GOBIERNO DE CANTABRIA
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN, CULTURA
Y DEPORTE

ALTAMIRA

REVISTA DEL CENTRO
DE ESTUDIOS MONTAÑESES

TOMO LXXXVIII

SANTANDER, AÑO 2017

ALTAMIRA

La revista *Altamira*, editada por el Centro de Estudios Montañeses, publica estudios científicos de las Áreas de Ciencias Sociales, Filología, Historia, Etnografía, Arqueología, Arte, Música y Patrimonio Regional con el objetivo de aportar conocimiento relevante para la investigación y el desarrollo cultural de Cantabria. Estos trabajos van dirigidos a la comunidad científica, así como a otras personas interesadas en estas materias, de los ámbitos regional, nacional e internacional.

VOCAL DE PUBLICACIONES:
Fernando Gomarín Guirado

Consejo de Redacción:
Alfonso de Ceballos-Escalera y Gila, Lucía Fernández Granados, Juan Antonio González Fuentes, Francisco Gutiérrez Díaz, Sergio Manuel Rodríguez Lorenzo.

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de esta publicación puede reproducirse, registrarse o transmitirse por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por medio, sea electrónico, mecánico, fotoquímico, magnético o electroóptico, por fotocopia, grabación o cualquier otro, sin permiso previo por escrito de los titulares del copyright.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:
Centro de Estudios Montañeses
Gómez Oreña, 5, 3º
39003 Santander (Cantabria, España)
Tel: (+34) 942 227 031
E-mail: cesmontaneses@yahoo.es

ISSN: 0211-4003-Altamira
Depósito Legal: SA-8-1959
Imprime: Imprenta J. Martínez
Impreso en España – Printed in Spain

GOBIERNO DE CANTABRIA
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN, CULTURA
Y DEPORTE

ALTAMIRA

REVISTA DEL CENTRO
DE ESTUDIOS MONTAÑESES

TOMO LXXXVIII

SANTANDER, AÑO 2017

ALGUNAS CONSIDERACIONES RESPECTO AL TOPÓNIMO «LAS HURDES» Y LA RAÍZ INDOEUROPEA –URD / *WRAD

MARINA GURRUCHAGA SÁNCHEZ
Doctora en Historia por la Universidad de Cantabria
Centro de Estudios Montañeses

Resumen: El presente artículo indaga en la adscripción lingüística y cultural del topónimo «Las Hurdes», vinculándolo con un fondo antiguo indoeuropeo que emparenta las viejas lengua y cultura vettonas con el contexto cántabro e indoeuropeo peninsular prerromano.
Palabras clave: Vettones – Indoeuropeo – Las Hurdes – toponimia – paleolenguas.

Abstract: The present article inquires the linguistic and cultural adscription of the toponym «Las Hurdes», linking it with an ancient indo-european background which relates the vetton language and its cultural context with the cantabrian and peninsular - indo-european pre-Roman one.
Keywords: Vettones – Indoeuropeo – Las Hurdes – toponimia – paleolenguas.

Es costumbre en España tratar de establecer relaciones intencionales y emotivas entre realidades objetivas desvinculadas. Sucede para el caso del emparejamiento tradicional que se ha tratado de establecer entre dos "rarezas" de ámbito tan dispar como la lengua euskera y la aislada (pero no tanto…) comarca extremeña de Las Hurdes. Me refiero a la clásica interpretación del topónimo en clave euskérica haciéndolo proveniente de «urde» (cerdo), de forma que se entendería el nombre de la región como «tierra de jabalíes» y se daría por supuesta una inexistente, según las fuentes, repoblación de vascohablantes que la habrían rebautizado en esa forma. Existe también en euskera antiguo una raíz en -urd que significa «zona llana, meseta»,[1] pero que claramente no es aplicable a la realidad de la comarca, poseedora de un relieve muy accidentado, encontrándose el valle más estrecho de Europa Occidental en las márgenes del río Malvellido.

En un interesante artículo publicado en la revista digital **celtiberia.net**, firmado por Reuveannabaraecus,[2] el citado autor presenta una nueva hipótesis, bien hilvanada, según la cual

> *las comarcas suelen recibir una denominación alusiva a algún aspecto peculiar, propio y a veces exclusivo, que las diferencia de las comarcas vecinas y por el que se caracterizan: así, por ejemplo, La Vera se llama de esta manera por estar situada a la feraz orilla del Tiétar, frente a las colindantes y otrora áridas dehesas del Campo Arañuelo (hoy convertidas en regadíos); o la Tierra de Barros se cono*ce con esa denominación por poseer

(1) SILGO, L. *Estudio de Toponimia Ibérica. La toponimia de las fuentes clásicas, monedas e inscripciones*, Madrid, Editorial Visión Libros, 2013, pág. 289.

(2) http://celtiberia.net/es/biblioteca/?id=1415

unos fértiles suelos anegadizos ("barros") aptos para toda clase de cultivos, frente a los suelos más pobres de las comarcas serranas vecinas (Jerez de los Caballeros, etc.). Y ***Las Hurdes recibieron este su nombre por haber tenido y tener aún la mayor concentración de brezales de todo este sector del oeste ibérico****; en efecto, el nombre Hurdes, a veces escrito (por pronunciado) Jurdes, procede, por medio del dialecto astur-leonés que hablaban los primeros repobladores medievales de estas tierras, del latín vulgar úlicem «brezo», que da en la lengua astur-leonesa urz(e); con esta forma y significado lo encontramos en La Urz (población perteneciente a la comarca de Las Omañas, al norte de la provincia de León) o en Brime de Urz y Quintanilla de Urz (municipios situados en el Valle de Vidriales, no lejos de Benavente, al norte de la provincia de Zamora). De urz / urce se pasó a urde (urdes, en plural, por su abundancia) debido a uno de los rasgos más característicos del dialecto extremeño: la pervivencia del fonema medieval conocido como «z sonora», habitualmente representado como «d» (v. gr., jadel por hacer). La h- inicial hay que explicarla mediante la fonética sintáctica a partir de otro rasgo propio (aunque no exclusivo) del dialecto extremeño: la aspiración, tanto de la h- procedente de f- inicial latina como de j / ge,gi y de la -s final o implosiva; así, en la secuencia fonética Lah Urdeh (o Laj Urdej), una vez perdida la conciencia del significado del término (pues se impuso el castellano «brezo»), se interpreta la aspiración final del artículo como aspiración inicial del nombre, del cual comienza a formar parte, quedando éste así definitivamente fijado como (LAS)* ***HURDES*** *o* ***JURDES****, que no significaría, pues, otra cosa que «(LOS)* ***BREZOS****».*

Sin restarle mérito ni acierto a este análisis, quisiera plantear otra posibilidad que rastrea el origen del topónimo en tiempos mucho más antiguos, y lo vincula directamente, así como a su gestación, autóctona y no importada, con las lenguas indoeuropeas prerromanas vettonas que sin duda se hablaron en aquellos parajes, más que al latín vulgar proveniente de los espacios asturleoneses. Las razones que aporto son las siguientes:

–El paralelismo entre el topónimo Urdes (la h aspirada queda claro, según Reuveannabaraecus, que proviene del conjunto «*Lah Urdeh*» y no forma parte del topónimo sustantivo) y otros como Urdón, Urdiceta, Ordesa, Urdués, Urdiales, etc. En efecto, esta raíz urd- pertenece al indoeuropeo, concretamente *wrad (en grado

cero, con vocalización de la w en u y no vocalización de r en ra o ar).[3] La raíz viene a significar «rama, ramaje, enramada», denominación acorde de alguna manera con el fitónimo que aportaba Reuvennabaraecus, pero más general y no vinculada con ninguna especie vegetal concreta (algo así como «lugar de monte bajo, arbustivo, poblado de vegetación»), lo cual también encaja con las características de extrema feracidad vegetal del sitio. En muchas ocasiones se esgrime un supuesto origen de estos topónimos en –urd basándolo en el vocablo *hordeum* (lat. «cebada»), pero es dudoso pensar que este cereal se cultivase en todo tipo de suelos, dado que, aunque es poco exigente respecto al clima, sí está especialmente adaptado al terreno calizo, que es inexistente en Las Hurdes: el suelo predominante es de materiales del Herciniano, como pizarras y esquistos. Un ejemplo extremo de la inadecuación de esta raíz toponímica en alusión al cereal, es la presencia del topónimo Urdiales, Urdial... en algunos parajes de los puertos de Alto Campoo[4] que, a casi 2.000 m. de altitud, obviamente no son un lugar excesivamente adecuado para el cultivo de la cebada.

– El topónimo Urdón, situado en la Cantabria histórica, así como Urdiales, en la Marina de la misma región (entre otros de la España indoeuropeizada, como acabamos de ver en algunos ejemplos), apoyan esta vinculación profunda de las hablas celtíberas-cántabras-vettonas (según el grupo lingüístico definido por la teoría clásica de Jürgen Untermann).[5]

–De forma tangencial puede también aducirse, para evidenciar la continuidad y antigüedad del topónimo desde tiempos protohistóricos, la identidad de costumbres y mitos, residuales todavía recientemente en la comarca, de claro origen céltico,[6] algunos claramente emparentados con la mitología cántabra –por ejemplo,

---

(3) Entrada 2175, página 1167 de la obra clásica de POKORNY, J. *Indogermanisches Etymologisches Wörterbuch*. Publicación original en 1959. Una edición más reciente es la de Francke Verlag, Tübingen, 2002.

(4) SANTIUSTE ACHA, R. *Campoo: montes, valles y cabañas*. Santander, Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria, 2005.

(5) UNTERMANN, J. «Estudios sobre las áreas linguïsticas pre-romanas de la Península Ibérica», *APL* 10, págs. 165-192. El panceltismo de Untermann ha sido muy revisado pero aún es una referencia para la Lingüística Indoeuropea y especialmente para el estudio de las lenguas paleohispánicas.

y de forma singular, la importancia en ambos contextos cultuales de la luna como divinidad ctónica y la adoración al macho cabrío según los comentarios de Estrabón–,[7] así como del urbanismo, de tipo castreño, y las características relativas a la antropología física de los grupos humanos. Todo esto apoyaría de forma clara la continuidad del poblamiento en la región desde tiempos ancestrales, y por tanto de las raíces más arcaicas de muchos topónimos locales, que convivirían lógicamente con otras de orígenes más recientes que sí pudieron ser aportadas por las oleadas repobladoras, las cuales sin duda existieron. Afortunadamente, la historiografía en los últimos tiempos está limitando la magnitud y los efectos de estas repoblaciones y apostando más por la continuidad de los asentamientos en los territorios históricos, eliminando así la noción tradicional de un supuesto «vacío demográfico» que se habría producido en la Meseta tras la conquista musulmana. De hecho, la conservación de antiquísimos topónimos sobre el territorio, sólo encuentra en esta realidad de la pervivencia del poblamiento su explicación última.

(6) BARROSO, F. «Las Hurdes. Aspectos etnográficos y antropológicos». *Revista de Folklore,* 106 Valladolid (1989).

(7) GONZÁLEZ ECHEGARAY, J. *Los cántabros*. Santander, Editorial Estvdio, 1993, págs. 99-100.

