NORIEGA: *Bosquejo de una sanidad y asistencia psiquiátrica en la provincia de Santander*.—Santander, 1974.
- FRANCISCO SUSINOS RUIZ: *La Técnica complicación del hombre*.—Santander, 1974.
- ENRIQUE LORIENTE ESCALLADA: *Vegetación y Flora de las playas y dunas de Santander*.—Santander, 1974.
- JOSÉ ANTONIO SAIZ-GONZÁLEZ DE OMEÑACA: *La Flora en Santander*.—Santander, 1974.
- LEOPOLDO RODRÍGUEZ ALCALDE: *Biografía de D. Leonardo Torres Quevedo*.—Santander, 1974.

Instituto de Literatura «JOSÉ M.^a PEREDA». DIRECTOR: D. Ignacio Aguilera y Santiago;
CONSEJERO REPRESENTANTE: D. Leopoldo Rodríguez Alcalde.

Instituto de Prehistoria y Arqueología «SAUTUOLA». DIRECTOR: D. Miguel Angel García Guinea;
CONSEJERO REPRESENTANTE: Sin designar.

Instituto de Arte «JUAN DE HERRERA». DIRECTOR: D. Miguel Angel García Guinea;
CONSEJERO REPRESENTANTE: D. Manuel Carrión Irún.

Instituto de Etnografía y Folklore «HOYOS SAINZ». DIRECTOR: D. Joaquín González Echegaray;
CONSEJERO REPRESENTANTE: D. Benito Madariaga de la Campa.

Instituto de Estudios Marítimos y Pesqueros «JUAN DE LA COSA». DIRECTOR: D. Rafael González Echegaray;
CONSEJERO REPRESENTANTE: Sin designar.

Centro de Estudios Montañeses. DIRECTOR: D. Fernando Barreda y Ferrer de la Vega;
CONSEJERO REPRESENTANTE: D. Fernando Calderón y G. de Rueda.

Instituto de Estudios Industriales, Económicos y de Ciencias «TORRES QUEVEDO». DIRECTOR: D. Manuel Noguero Pérez;
CONSEJERO REPRESENTANTE: Sin designar.

Instituto de Estudios Jurídicos, Sociológicos y Docentes "RAFAEL DE FLORANES". DIRECTOR: D. Jesús María Lobato de Blas.
CONSEJERO REPRESENTANTE: D. Fernando Leal Valle.

Instituto no constituido:

Instituto de Estudios Agropecuarios.