CÁNTABROS EN ARAGÓN
(Siglos XV a XVII)

MANUEL GÓMEZ DE VALENZUELA

Resumen: Este trabajo pretende trazar una tabla de cántabros presentes en Aragón desde el siglo XV hasta los inicios del XVII. En los primeros años del mil cuatrocientos se trata de gentes de paso, muy probablemente mercaderes, aunque aparecen también trabajadores y aprendices que se afirman con artesanos de Zaragoza y un solo cantero, Juan de Laredo, que cultiva en dicha capital el arte de la piedra, poco conocido en ella. A partir de la segunda mitad del XVI llegan numerosos canteros, especialmente a las actuales provincias de Teruel y Huesca, que dejan su huella en edificios de gran importancia. Estos datos estaban ocultos en documentos notariales inéditos o dispersos en diversas publicaciones sobre arquitectura aragonesa, por ello he pretendido agruparlos para mostrar la relación entre nuestras dos comunidades.

Palabras clave: Aragón, Cantabria, canteros, arquitectos.

Abstract: This paper endeavours to sketch a list of Cantabrian people present in Aragón during the XVth. to the beginning of the XVIth. century. During the first years of the XVth. century they were travellers, most probably merchants, although we can find among them apprentices who learn their trade with craftsmen of Saragossa. Only one stonecutter appears, Juan de Laredo, who exerted his art in Zaragoza, a city of brick, not acquainted with this way of building. From the second half of the XVIth. century on, many stone masons arrive to the provinces of Teruel and Huesca, leaving their trace in many important buildings. These data were hidden in unpublished documents included in notary rolls or scattered among several books on aragonese architecture, therefore I tried to put them together to show the relation between both our communities.

Keywords: Aragón, Cantabria, canteros, arquitectos.

Los protocolos notariales aragoneses guardan numerosas noticias de la presencia y actividad de cántabros en el reino, especialmente desde el siglo XV a principios del XVII. Muchos de ellos fueron canteros, noble oficio característico de la actual comunidad autónoma de Cantabria, especialmente trasmeranos, pero se registra la presencia de muchos otros, de variadas profesiones, que trabajaron en esta tierra. En este estudio intento proporcionar un catálogo de los nombres de quienes siguiendo el Ebro, lazo de unión entre ambas comarcas, recalaron en tierras aragonesas, donde fueron recibidos con la hospitalidad que caracteriza a este pueblo y se establecieron en ellas, aportando su trabajo y sus conocimientos profesionales al esfuerzo común de sus habitantes.

No ha resultado difícil localizar la procedencia exacta de estos inmigrantes en el viejo Reino, pues «Los maestros montañeses o trasmeranos permanecían ligados a sus lugares de origen y no solían renunciar a la vecindad castellana que reseñaban en los actos y actas notariales en que tomaban parte»;[1] y no solo castellana, porque se expresaban en los documentos los lugares, juntas y merindades de origen de los comparecientes, sin duda a petición suya. Los profesores José Luis Pano Gracia y Javier Ibáñez Fernández hablan de «La perenne vinculación de los montañeses a su terruño».[2] Como veremos más adelante, Juan de Laredo constituyó la excepción a esta regla, pues en todas las escrituras que otorgaba era designado

---

(1) BARRIO LOZA, José Ángel. «Los canteros vizcaínos, fenómeno migratorio coyuntural en los siglos XVII y XVIII». *Letras de Deusto*, vol. 8, nº 16, Bilbao, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Deusto, págs. 165-174.

(2) PANO GRACIA, José Luis e IBÁÑEZ FERNÁNDEZ, Javier. *La iglesia parroquial de Leciñena*, Zaragoza, Mira editores, 2003, págs. 136-137.

como vecino de Zaragoza, sin alusión a sus orígenes cántabros. Santander y su provincia resultaban entonces tierra casi incógnita para los notarios aragoneses, de ahí sus confusiones entre Cantabria y Vizcaya, la designación de la capital cántabra como «el lugar de Santander» o las dudas entre «Laredo» y «Leredo».

Los documentos proporcionan pocas noticias durante el siglo XV sobre cántabros estantes en Zaragoza. La primera que he podido encontrar data de 1424, cuando García de Santander se identifica como aprendiz de un zurrador. En general se refieren a operaciones de préstamos y encomiendas de dinero (*comandas*) entre paisanos. No queda claro si se trata de gentes de paso –mercaderes cántabros que negocian con los de su misma procedencia– o residentes en la ciudad.

Entre los habitantes de Zaragoza aparecen personas de condición modesta: uno del lugar de este nombre que trabaja como aguador, otros dos que colocan a sus respectivas hijas de criadas en casas burguesas de la ciudad.

En siete casos se trata de jóvenes que se emplean como mozos y aprendices con artesanos cesaraugustanos: García de Santander con un zurrador; Juan de Camino, que luego cambiará su nombre por Juan de Laredo, con un cantero; Diego de Santander con un cardador; Ferrando de San Vicente de la Barquera y Juan de Lapuente con sendos espaderos; Juan de Salant como cantero con Juan de Laredo; Martín de Laredo con un sastre, oficio que ejerce su hermano Juan; y Rodrigo Las Pilas, que se coloca con el imaginero Luis Peyruch en 1509.

También aparecen dos «hostes de correos», Gonzalo de Arce en 1469 y Rodrigo de Santander en 1501. Y Juan Sanz de Furones, correo, parece estar de paso en Zaragoza en cumplimiento de su misión.

Merece resaltarse que el laredano Juan de Ajo (Axo), homónimo del cantero, es citado en 1440 como vecino de Zaragoza, lo que denota un asentamiento permanente en ella.* Cinco años más tarde y siendo comisario del juez de menores causas, recibe en depósito un asno embargado. El hecho de que desempeñara un cargo público (un oficio, como se decía en Aragón), corrobora su enraizamiento en la capital aragonesa.

Por sus lugares de procedencia tenemos a cuatro santanderinos, a tres de Ajo y a otros tantos de Laredo, y a uno de Ampuero, Argoños, Castro Urdiales,

---

(*) Archivo histórico de Protocolos de Zaragoza [en adelante AHPZ] notario Antón de Gurrea, 1440, ff. 318 y 339.

Entrambasaguas, Galizano o Pocillo. Hay otro más de Trasmiera, sin precisar la localidad de origen. Solamente consta un cantero, el tan citado Juan de Laredo, y su aprendiz Juan de Salant, que no vuelve a aparecer en la documentación zaragozana.

En la segunda mitad del siglo XVI y primeros años del XVII, llegan a Aragón numerosos canteros, generalmente trasmeranos, que se concentran en las actuales provincias de Teruel (1575 a fin de siglo) y Huesca (1593 a 1605). En la provincia de Zaragoza solamente se cita en el primer cuarto del siglo a Martín de Ampuero, que edificó las murallas de Épila por encargo del Conde de Aranda, señor del lugar.

En la provincia de Teruel construyen iglesias, como la de Monreal del Campo y el convento de Báguena, casas en Teruel y Báguena, las salinas de Gallel, etc. En el Pirineo oscense se inició en 1592 la edificación del castillo de San Pedro de Jaca, lo que atrajo a varios maestros que, en vista de los retrasos en los pagos que sufrían, abandonaron las obras y se dedicaron a otros trabajos en la comarca y actual provincia de Huesca: puentes como los de Eddaragón e Ysil, sobre el río Aragón, Subordán o de Quicena sobre el Flumen, en las cercanías de Huesca, o el de Alagón, sobre el Jalón en la provincia de Zaragoza. Especial relevancia revistió el de Monzón, sobre el caudaloso Cinca. Bartolomé de Hermosa y su equipo construyeron las bóvedas de la nave central de la catedral de Jaca y la iglesia de Hecho, el coro y la sacristía de la de Ansó o la de Panticosa, según el modelo de la de San Pedro de Liérganes, y realizaron otras intervenciones menores, como las reformas de las parroquiales de Yeste y Bernués, también en la Jacetania.

En estos años encontramos en tierras aragonesas a cinco naturales de Ajo y a otros tantos de Arnuero, a tres del valle de Oz, a dos de Argoños y a uno de cada lugar a continuación citado: Valle de Aras, Argomilla, Castrillo, Hermosa, Laredo, Las Pilas, Liérganes, Nuestra Señora de Miera, Somo y Trasmiera, éste sin más precisiones; todos ellos son canteros.

En resumen: Durante el siglo XV, y con la excepción de Juan de Laredo, los inmigrantes cántabros a Aragón procedieron de diversos puntos de la actual comunidad autónoma y se dedicaron a actividades varias. Muchos de ellos parece que están de paso en Zaragoza, quizás se trataba de mercaderes que recorrían el norte de España y solamente realizaban operaciones puntuales de préstamo. Destacan los aprendices atraídos por el prestigio de los artesanos zaragozanos, que en esos años constituyeron lo que podríamos llamar una escuela de formación profesional, a la

que acudían jóvenes de todas las tierras de España e incluso del extranjero. A fines del siglo XVI son canteros quienes llegan para trabajar en dos áreas principalmente: la actual provincia de Teruel y el Pirineo aragonés; quizás concurrían a la zona por estar interesados en las obras del castillo de Jaca, que pronto abandonaron a causa de las dilaciones que se producían en el pago de sus jornales, pero se dedicaron a trabajos varios en la comarca: construcción de puentes y edificios civiles y actuaciones en iglesias, algunas de tanta envergadura como las bóvedas de la nave central de la catedral jaquesa y las parroquiales de Panticosa y Hecho. A lo largo de los siglos XVII y XVIII los canteros cántabros desaparecen de Aragón, brillan por su ausencia en los repertorios de maestros de obras para esas épocas.[3]

(3) Por ejemplo, LABORDA INIEVA, José. *Maestros de obras y arquitectos del periodo ilustrado en Zaragoza*. Zaragoza, Diputación General de Aragón, 1989, págs. 68-85, 132-155, 221-240, 290-302 y 321-335.

TABLA DE CÁNTABROS EN ARAGÓN, SIGLOS XV-XVII

(Los documentos inéditos procedentes de protocolos notariales llevan el nombre del notario, folios del protocolo y archivo de su procedencia, ADJ: Archivo Diocesano de Jaca, AHPH: Archivo Histórico Provincial de Huesca, AHPZ: Archivo Histórico de Protocolos de Zaragoza. Los procedentes de obras impresas llevan el nombre del autor, el título del libro y el número de página).

AJO, Juan de. 1440, noviembre, 9: Se le cita como vecino de Zaragoza. 1440, septiembre, 13: Ha sido nombrado comisario y depositario del juez de menores causas en la ciudad y embarga un asno a un vecino de la ciudad. (Martín de Gurrea, ff. 692 y 617 – 618, AHPZ).

AJO, Lope de. En 1535, designado como maestro de casas, vecino de Ajo, acusa recibo a Juan de Rocacho de 50 ducados de oro *por razón del destajo que tenia de fazer en el lugar de La Joyosa*. (Domingo Monzón, f. 384 v. AHPZ).

AMPUERO, Diego de. 1467, octubre, 12. Natural de Ampuero, del reino de Castilla, aguador en Zaragoza, reconoce tener en comanda del sastre Martín de Leredo, habitante en esa ciudad, 140 sueldos (Cristóbal de Aynsa, f. 130, AHPZ).

AMPUERO, Martín de. Maestro cantero documentado durante el primer cuarto del siglo XVI. Vecino de Zaragoza. Entre 1513 y 1518, contratado por el conde de Aranda, construye la cerca de sus posesiones en Épila. En 1515 se había encargado de la reforma de la iglesia de santa María, en Caspe, que debía iniciar antes de enero de 1516. (GÓMEZ URDÁÑEZ, Carmen, *Arquitectura civil en Zaragoza en el siglo XVI*. Ayuntamiento de Zaragoza, 1988, tomo II, pp. 130-131). Fue padre del mazonero Juan de Ampuero, nacido y afincado en Zaragoza, autor de numerosas obras de retablos y otras esculturas.

ARCE, Gonzalo de. 1469, mayo, 8. Juan de Sauca, clérigo de la diócesis de Sigüenza, reconoce tener en comanda 30 florines de Gonzalo de Arce, hoste de correos de Zaragoza, como garantía del cumplimiento del viaje de un correo a Roma en 19 días. (Alfonso Martínez, ff. 53-56, AHPZ).

BAREYO, Juan de. 1459, junio, 5. Natural de la merindad de Trasmiera del reino de Castilla, afirma a Johanica de Bareyo, su hija, por moza con dona Violant de Ribas, viuda, habitante en Zaragoza, por dos años y por precio de doscientos sueldos dineros jaqueses pagaderos al cabo del tiempo. (Antón Calvo de Torla, ff. 75 v.- 76 r. AHPZ).

BARRIO, Alonso de. «Vizcayno» de Ajo y maestro de cantería. Junto con sus paisanos Diego de Honcueba y Miguel Roche se ocuparon en 1584 del empedrado de las salinas de Gallel (actual provincia de Teruel) por salario total de 33 escudos (660 sueldos jaqueses). (BLÁZQUEZ HERRERO, Carlos y PALLARUELO CAMPO, Severino, *Maestros del agua*, 2 tomos, t. 2. Diputación General de Aragón, 1999, p. 570).

BASCO, Bartolomé. Maestro de cantería. Nacido en Arnuero, merindad de Trasmiera, reino de Castilla. En 1575, junto con sus hermanos Francisco y Pedro, capitula la construcción de la iglesia de Monreal del Campo (Teruel). (LOMBA, Concepción, *La casa consistorial en Aragón, siglos XVI y XVII*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 1989, p. 381).

CARNERO, Francisco. Maestro cantero. Natural de Ajo, merindad de Trasmiera, reino de Castilla. En 1574 está construyendo una casa en Teruel. (LOMBA, *La casa consistorial*, p. 384).

CASTILLO, Joan. Natural de Argoños, de la junta de las siete villas de la costa de la mar del reino de Castilla. 1581: Figura como vecino de Mas de las Matas (Teruel). Ese año, junto con el vasco Sancho García de la Cueva, colabora en la construcción del puente sobre el río Cinca cerca de Monzón. Se les describe como «Personas expertas y mathematicas de azer semejantes edeficios». Obra muy considerable, 180.000 sueldos. (BLÁZQUEZ HERRERO, Carlos y PALLARUELO CAMPO, Severino, *Maestros del agua*, 2 tomos, t. II, Zaragoza, Diputación general de Aragón, 1999, pp. 584-585).

CAXIGAL (o del Caxigar), Juan de. 1602, septiembre, 9. Con Bartolomé de Hermosa, maestros de cantería *naturales de la merindad de Trasmiera, que es en la Montaña de Castilla, vezino del valle de Oz, de la jurisdicción de las cuatro villas de la costa de la mar*. Junto con el citado y por orden de los diputados del reino de Aragón inspecciona el lugar de Aragüés del Puerto, destruido por un incendio, y tasa los daños con vistas a su indemnización. (GÓMEZ DE VALENZUELA, Manuel, *Documentos sobre artes y oficios en la diócesis de Jaca*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1998, docs. 68 y 69, pp. 131-135). 1602, XI, 20. Junto con Hernando Laserna, ambos vecinos de la valle de Oz, del regimiento de las cuatro villas de la costa de la mar, contratan con el ayuntamiento de Hecho la obra de reconstruir los pilares y barbacanas de los puentes de Ysil y del río Aragón Subordán. (*Documentos artes y oficios*... doc. 70 pp. 135-137).

COLINDRES, García de. 1449, septiembre, 22. Designado como habitante de presente en el reino de Aragón. Reconoce tener en comanda 12 florines de Diego de Murro, vecino de Rasines. (Juan de Saviñán, ff. 42-43).

GINAIA, Pedro de. 1432, noviembre, 5. Zaragoza. Rodrigo de La Haya, natural de Ginaia, del reino de Castilla, reconoce tener en comanda de Pedro de Ginaia, habitante en el lugar de Pozillo, vecindad de Laredo, del reino de Castilla, 7 1/2 florines de oro de Aragón. (Alfonso Martínez, f. 319 v. AHPZ).

GÜEMEZ, Juan de. 1435, octubre, 17. Vecino de Axo, reconoce tener en comanda de Juan Gómez de la Peña, vecino de dicho lugar, 9 florines de oro. Testigos: Juan de Axo, vecino de Zaragoza, y Diego Royz, vecino de Axo. (Antón de Gurrea, 1435, f. 339 v. AHPZ).

HAZES, Martín de. Maestro piedrapiquero. Natural de Castrillo, merindad de Trasmiera, reino de Castilla. 1545: trabaja en una casa en Báguena (Teruel). (LOMBA, *La casa consistorial*, pág. 391).

HERMOSA, Bartolomé de. *Natural del lugar de Liérganes, en la merindad de Trasmiera, que es en la Montaña de Castilla, jurisdicción de las cuatro villas de la costa de la mar.* Quizás el más relevante cantero trasmerano que trabajó en Aragón. La primera noticia sobre él data de 1595, como residente en Uncastillo, aunque resulta muy probable que acudiera al Pirineo aragonés uno o dos años antes para tomar parte, con otros paisanos suyos, en la construcción del castillo de San Pedro de Jaca, después de que en 1591 hubiera trazado los planos e iniciado la construcción de la iglesia de San Pedro ad Vincula de su lugar natal. En 1593, y por culpa de las desastrosas finanzas del reinado de Felipe II, los trabajadores se declararon en huelga y muchos de ellos abandonaron su trabajo en la fortaleza. En ese año contrató las obras de dos pequeñas iglesias en los alrededores de Jaca: Yeste y Bernués. De allí se traslada a Jaca, donde entabló amistad con el notario Juan de Villanueva, que se constituyó en su mecenas y fiador. Entre sus obras en la Jacetania figuran la lonja y el coro de la iglesia de Ansó (1597-1601), la iglesia de Hecho (1601-1604) y especialmente las bóvedas de la nave central de la Catedral jaquesa, que con gran eficacia construyó entre 1599 y 1601.

Durante su estancia en Hecho, capituló con el concejo de Panticosa los planos y trazas de la nueva iglesia parroquial del lugar, los derechos de cuya ejecución vendió a su colaborador Pedro Lacárcoba por 2.000 sueldos jaqueses. En 1604 Bartolomé le acusa recibo de 1.300 sueldos en parte de pago.

Ese mismo año y junto con su también paisano Digo Latorre, construye el puente sobre el río Flumen, en las cercanías de Huesca, por la crecida cantidad de 26.000 sueldos. Las últimas noticias que tenemos de su estancia en Aragón datan de noviembre de 1604, en que vende el crédito que tenía contra la primicia de la villa de Hecho por la totalidad de las obras, valoradas en 40.000 sueldos. Quizás esta liquidación de créditos señale su regreso a su tierra natal.

La iglesia de Panticosa, acabada en 1620 y siempre con arreglo a sus planos, según el profesor Pano Gracia constituye «Uno de los espacios salón más puros y sencillos de todos los tiempos. Las tres naves se encuentran divididas por seis pilares cilíndricos, que apenas rompen la unidad espacial existente. Destaca igualmente su tremenda sobriedad decorativa, que se percibe tanto en las claves desornamentadas de sus bóvedas de crucería estrellada como en las ménsulas laterales, donde apean los nervios de éstas, configurando un conjunto de gran limpieza de formas y líneas».[4] Comparada con la de San Pedro ad Vincula de Liérganes se advierte que ambas han sido planeadas según idéntico esquema, aunque el templo cántabro sea de mayores dimensiones que el pirenaico: Planta de salón, tres naves separadas por columnas cilíndricas, la central remata en ábside poligonal de cinco paños, las laterales en cabecera plana. La puerta se abre entre dos contrafuertes. Son características las ventanas: rectangulares, muy altas, de doble derrame en los cuatro lados y con remate en arco de medio punto por dentro. Los muros de la iglesia de Hecho, destruida durante la guerra de la Independencia, muestran asimismo la mano de Hermosa, con sus inconfundibles ventanales. Llama la atención la escalinata que precede a la puerta de la iglesia por el exterior, de planta semicircular y escalones muy bajos para permitir, según deseo de los comitentes, la salida de las procesiones del templo a la plaza.

Su prestigio en la Jacetania fue grande, actuó como visor y asesor de obras entre las que se encuentran los puentes de Ysil y de Villanúa, destruidos por avenidas, la sacristía y una nueva capilla de la iglesia de Mianos, el retablo mayor de la Catedral de Jaca o el informe y tasación de los daños sufridos por el pueblo de Aragüés del Puerto a causa del incendio que lo arrasó en 1602.

---

(4) PANO GRACIA, José Luis: José. «Introducción al estudio de Hallenkirchen en Aragón». *Artigrama,* nº 1, Universidad de Zaragoza, 1984, págs. 113-146, especialmente 128-129.

Bartolomé de Hermosa fue un magnífico constructor y arquitecto, cuyas obras, especialmente las bóvedas de la Seo jaquesa, la iglesia de Panticosa y los añadidos a la de Ansó, forman parte del patrimonio artístico de la provincia de Huesca.[5]

HONCUEBA, Diego de. Maestro de cantería. Natural de Ajo. En 1582 trabaja en Teruel para la Comunidad, y en 1585 en el enlosado de las salinas de Gallel (Teruel). (BLÁZQUEZ, *Maestros del agua*, p. 607 y LOMBA, *La casa consistorial*, pág. 391).

LACÁRCOBA, Pedro. Designado en 1603 como *vizcayno (sic)*. Cantero y escultor. *Vezino de nuestra Señora de Miera del Reyno de Vizcaya (sic)*. (GÓMEZ DE VALENZUELA, Manuel, *Documentos del valle de Tena siglo XVII*, en adelante DVT-XVII, Zaragoza, Sociedad Económica de Amigos del País, 1995, doc. 2, p. 27-29). Compañero y colaborador de Bartolomé de Hermosa quizás ya en las obras del castillo de Jaca, quien le vende por 2.000 sueldos sus derechos sobre la construcción de la iglesia de Panticosa, que como hemos visto había proyectado Bartolomé. El concejo del lugar acepta la cesión, pero a condición de que Pedro se obligue a seguir fielmente las trazas y planos de su colega y a cumplir todas las condiciones del contrato anterior, cuyo texto ha desaparecido. (DVT-XVII, doc. 3). 1603, julio, 15. Echo. El cantero Pedro Lacárcoba, habitante en Hecho, reconoce tener en comanda 2.000 sueldos de su colega Bartolomé de Hermosa. Éste otorga contracarta dejando claro que el cobro de la comanda por su parte depende de que Pedro le devuelva su importe antes de mayo de 1604. En caso de que no se encargue de la obra de la iglesia de Panticosa, se anula la comanda. (prot. Agustín Pérez de Echo, ff. 83 v.- 85 r. AHPH). En diciembre de ese año Pedro contrata con el fustero bearnés Pedro Voymala la refección del tejado de la iglesia de Panticosa, para poder iniciar las obras del nuevo edificio. (DVT-XVII, doc. 3, pág. 31-33). El con-

(5) Sobre este maestro ver: GÓMEZ DE VALENZUELA, Manuel: «Las bóvedas y el retablo mayor de la catedral de Jaca, estudio documental». *Estudios de Historia del Arte. Libro Homenaje a Gonzalo M. Borrás Gualis*, IFC, Departamento de Historia del Arte, Universidad de Zaragoza, 2013, págs. 375-383. Y del mismo autor «El pintor Juan Sánchez Capiblanco, el escultor Pedro Lasaosa y el arquitecto Bartolomé de Hermosa. Tres artistas de la diócesis de Jaca (siglos XVI y XVII)». *Aragonia Sacra*, tomo 23, Zaragoza, Comisión Cultural de Patrimonio de la Iglesia en Aragón, 2015, págs. 173-196, esp. 190-196.

cejo debió adelantarle parte de su salario, ya que en 1604 Bartolomé de Hermosa le acusa recibo de 1.300 sj. en parte de pago de la cantidad que Pedro le debía por comanda. (1604, octubre, 30. Jaca, Martín Alabes, AHPH). En febrero del año siguiente, ya con las obras en marcha, contrató con el cantero bearnés Juan de Masanaba Moret la construcción de dos columnas para la iglesia de Panticosa (DVT-XVII, doc. 4, págs. 33-34). En julio protestaba contra el también cantero bearnés Arnau Guillez por no haberle proporcionado los oficiales que había prometido por capitulación. (DVT-XVII, doc. 6, pp. 36-37). Y en agosto de 1605 el notario del lugar certificó el hallazgo del cadáver del maestro en una plazuela; apareció tendido en el suelo, *muerto de una estocada por entre los companiones*. (DVT-XVII, doc. 7, págs. 37-38). La anotación de su fallecimiento en el libro de difuntos de la parroquia corrobora: *A 17 de agosto paso desta vida a la otra Pedro Carcoba, maestro de la yglesia. Recibio el sacramento de la uncion, fue depositado en el cementerio del dicho lugar* (ADJ, Quinque Libri Panticosa), sin hacer referencia a las trágicas circunstancias de su muerte. En una nota marginal, extraoficial, de Juan Guillén, notario del lugar (folio III de la rúbrica de su protocolo para 1605, AHPH), se hace constar: *Apoca de 380 sueldos otorgada por Moret en favor de Juan de la Carcoba, al qual mato de una estocada*. No sabemos cuál fue la causa de este crimen, el hecho de que la herida estuviese situada por entre los companiones (=testículos) podría hacernos pensar en una venganza del bearnés por una aventura galante del cántabro con su mujer, castigándolo «por do era su pecado», como dice el romancero. Lógicamente muerto abintestato, tras su óbito el notario hizo inventario de sus bienes. Incluyo como apéndice este interesante documento en lo referente a sus herramientas e instrumentos de faena, pues refleja el equipamiento con que trabajaban aquellos maestros giróvagos.

LA CUESTA, Juan de. 1449, junio, 5. Vecino del lugar de Axo del reino de Castilla, afirma a su hija Johanica con Antón de Jasa, corredor, vecino de Zaragoza, por tiempo de siete años, a cambio de la manutención y al fin del contrato vestirla de nuevo y darle 140 sueldos, de los cuales Juan de la Cuesta reconoce haber recibido 80. (Alfonso Martínez, ff. 115 - 116 AHPZ).

LA PUENT, Diego de. 1461, julio, 7. Habitante del lugar de *Castro de Ordiales* del reino de Castilla, se afirma al oficio de la espadería con el honrado Juan de Burgos, espadero de Zaragoza, por tiempo de tres años contaderos desde el día de san Cristóbal. (Pedro Díaz de Altarriba, f. 85, AHPZ).

LAPUENTE, Domingo. Natural del valle de Aras, *en la junta de Voto del corregimiento de Laredo*. No gana el concurso para la iglesia nueva de Bielsa. El concejo opta por otra propuesta de Martín de Torón, cantero oscense, pero ofrece a Lapuente la oportunidad de ejecutar la obra, si puede hacerla arreglada al precio licitado por Torón. (GÓMEZ DE VALENZUELA, Manuel, *Arte y trabajo en el Alto Aragón*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2006, (1434–1759), doc. 134).

LAREDO, Juan de. En mi anterior trabajo sobre este cantero[6] ponía en tela de juicio su nacimiento en Trasmiera, «a falta de un documento concluyente». Como muy bien saben quienes se dedican a la tarea de investigador, el diablo la enreda y el testimonio que más se busca aparece después de publicado el trabajo. Esto es lo que me ha sucedido: encontré el documento que a continuación transcribo íntegramente tras haber enviado el texto al Centro de Estudios Montañeses. En él queda meridianamente claro el origen cántabro del maestro y su cambio de nombre por el de su lugar de procedencia. Dice así:

> 1457, junio, 22. Zaragoza. Notario: Miguel de Valtueña, f. 56 r. y v. AHPZ
>
> *Juan de Laredo nombra apoderado para cobrar y recibir los bienes situados en el lugar de Ajo, procedentes de la herencia de su padre Rodrigo de Camino*.

Procura. Eadem die Johan de Laredo, piedrapiquero, habitant en la ciudat de Çaragoça, de mi cierta scientia, no revocando etc. fago procurador mio a Rodrigo de Pontones, lavrador, habitant en la dita ciudat, present et el cargo de la present procuracion en si recibient a saber es: A demandar, recebir e cobrar por mi y en mi nonbre qualesquiere quantias de dineros, florines et otros qualesquiere bienes et cosas a mi devidos et pertenescientes en el lugar de Axo, del regno de Castiella, por qualquiere dreyto, manera o razon, con cartas o en otra manera etc. et de lo que recebira atorgar albaranes e tomar la posesion de qualesquiere casas, campos, vin-

(6) «Juan de Laredo: Un cantero trasmerano en Zaragoza (1444-1474)», *Altamira*, tomo 87, Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2016, págs. 53-67, nota 2.

yas e otras qualesquiere heredades a mi pertenescientes en el dito lugar de Axo por muert de Rodrigo de Camino, padre mio o en otra qualquiere manera e de la posesion o posesiones fer fazer e requerir seyer feytas cartas publicas etc. et a pleytos bastantment con poder de jurar et substituyr, prometient haver por firme etc. dius obligacion de todos mis bienes mobles et sedientes, havidos e por haver etc.

Testimonios fueron a las sobreditas cosas presentes Paschual de Monçon, cotamallero, et Miguel de Colldort, ballestero, habitantes en Çaragoça.

Esto confirma el nacimiento de Juan de Camino, hijo de Rodrigo de Camino, en el lugar de Ajo, su llegada a Aragón en 1436 y su formación con el piquero Johan de Bruxelles, con quien colaboró en obras hechas en la iglesia de San Miguel Arcángel, en Tarazona. Luego cambió su nombre por Juan de Laredo. Durante treinta años trabajó en la capital del reino de Aragón, en donde estaba asentado desde antes de 1444, ya que se le cita como *vecino* de la ciudad, lo que demuestra su arraigo en la misma. Para los restantes datos me remito al artículo citado, aunque es muy posible que se publiquen nuevas noticias sobre su actividad en la obra de las Casas de la Diputación del Reino, objeto de las investigaciones del Dr. Javier Ibáñez, que esperamos sean pronto publicadas. Los conocimientos de cantería que tenía Juan de Laredo fueron especialmente apreciados en una ciudad como Zaragoza, de tradición constructiva a base de ladrillo, yeso y madera por falta de piedra en sus alrededores y, por tanto, desconocedora de las técnicas que aportó maestre Juan.

LAREDO, Pedro de. En 1523 construye el molino de Villarluengo, por encargo de su concejo. (LOMBA, *La casa consistorial*, pág. 393)

LASERNA, Hernando de. 1602, noviembre, 20. Junto a Juan de Caxigal, ambos vecinos de la valle de Oz, del regimiento de las cuatro villas de la costa de la mar, contrata con el ayuntamiento de Hecho la obra de reconstruir los pilares y barbacanas de los puentes de Ysil y del río Aragón Subordán. (*Documentos artes y oficios...* doc. 70 págs. 135-137)

LAS PILAS, Rodrigo. 1509, diciembre, 19. Natural del lugar de Las Pilas, de la tierra de Laredo, del reino de Castilla. Se afirma con Luis Peyruch, imaginero de Zaragoza, al oficio de la imaginería durante cuatro años, con las condiciones habituales. (Prot. Juan Abat, f. 155 r. AHPZ)

LATORRE, Diego. Cantero, natural del lugar de Hermosa, de la merindad de Trasmiera, en la junta de Cudeyo. Compañero y colaborador de Bartolomé de Hermosa, con quien trabajó en la iglesia de Hecho y el puente de Quicena.

1604, julio, 17. Junto con Bartolomé de Hermosa contrata con el concejo de Quicena (Huesca) la obra del puente sobre el río Flumen, en las cercanías de Huesca. El 31 del mismo mes, Hermosa le apoderó para cobrar los 26.000 sueldos que debía darles el concejo de Huesca por esta obra. (prot. Agustín Pérez de Hecho, 1604, VII, 31, ff. 153-154. AHPH). Ocho días más tarde, junto con Bartolomé de Hermosa, reconocía tener en comanda de Agustín Pérez de Hecho 26.000 sueldos, que se les debían por la obra de la iglesia de esa villa. (prot. Agustín Pérez de Hecho, 1604, VII, 22, ff. 151-152. AHPH).

El 2 de enero de 1606, el concejo de Huesca le encargó primero el reconocimiento y luego la continuación de la obra de trasvase del agua de las fuentes de Bonés, que vertían hacia el norte de la sierra de Monrepós, hacia el sur de la misma mediante una mina (túnel), tarea en la que habían fracasado otros maestros y que Latorre tampoco pudo realizar.[7]

El 5 de julio siguiente contrató la continuación de la iglesia de Panticosa. También se le exigió que la acabara de todo punto conforme a la traza y capitulación que Bartolomé de Hermosa hizo y capituló con dicho lugar. De momento se le pagaron tres mil sueldos jaqueses a condición de que concluyera el templo en el plazo de tres años. (DVT-XVII, doc. 11, págs. 42 – 45). El 20 de julio acusaba recibo de 1.000 sueldos jaqueses primera parte del pago, por la capitulación. En septiembre de ese año contrataba con Esteban Gemisanos, cantero de la comarca, la construcción de las paredes de la iglesia, que acaba en agosto de 1607. (*Documentos artes y oficios*... docs. 85, pp. 162-163 y 87, p. 165). Simultaneó la dirección de estas obras con su colaboración en las de la iglesia de Loreto, alrededores de Huesca, iniciada en 1597, y en la de Sieso (Huesca) (LOMBA, *La casa consistorial*, pág. 393). En junio y agosto de ese año firmó una nueva capitulación con el concejo de Panticosa para la continuación del templo. Antes de derribar la frontera de la iglesia vieja se obligó a acabar el ochavo del altar mayor y cubrirlo, para poner allí el sacramento (DVT-XVII, doc. 14, págs. 51- 52) y pidió que se comprobaran los cimientos, excavados por Lacárcoba, porque tenía dudas de si estarían hechos conforme al arte. Los jurados no aceptaron su pretensión y le orde-

(7) GARCÉS MANAU, Carlos: «La mina de Bonés. Agua y fracaso en la Huesca del siglo XVII». *Argensola* nº 116, Huesca, Instituto de Estudios Altoaragoneses, 2006, págs. 160-161.

naron que siguiera con su trabajo. (DVT-XVII, doc. 17, pág. 57). En junio de 1611, no sabemos por qué causas, había dejado las obras de la iglesia de Panticosa, cuyo concejo nombró procuradores para contratar nuevo maestro (DVT-XVII, doc. 19). Le sustituyó el navarro Esteban Barra.[8]

LEREDO, Martín de. 1467, julio, 8. *Natural de la villa de Leredo, habitant de present en Çaragoça*, se firma por mozo y aprendiz al oficio de sastre durante dos años con Domingo Giner, vecino de dicha ciudad. Da como fiador del cumplimiento del contrato a su hermano Johan de Leredo, sastre también en Zaragoza. (Cristóbal Aínsa, f. 82 r. y v. AHPZ). El 27 de agosto siguiente instituye procurador suyo a Galcerán de León, notario causídico, para cobrar todas las deudas que con él tenga cualquier persona. (Ibídem, f. 107 r.). El 12 de octubre del mismo año, el aguador Diego de Ampuero, natural de Ampuero, del reino de Castilla, reconoce tener en comanda de Martín de Leredo, sastre, habitante en dicha ciudad, 140 sueldos jaqueses, que promete devolverle para Pascua Florida de 1468. A continuación, Diego de Ampuero le nombra procurador para recibir y cobrar en nombre suyo toda clase de deudas. (Ibidem, ff. 130 r.- 131 r).

MAZAS, Juan de. 1435, octubre, 9. Vecino de Laredo del reino de Castilla, reconoce tener en comanda de Gutierre Chaxo, vecino del lugar de Axo del dicho reino, 7 1/2 florines de oro. (Antón de Gurrea, 1435, f. 318 r. AHPZ).

MONTESOMO, Francisco. Vecino de Cantabria –donde se localiza Somo– y diciendo ser mercader y cantero, formaliza en 1578 la venta de una comanda cifrada en 9.877 sueldos y 8 dineros al tratante Miguel Villanueva. (SAN VICENTE PINO, Ángel, *Canteros y obras de cantería del bajo renacimiento en Zaragoza*, Zaragoza, Sociedad Económica Aragonesa, 1994, pág. 49).

NALAS, Pero de. 1467, abril, 28. Natural del lugar de Gallizano, cabe Santander, en el reino de Castilla, afirma con Johan Belenguer, mercader y ciudadano de Zaragoza, a su hija Elvira de 11 años de edad por tiempo de ocho años y por precio de 132 sueldos de los cuales acusa recibo de cien en parte de pago. (Bartolomé Roca, f. 122 r. AHPH).

---

(8) Concluyó las obras el vizcaíno Juan de Reyzu; fue consagrada del 22 de noviembre de 1620. Como hemos visto, a pesar de los cambios de maestros, se realizó siguiendo fielmente el proyecto de Bartolomé de Hermosa.

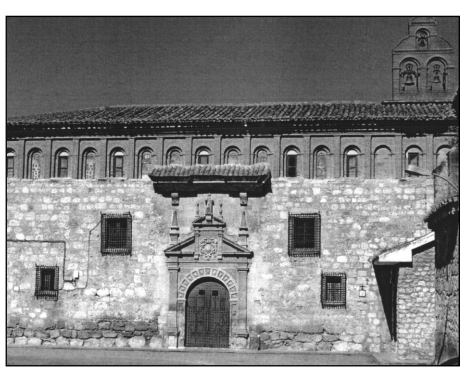
PALACIO, Juan de. *Montañés, cantero, vecino de Arnuero de la merindad de Trasmiera del reino de Castilla*. El 12 de abril de 1575, junto con los tres hermanos Basco, es contratado por el concejo de Monreal del Campo para construir la iglesia parroquial. (IBÁÑEZ, Javier, *Arquitectura aragonesa del siglo XVI*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2005, doc. 128, pág. 769).

PALACIO, Pedro. Cantero. Natural de Arnuero, en el reino de Castilla. Llega a la actual provincia de Teruel en la década de 1580. En 1590 hace obras en Moneva. En 1592 reside en Miedes, aldea de Calatayud, y es nombrado apoderado por Pedro Quintana. (LOMBA, *La casa consistorial*, pág. 400).

PEÑA, Juan de la. Vecino de Arnuero. Había firmado un contrato con el concejo de Alagón (Zaragoza) para la obra de un puente sobre el río Jalón, cuyos derechos negoció en febrero de 1586 con el arquitecto Gaspar Pex por 1.500 sueldos. Éste salió fiador de dicha obra seguidamente, junto con Gabriel Pex, también arquitecto, y Miguel Pex, sastre, hijos de aquél. (SAN VICENTE, Ángel, *Canteros*, pág. 51).

PÉREZ, Juan. 1446, noviembre, 9. Aguador, natural del lugar de Santander, habitante en Zaragoza, otorga tener en comanda 90 sueldos jaqueses del mercader Juan de Mulo. (Domingo Sebastián, f. 228 r. AHPZ).

QUINTANA, Pedro. Maestro cantero. Natural de Arnuero, en el reino de Castilla. Documentado desde 1580 en la provincia de Teruel. En 1586 construye la ermita de Báguena. De 1599 data su acuse de recibo de 8.000 sueldos que le entrega el concejo del lugar por la obra realizada (Archivo parroquial de Báguena, ref. XI-7). La denominación de «ermita» induce a confusión: en realidad se trata de un suntuoso edificio compuesto de iglesia dedicada a san Valentín y convento femenino. En el archivo parroquial (sign. XI-7) se conserva el acta de finiquito, en que el maestro reconoce haber recibido 8.000 sueldos jaqueses por su trabajo en la «ermita» de señor san Valentín. La duración de las obras y lo elevado de la remuneración demuestran que se trató de algo más que de construir un pequeño edificio. En 1588 levantó la man-



Pedro Quintana: Convento de San Vicente, en Báguena (Teruel).

sión del notario Juan Andrés en el mismo lugar. Llevó a cabo encargos durante dos años en el concejo de Moneva y en 1592, siempre en Aragón, nombra procurador a Pedro Palacios. (LOMBA, *La casa consistorial*, p. 402).

ROCHE, Miguel. Otro de los canteros de Ajo que colaboran en las salinas de Gallel. (BLÁZQUEZ, *Maestros del agua*, pág. 627).

RUIZ, Pedro. Maestro cantero, natural de Arnuero, reino de Castilla. En 1564 va a Báguena, contratado por el concejo (LOMBA, *La casa consistorial*, p., 260).

SALANT Johan de. 1456, febrero, 9. *Natural del lugar de Entramas Auguas de Trasmiera del regno de Castilla de present habitant en Çaragoça*, se afirma con Johan de Laredo, piquero vecino de dicha ciudad, por tiempo de un año y medio y por soldada de doscientos sueldos jaqueses. (Miguel Navarro, f. 80 v. AHPZ).

SAN VICENTE DE LA BARQUERA, Ferrando de. 1440, noviembre, 30. Se afirma como aprendiz con el espadero Juan de Atienza, habitante en Zaragoza, durante un año. El 7 de julio de 1441, acusa recibo al mismo de 8 florines y medio en concepto de soldada por su trabajo con él desde el 30 de noviembre de 1440 (Juan de Longares, 1440, ff. 736-737 y 1441, f. 241. AHPZ).

SANTANDER, Diego de. 1451, enero, 29. Natural del lugar de Santander *(sic) del regno de Castiella, habitant de present en Zaragoza*, se afirma como aprendiz con Andrés de Vitoria, *arquiador et cardador*, para que le enseñe el *oficio del arco e de la carda* durante 2 años, con las condiciones habituales. (Pedro Monzón, ff. 32 v.- 33 r. AHPZ)

SANTANDER, García de. 1424, enero, 12. Natural del lugar de Santander del *regno de Castiella*, se afirma como aprendiz con Pedro Daroca al oficio de zurrador durante dos años. Al terminar este plazo, Pedro deberá darle un jupón de cotonina nuevo y seis codos de paño de precio de 6 sueldos/codo.

SANTANDER, Pedro de. 1470, junio, 9. El honrado Pedro de Santander, habitante en Zaragoza, pregunta a los regidores del hospital de Nuestra Señora de Gracia por su sobrino homónimo, natural del lugar de Santander, del reino de Castilla, que llegó al hospital enfermo y del que le han informado que ha muerto. Los regidores confirman la noticia y le dicen que recibió los sacramentos y ha sido enterrado en el cementerio del hospital. (Pedro Díaz de Altarriba, f. 99 v. AHPZ).

SANTANDER, Rodrigo de. 1501, febrero, 16. Hoste de correos de Zaragoza, acusa recibo de seis ducados de oro a Beltrán de Bollo, hoste de correos

de Valencia, que se los debía de dineros prestados. (Alfonso Martínez, f. 13 r. AHPZ).

SANTURCE, Lope de. Cantero y tapiador. Natural de Argoños, merindad de Trasmiera, reino de Castilla. Trabajaba en Teruel en 1581. (LOMBA, *La casa consistorial*, p. 262).

SANZ DE FURONES, Juan. 1469, septiembre, 22. Correo, habitante en la villa de Santander, reconoce deber 20 sueldos jaqueses a su colega Pedro de Mallorca. (Alfonso Martínez, f. 96 v. AHPZ).

VEGA, Juan de. Cantero, natural de Argomilla, en la merindad de las Cuatro Villas de la costa de la mar. Su triste historia confirma las penalidades que sufrieron los canteros que acudieron a las obras del castillo de San Pedro en Jaca. En 1597 se despacha una libranza firmada el 17 de noviembre de 1593 por el maestre de campo del citado castillo y por el veedor y contador de Su Magestad en favor de Juan de la Vega, por 2.768 reales y 29 maravedís castellanos en parte de pago de los 94.487 maravedís, importe de 1.539 varas de piedra, que sacó y labró a destajo para la fábrica del fuerte desde el 30 de julio de 1593 hasta el 29 de septiembre del mismo año. Martín Bandrés, el pagador, no tenía dinero de Su Majestad y el notario jaqués Juan de Xavierre, *por hazer plazer y buena obra y acudir a la necessidad que tenia el dicho Juan de la Bega*, adelantó el dinero. El pagador reconoció que la cobranza de esa cédula pertenecía al notario Xavierre. (Juan de Villanueva 1597, ff. 139 - 141, AHPH). Es fácil imaginarse al maestro cántabro malviviendo en Jaca en espera del merecido pago a sus trabajos pero sin atreverse a salir de la ciudad, no fuera cosa que se olvidaran de él. Por suerte encontró al generoso notario Xavierre quien, tal vez con alguna comisión por su anticipo, le adelantó la primera parte de su crédito contra el Tesoro. El 10 de mayo de 1619, el pagador de la gente de guerra entregó al notario de Jaca Juan Lorenzo Descartín la citada libranza fechada en 1593 de 2.768 reales, en parte de pago de 5.578 reales que se debían al cantero por *1.500 varas de piedra que sacó a destajo para la fabrica del fuerte que se faze en esta ciudad*. (GÓMEZ DE VALENZUELA, Manuel, *Notarios, artesanos, artistas y otros trabajadores aragoneses, (1410-1693)*, pp. 375-376, doc. 150). Es decir, que el pago de solamente una parte del débito de la Real Hacienda hacia el maestro se retrasó nada menos que 26 años.

VILLEGAS, Francisco. Cantero. Natural de la merindad de Trasmiera. En 1595 colabora con Bartolomé de Hermosa en la obra de reforma de la iglesia de Yeste (prov. Huesca). El 12 de diciembre de 1595, junto con el mismo, ambos can-

teros trasmeranos, reconoce tener en comanda del bayle de Jaca 10.000 sueldos jaqueses. (Juan de Villanueva, ff. 194 a 196, AHPH).

Inventario de las herramientas de Pedro de Lacárcoba.

El inventario de los bienes del difunto cantero Pedro de Lacárcoba, efectuado en Panticosa en 1606, aporta datos muy interesantes sobre las herramientas y forma de trabajar de estos constructores. Aparte de vestidos y ropa blanca, todo ello viejo, usado y de baja calidad, destacan los siguientes apartados:

Libros:

Un libro, ya viejo, de architectura, titulado Sebastian Serlio Colones.

Otro libro, asimesmo de architectura, ya viejo, titulado Jacome de Viniola.

Armas:

Un par de espuelas muy buenas.

Una espada muy buena de perrico con sus guarniciones de yerro gravadas con sus tiros y cinta.

Herramientas de hierro:

Un yerro llamado gubia.
Un serrucho de yerro.
Una plana de yerro.
Un compas de yerro muy grande y tres compases de yerro pequeños.
Unas zoquetas de fusta.
Dos esquadras de yerro, una grande y otra pequeña.
Un trinchante de yerro grande de dos cortes para labrar piedras.
Un martillo de yerro grande, quebrado el oyo.
Una piqua de dos puntas de labrar piedras.
Dos sincelles, siquiere escopros.
Una macetiqua de yerro para cincelar.
Dos paletas de yerro para asentar piedras.
Un martillo de mano.

Veinte clavos de yerro muy grandes con la cabeça quadrada y de un palmo de largo.

Una pala de yerro y dos palanqueticas de yerro para asentar piedras.

Herramientas de madera:

Unas zoquetas de fusta.

Un calçador de fusta.

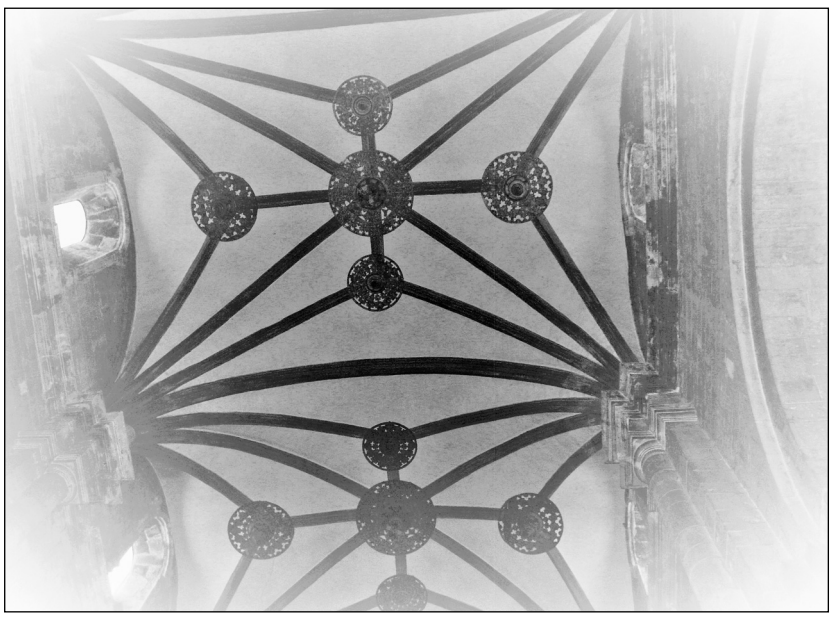
Un canal de fusta de tener agua.

Transporte:

Un par de bueyes de pelo rojo de quatro a cinco anyos cada uno dellos con su yugo de bueyes.

Un carretico de quatro ruedas pequenyas ferradas.

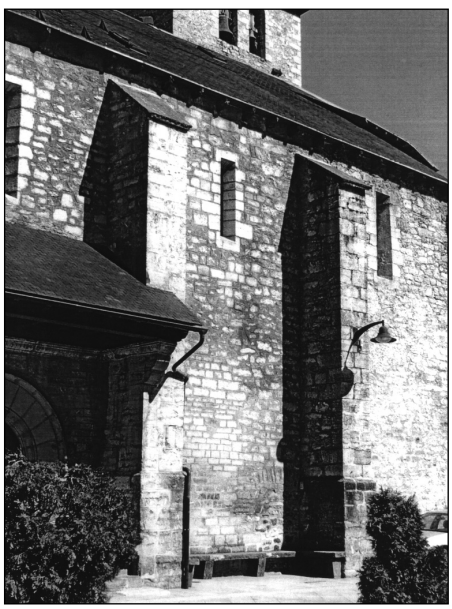
(Publicado por GÓMEZ DE VALENZUELA, Manuel, DVT–XVII, doc. 115).



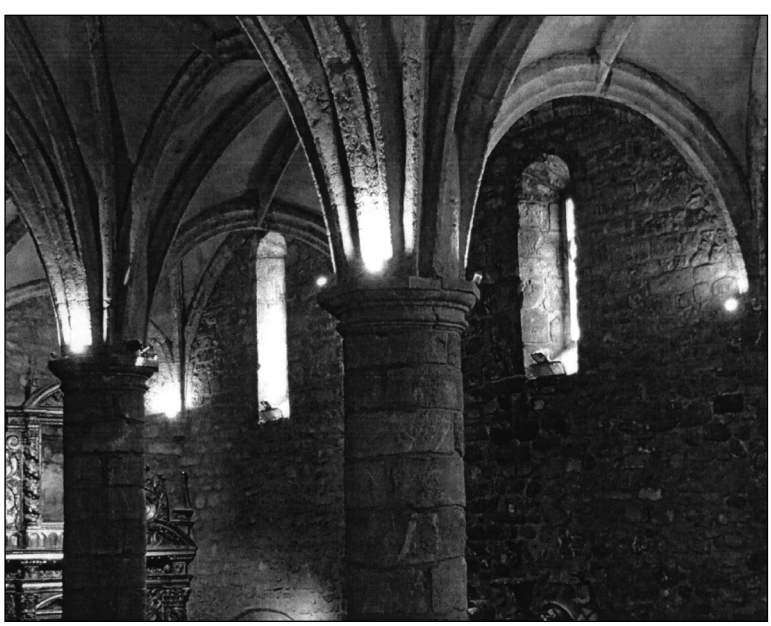
Bartolomé de Hermosa: Catedral de Jaca, bóveda.



Bartolomé de Hermosa: iglesia de Panticosa, fachada sur.



Bartolomé de Hermosa: iglesia de Panticosa, detalle de fachada.



Bartolomé de Hermosa: iglesia de Panticosa, bóvedas.

CONSTRUCCIÓN NAVAL CANTÁBRICA Y CARRERA DE INDIAS (circa 1560-1622)

SERGIO M. RODRÍGUEZ LORENZO
Centro de Estudios Montañeses

Resumen: La carrera de Indias necesitó un gran número de navíos. Entre 1560 y 1622 más de la mitad de las naves se construyeron en los astilleros de la costa cantábrica. En este artículo se analizan cuáles fueron los principales astilleros, la política oficial sobre la construcción naval, la relación contractual entre los carpinteros de ribera y sus clientes, el uso y abastecimiento de algunas materias primas, como la madera.

Palabras clave: Construcción naval - Carrera de Indias - Mar Cantábrico - Siglo XVI - Siglo XVII.

Abstract: The Indies Run needed a great number of ships. Between 1560 and 1622, more than half of the ships were built in the shipyards of the Cantabrian coast. In this article we analyze the main shipyards, the official policy on shipbuilding, the contractual relationship between the shore carpenters and their clients, the use and supply of some raw materials, such as wood.

Keywords: Shipbuilding - Indian Run - Cantabrian Sea - XVIth Century - XVIIth Century.

La carrera de Indias constituye el espacio marítimo-mercantil que enlaza a la corona de Castilla con sus posesiones americanas a través del Atlántico central. Se trata de una ruta marítima que se desarrolla a lo largo de más de tres siglos, entre 1495 y 1828, aproximadamente. El sistema de comunicación regular con las Indias occidentales necesitó de un apreciable contingente de barcos que navegasen la Carrera. El triángulo con vértices en Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y Cádiz fue un buen mercado de compraventas de naos para sus constructores. Según los datos ofrecidos por Chaunu para el lapso entre 1560 y 1622 —periodo de nuestro estudio—, al menos el 50% de las naves que participaron en la Carrera de Indias se elaboraron en astilleros del Cantábrico, sobre todo en las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa.[1] Se fabricaron algunos navíos en las costas bajoandaluzas, casi siempre de menor tonelaje que los de origen norteño a causa de la escasez de bosques con maderas adecuadas —con numerosos nudos y mayor amplitud en los anillos anuales[2]—, y el elevado precio de la clavazón por la inexistencia de una preindustria metalúrgica en Andalucía. Aun así, estos barcos pequeños se convirtieron en una competencia muy incómoda para los fabricadores vascos y cántabros; hasta el punto que la prohibición de que navegasen en la Carrera vasos andaluces a partir de 1593[3] fue probablemente motivada por las presiones de los constructores vas-

(1) CHAUNU, Pierre: *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Partie interprétative*. París, Libraire Armand Colin, 1959, t. VIII-1, págs. 256-257.

(2) FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco: «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración», *España y el Ultramar Hispánico hasta la Ilustración. I Jornadas de Historia Marítima. Ciclo de conferencias, noviembre 1987. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Madrid, núm. 1 (1989), pág. 43.

cos a la Corona y no, como se dice en la real cédula, por la evidencia de un mayor índice de naufragios entre las naves meridionales.[4] La aportación de los astilleros americanos comienza a hacerse notar mediada la década de 1590;[5] las gradas más fértiles son las de La Habana, donde se fabrican «los mejores [navíos] que navegan en la Carrera de Indias»[6] por la «comodidad y ventaja de las maderas, que son las mejores del mundo las de esta isla»[7] y hasta un 20% más densas que las europeas.[8] Además de las gradas habaneras, también Campeche, Santo Domingo, Maracaibo... aportaron sus vasos a las flotas de Indias.[9] Igualmente ocurrió con los barcos de fábrica extranjera, cuya navegación en la carrera de Indias estuvo prohibida al menos desde 1558;[10] si bien esta restricción se hizo más flexible con el avance del siglo (en 1571 la Corona permitió la visita a «urcas esterlinas» —de origen hanseático— cuando faltasen bajeles nacionales;[11] en 1599 se abrió las puertas a los fili-

(3) ENCINAS, Diego de: *Cedulario Indiano*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1946 (edic. orig. 1596), lib. IV, pág. 126.

(4) GARCÍA FUENTES, Lutgardo: «Aspectos de las relaciones económicas entre Huelva y América a principios del siglo XVII», *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de La Rábida, marzo 1992)*, Huelva, 1993, págs. 96-101.

(5) La primera noticia que ofrece el matrimonio Chaunu sobre buques de construcción indiana corresponde a las naos de los maestres Alonso de Cuenca y Diego de Escobedo, ambas nombradas *Nuestra Señora del Rosario*, fabricadas en La Habana y con 330 y 300 toneladas respectivamente, de regreso de Tierra Firme en 1596 (CHAUNU, Pierre y Hugette: *Séville et l'Atlantique (1503-1650). Partie stadistique*, París, Libraire Armand Colin, t. IV, págs. 22-23).

(6) Real Cédula de 16 de noviembre de 1629 (MARRERO, Levi: *Cuba: Economía y Sociedad*, Río Piedras-Madrid, Editorial San Juan Playor, 1984, vol. 4, p. 90).

(7) Carta de Pedro de Arana al rey, La Habana, 19 de febrero de 1600 (*ibidem*, pág. 73).

(8) SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1989, págs. 41-42.

(9) Véase CHAUNU: *Séville et l'Atlantique*, IV, *passim*.

(10) ENCINAS: *Cedulario Indiano*, lib. I, pág. 444.

(11) *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1973 (edic. orig. 1681), lib. IX, tit. XXX, ley 20.

botes, «que son unas embarcaciones fábrica del Norte que demandan poco agua», con destino a La Española)[12] y rara vez fue obstáculo para que los propietarios españoles de naves foráneas pudieran navegarlas en la ruta trasatlántica. No obstante esta diversidad en los orígenes de las naves de la Carrera, la supremacía de los astilleros del Cantábrico oriental aparece tan manifiesta en la documentación y en la bibliografía, que será su actividad constructora la que configure el eje principal de este trabajo.

La opinión prestigiosa y pesimista de Fredéric Mauro sobre las posibilidades de estudio de la construcción naval en la Edad Moderna ha influido en algunos historiadores que abordaron posteriormente la cuestión con mayor o menor profundidad.[13] Mauro estima que «el problema de la construcción naval» tiene difícil solución por la escasez de fuentes; el carácter efímero y disperso de los pequeños astilleros de Europa y la condición oral en los acuerdos contribuyen a la inexistencia de archivos privados de las empresas constructoras de buques.[14] A pesar de esta evidencia, ¿cuántas otras actividades económicas carecen también de una documentación propia y sin embargo se estudian con todo lujo de detalles? En realidad, la construcción naval implicaba a tantos sectores productivos que el rastro documental parece inevitable. Sin duda hubo contratos verbales, pero otros muchos pasaron al papel según la costumbre de la época: los archivos de protocolos y los

(12) VEITIA LINAJE, José: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Madrid, Ministerio de Hacienda, 1981 (edic. orig. 1672), lib. II, cap. VI, 22. Pasó a la *Recopilación de Leyes*, lib. IX, tit. LXII, ley 4.

(13) GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de contratación y océano de negocios*, Sevilla, Editorial Algaida, 1992, pág. 156. MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, Jesús: *Historia de la construcción naval en Navia*, s. l. [Navia], 1990, pág. 11.

(14) MAURO, Fredéric: «Navires et constructions navales en Europe occidentale aux XVIe et XVIIe siècles. Points de départ pour une étude comparée», *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe et XVIe siécles. Actes du Cinquième Colloque International d'Histoire Maritime (Lisbonne, 14-16 septembre 1960)*, París, SEVPEN, 1966, pág. 184. Estas ideas han alcanzado más difusión a través de un trabajo ulterior: *La expansión europea (1600-1870)*, Barcelona, Editorial Labor, 1979 (edic. orig. 1968), pág. 162.

trabajos de Lourdes Odriozola Oyarbide o de Michael M. Barkham matizan el parecer de Mauro.[15]

«Cuándo empezó en el golfo de Cantabria la industria marinera, Dios lo sabe».[16] Existe acuerdo general en que la transmisión de las técnicas constructivas navales a las poblaciones cantábricas provino de los marinos de Europa septentrional. Los estudiosos creyeron durante bastante tiempo que esta difusión tecnológica se produjo a raíz de las expediciones y asentamientos vikingos en la costa vasca durante los siglos IX y X. Esta idea se ha abandonado recientemente y se considera que el embrión de la industria naval en el Cantábrico surgió a partir de los siglos XI y XII como consecuencia del tráfico mercantil normando de carácter pacífico en este litoral, sobre todo en Bayona.[17]

Los astilleros cantábricos pertenecían a una cultura naval común a toda la Europa atlántica; las innovaciones técnicas desarrolladas en las naves se difundían con rapidez de unos lugares a otros, y resulta difícil establecer el foco primigenio

---

(15) Entre los más destacados, véase: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: «La industria naval guipuzcoana y la producción y la producción de navíos para el rey (1650-1799)», *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País*, San Sebastián, año L, núm. 1 (1994), págs. 3-41; «La industria naval guipuzcoana (1650-1730): ¿Crisis o auge del sector?», M. Garate y P. Martín (editores), *Economía y Empresa en el norte de España*, San Sebastián, 1994, págs. 19-58; *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipúzcoa, 1997; «La construcción naval en Rentería: una actividad económica de la Edad Moderna», *Bilduma*, núm. 11 (1997), pp. 47-80; «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, San Sebastián, núm. 2 (1998), págs. 93-146; «La industria de la construcción naval en Fuenterrabía en la Edad Moderna (siglos XVI-XVIII)», *Boletín de Estudios del Bidasoa*, Irún-Hondarribia, núm. 19 (1999), págs. 9-45. De Michael M. Barkam, su *Report on 16th Century Spanish Basque Shisbuilding, c. 1550 to c. 1600*, Otawa, Parks Canadá, 1981.

(16) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *La marina de Castilla*, Madrid, Editorial Editmex, 1995 (edic. orig. 1894), pág. 7.

(17) ALBERDI LONBIDE, Xabier y Álvaro ARAGÓN RUANO: «La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, San Sebastián, núm. 2 (1998) págs. 15-20.

de cada novedad. El mérito de estos astilleros fue servir de crisol a las tradiciones atlántica y mediterránea en la fábrica de navíos. En la segunda mitad del siglo XIV, los constructores navales del Cantábrico adoptaron la técnica del forro a tope, procedente del Mediterráneo. Este avance solucionó los límites que los cascos forrados a tingladillo habían impuesto al tamaño, fortaleza y autonomía de los buques. Con el forro a tope los barcos aumentaron su tonelaje, multiplicaron sus árboles y velas, permitieron las superestructuras (castillos de proa y popa) e incrementaron su capacidad de autodefensa (artillería). El crecimiento de las naves hizo posible los intercambios a lugares más distantes, así como un abaratamiento en los costes de transporte:[18] la expansión mercantil de Europa a partir del siglo XII fue en gran medida causa y efecto de este desarrollo en la técnicas de construcción naval.

Desde el siglo XIV y hasta avanzado el Quinientos, los navíos salidos de astilleros cantábricos fueron, junto a los de fábrica portuguesa, los más avanzados y marineros de su tiempo. La influencia de la construcción naval atlántico-ibérica sobre otras regiones está comprobada, como lo demuestra Bernard para el caso francés.[19] Sin embargo, es opinión extendida que a fines del siglo XVI la arquitectura naval de Holanda, y posteriormente la de Inglaterra, superaron en vitalismo tecnológico a las construcciones del norte de España;[20] incluso algunos coetáneos fueron del mismo juicio: «la nación que más se ha adelantado en este arte es la

---

(18) *Ibidem*, págs. 25-28; MARTÍNEZ-HIDALGO, José: *Las naves del Descubrimiento*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, págs. 18-36; CASADO SOTO, José Luis: «La arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII», *Altamira. Revista del Centro de Estudios Montañeses*, Santander (1975), págs. 345-373.

(19) BERNARD, Jacques: «Les types de navires iberiques et leur influence sur la construction navale dan les ports du sud-ouest de la France (XVe-XVIe)», *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe et XVIe. Actes du Cinquième Colloque International d'Histoire Maritime (Lisbonne, 14-16 septembre 1960)*, Paris, SEVPEN, 1966, págs. 195-222; FERREIRA DAVID, J.: «Aperçu historique des types de navires à travers les siècles et influence des navires ibériques sur la construction navale européene», *ibidem*, págs. 149-169. Hacia 1300 los piratas vascos mostraron a los marinos mediterráneos las ventajas de la coca adaptadas a sus necesidades: «the result was a major change in shipbuilding in the Mediterranean» (UNGER, Richard W.: *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600*, London, McGill-Queen's University Press, 1980, p. 183).

holandesa», aducía el anónimo vizcaíno;[21] en 1604, Juan de Uriarte, maestro carpintero de Lequeitio (Vizcaya), solicitó ayuda financiera a Felipe III para viajar a Inglaterra y conocer de primera mano las técnicas constructivas utilizadas por los fabricadores ingleses (desconocemos si este proyecto se hizo efectivo).[22] Sin embargo, Casado Soto ha puesto razonablemente en entredicho esta superioridad de los diseños navales procedentes del norte de Europa.[23]

No todas las regiones costeras pueden sostener a largo plazo una gran industria de construcción naval en la Edad Moderna; han de conjugarse cinco factores difícilmente prescindibles en esta actividad económica: topografía idónea para el asentamiento de las gradas (suelo llano y firme, con ligera inclinación hacia el mar o ría que facilite la botadura), abundancia de maderas adecuadas en los montes cir-

---

(20) «La tendencia de la construcción naval europea fue [...] hacer barcos [...] con costes de mantenimiento más bajos [...] Fueron precisamente los holandeses quienes idearon un nuevo modelo: el fluit, un barco estrecho (la eslora llegó a ser seis veces la manga), más rápido que sus predecesores, con tres mástiles pero de velas cortas y que podía navegar contra el viento. El *fluit* se convertirá en el prototipo de barco del futuro. Estos ejemplos evidencian el distanciamiento de la técnica española con respecto a la europea patente a fines del siglo XVI» (GONZÁLEZ ENCISO, Agustín y otros, *Historia de la Economía de la España Moderna*, Madrid, Editorial Actas, 1992, pp. 119-120). Colin MARTÍN y Geoffrey PARKER afirman que los galeones de Isabel I de Inglaterra eran «incuestionablemente los mejores del mundo» y que «las capacidades de estos veleros eran notoriamente mayores que las del mejor de los barcos de guerra españoles» (*La Gran Armada-1588*, Madrid, Alianza Editorial, 1988, págs. 49 y 54).

(21) «Diálogo entre un vizcaíno y un montañés», sin fecha [principios del XVII], FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: «*Arca de Noé*». *Libro VI de las Disquisiciones Náuticas*, Madrid, Imprenta Aribay y Compañía (sucesores de Rivadeneyra), 1881, p. 108.

(22) GOODMAN, David: *Spanish Naval Power*, *1589-1665*. *Reconstruction and Defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, pág. 114.

(23) CASADO SOTO, José Luis: «Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II», *Congreso Internacional Las Sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Madrid, Comisaría General de España en la Expo Lisboa'98, 1998, t. IV, págs. 339-363.

cunvecinos (sobre todo robles bravos y trasmochos), facilidad de transporte de materiales y pertrechos navales hasta los astilleros, presencia de ferrerías cercanas que suministren los componentes metálicos de los buques y una mano de obra copiosa, cualificada y con experiencia en los trabajos de carpintería naval.[24] Junto a estos factores intrínsecos se sitúan otros dos de carácter exógeno: «dineros con que se fabriquen» (financiación) y «cargazones con que se sustenten» (demanda).[25] Pero la combinación óptima de este haz de variables no fue constante ni en el tiempo ni en el espacio y la importancia alcanzada por la industria de construcción naval varió de una región a otra.

La mayoría de los puertos del litoral cantábrico dispusieron de astilleros para satisfacción de la demanda local de barcos destinados al comercio de cabotaje y la pesca de bajura.[26] En realidad, la fábrica de estas naves de pequeño porte no era un fenómeno exclusivamente cantábrico y se extendía por todos los puertos de Europa. Aunque no debemos soslayar su importancia —pues de hecho el grueso de las flotas europeas lo constituyeron estos buques minúsculos—, la industria naval que

---

(24) ODRIOZOLA OYARBIDE: «La industria naval guipuzcoana (1650-1730)», pág. 20; «La construcción naval en Rentería», pág. 47; «La industria de la construcción naval en Fuenterrabía», pág. 9; y «Trayectoria histórica de la industria naval del Oria», BARKHAM, Selma H. y otros, *Barcos del Oria. Astilleros y actividad portuaria*, San Sebastián, Museo Naval, 1994, pág. 25.

(25) Archivo General de Indias (en adelante AGI), Patronato, leg. 260, N. 2, R. 29, fol. 2r, Fábrica de navíos: varia lección, s. l., s. d. [Copia de memorial de Cristóbal de Barrios, 1573]. Para la autoría y data de este documento, véase CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martín, 1988, pág. 110.

(26) «Pequeños astilleros se repartían por toda la costa, aunque no había tantos como pudiera deducirse de las diversas numeraciones de maestranza pues bastantes de los carpinteros de ribera y calafates actuaban en playas y arenales simplemente como reparadores de pequeñas embarcaciones pesqueras, o en su construcción, que como nunca excedían de unas quillas muy reducidas, podían fabricarse bajo una simple tejabana» (ZABALA URIARTE, Aingeru: *El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*, San Sebastián, Haranburu Editor, 1983, vol. I, pág. 255.

ahora nos interesa es la productora de naves de tonelaje más elevado, generalmente vinculadas a la pesca de altura, las armadas de guerra y las rutas de comercio a larga distancia, entre ellas la carrera de Indias.[27] En este caso hubo una enorme discriminación geográfica, incluso dentro de la costa del Cantábrico. Galicia y Asturias, por ejemplo, a pesar de su indiscutible tradición marinera, carecieron de astilleros de sustancia; sus masas forestales eran poco abundantes y situadas en lugares de difícil acceso:

> En la costa de las Cuatro Villas, Asturias y Galicia hay mucha falta de montes; y en la de Asturias y Galicia, grandísima, porque apenas en toda ella se ve un roble que aproveche sino donde la aspereza de la tierra le defiende. Solamente hay algunos en Galicia desde Ribadeo hasta Ferrol; y en estas dos provincias cortan y disipan y queman sin orden los montes públicos y concejiles, y con más exceso en la de Galicia.[28]

En 1612 Juan de Morales informó al rey que los campesinos gallegos acostumbraban a hacer claros en los robledales mediante incendios, para luego cultivar trigo sobre las fértiles cenizas. Otra amenaza para los bosques gallegos de robles provino de los zapateros, quienes se servían de sus cortezas —ricas en taninos— para el curtido de las pieles, con la consecuente vulnerabilidad de los árboles ante ataques de insectos y otros animales.[29] Todo parece indicar que la madera asturia-

---

(27) No existe una clasificación que determine cuándo un barco es pequeño, mediano o grande. En 1563 Felipe II ordena que las villas del litoral cantábrico lleven un registro de las «naos y navíos de veinte toneladas arriba» (Instrucción de Felipe II a Cristóbal de Barros, Madrid, 6 de mayo de 1563, *apud* CASADO SOTO, *Los barcos del siglo XVI*, pág. 279). Este será el porte que elijamos como límite inferior en un barco apto para la navegación en la Carrera de Indias.

(28) AGI, Patronato, leg. 260, N.2, R.29, fol. 2r, Fábrica de navíos. Varia lección, *cit*.

(29) GOODMAN, *Spanish Naval Power*, pág. 83. Con respecto al descortece, dice Cristóbal de Barros: «...ni descortezarle, porque como al roble le sube la virtud entre la corteza y madera, descortezándole se seca», AGI, Patronato, leg. 260, N.2, R.29, fol. 4r. Fábrica de navíos. Varia lección, *cit*.

na y gallega, más que a la fabricación de grandes vasos, se dedicó al abastecimiento de leña a las flotas, a la elaboración de pipería y, muy importante, a la reparación de buques en los puertos andaluces.[30] Si a la escasez de maderas se une la falta de ferrerías y el relativo alejamiento del eje mercantil Burgos-Flandes[31] (que tanto contribuyó a la demanda de naves en los puertos vascos), se comprende la importancia secundaria de Galicia y Asturias en la industria de construcción naval a gran escala.

Los astilleros más activos del norte de España se concentran en Vizcaya y Guipúzcoa; aunque cada paraje está sujeto a la variable influencia de los factores señalados y, por tanto, no es posible un tratamiento global y homogéneo de la construcción naval vasca. Las cualidades de las abras en cuyas orillas se asientan las gradas condicionan el modo de producción de los astilleros; una rada profunda permite elaborar barcos de gran porte, como ocurre en Pasajes, el puerto «más seguro y mejor de toda la costa cantábrica».[32] El abastecimiento de clavazón rara vez constituye un problema para ninguno de los astilleros, pues existen ferrerías diseminadas por todo el territorio vascongado; igual puede decirse de los complementos navales (velamen, jarcia, brea) que, al fin y al cabo, han de importarse desde el norte de Europa; no ocurre lo mismo con el resto de maderas, salvo los mástiles, también importados. Además del aprovechamiento para uso doméstico propio de cualquier lugar, los bosques vizcaínos y guipuzcoanos sostienen la demanda maderera de dos actividades en competencia por la materia prima: la construcción naval y la industria metalúrgica. La política de conservación forestal de los propietarios de bosques (concejos y particulares) es algo primitiva, aunque eficiente a corto plazo: mantener intactos los montes propios a costa de los ajenos, con el conse-

(30) GOODMAN, *Spanish Naval Power*, págs. 81 y 85.

(31) «Ce qui ressort des documents sur les douanes, conservés aux Archives de Simancas, c'est l'insignifiance des ports de Galiee et des Asturies, et au contraire l'activité intense des ports situés entre Santander et Saint-Sébastien qui servaient de débouchés à la Castille et accessoirement à la Navarra. Ils dépendaient pour la plupart pour leurs affrètements de Burgos» (LAPEYRE, Henri: *Une Familie de Marchands: les Ruiz*, Paris, Librairie Armand Colin, 1955, p. 196).

(32) ODRIOZOLA OYARBIDE, «La industria de la construcción naval en Fuenterrabía», pág. 11.

cuente encarecimiento del producto, ya que el dueño de la madera solo se desprende de ella a cambio de un precio que le compense la reducción de sus reservas lignarias. A tal estado llegó la rivalidad, que cualquier excusa era válida para la inmovilización de recursos madereros. Hacia 1612, se prohíbe a los vecinos de Vizcaya la venta de madera a los de Guipúzcoa. Sanjuán de Olazábal, prestigioso constructor de buques, nos da los pormenores que desembocaron en esta situación tragicómica:

> En la última Junta que V. S. celebró en la villa de Fuenterrabía, me ordenó fuera de parte de V. S. al señorío de Vizcaya con despacho conveniente para tratar el remedio del estanco y retención de los corvatones y maderas que tiene hecho aquella Provincia a que no pasen a esta, con graves penas que tiene puestas para ello; y en esta consecuencia guardan sus vecinos con mucho rigor, por lo cual los hijos de V. S. reciben notable daño. Y tratando del remedio de ello, está determinado a continuar la orden de V. S. con el despacho para hacer la diligencia que me estaba mandado. Y en este medio, habiendo ido a buscar ciertos corvatones a la villa de Deva, acaso me encontré en ella con el maestro mayor de fábricas de aquel señorío, que es maese Juan de Uriarte, a quien di cuenta a lo que iba a Deva, no dándole a entender lo que V. S. me había mandado, mas de tan solamente al negocio particular a que iba; y significándole el daño que los fabricadores tenían de esto y la poca hermandad y correspondencia que había entre ambas provincias, a esto me satisfizo desnudamente que el señorío había tomado por motivo y despecho diciendo que el coronel Idíaquez[33] había dicho en el Consejo de Guerra que Guipúzcoa no tenía necesidad de materiales de aquel reino, y que en él no se podían fabricar dos naos, y [por] estas y otras cosas (y el haber reducido la escuadra de Bretendona con título de Cantabria) está muy sentida toda aquella tie-

(33) Se refiere al coronel Domingo de Idiáquez, superintendente de bosques y plantíos en Guipúzcoa entre 1601 y 1611. Veáse GÓMEZ-RIVERO, Ricardo: «La superintendencia de construcción naval y fomento forestal en Guipúzcoa (1598-1611)», *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, t. LVI (1986), págs. 606-619.

> rra y será imposible alcanzas fruto de ellos. Como me descubrió a tanto, me pareció no llevar adelante esta pretensión hasta dar cuenta a V. S. de que, salvo el mejor acuerdo que tendrá en esto, será bien se acuda al Consejo de Guerra y se remedie en él, para que los [que] tuvieren voluntad de vender y traer corbatones y otros materiales por su granjería, los puedan traer libremente a esta provincia. Esto mismo procura el dicho maese Juan de Uriarte de alcanzar con el de Guerra, por cuanto tiene más de 20.000 codos cortados...[34]

El encarecimiento de la madera no es producto único de este conservadurismo; también se añade la existencia de revendedores que adquieren maderamen barato en los bosques interiores para luego venderlo en la costa a precio excesivo;[35] y, por supuesto, el esquilmo de los montes cercanos a los astilleros por la propia actividad constructora, que obliga a la busca de nuevas masas forestales cada vez más inaccesibles y menos rentables de explotar por lo oneroso del transporte.

Todos los países interesados en la posesión de una flota permanente de buques mercantes y militares hubieron de enfrentarse al problema de la disponibilidad de madera: un bien escaso, mal repartido y con muchos pretendientes (construcción de viviendas, elaboración de mobiliario, utensilios, combustible). Holanda, que no contaba con un solo bosque digno de reseña, pasó menos apuros que ninguna otra nación; la eficacia de su sistema de abastecimiento, basado en una extensa red de agentes que evitaba intermediarios, le permitió la compra de madera importada desde el valle del Rhin, de Wesfalia o de Noruega a muy bajo precio, menor incluso que el que pagaron los propios constructores noruegos.[36] Inglaterra sufrió pronto la penuria de maderas para la construcción de sus naves. El mismo

---

(34) Museo Naval de Madrid, Colección Vargas Ponce, t. II, doc. 56, fols. 85r-86r, copia de carta de Sanjuán de Olazábal a la Junta Provincial de Guipúzcoa, Rentería, 8 de mayo de 1612.

(35) AGI, Patronato, leg. 269, N. 2, R. 29, fol. 23r. Fábrica de navíos. Varia lección, *cit*.

(36) UNGER, Richard W.: «Ducht Design Specialization and Building Methods in the Seventeenth Century», C. O. CEDERLUND, *Postmedieval Boat and Ship Archaeology*, Oxford, BAR, 1985, pág. 153.

año de la Gran Armada, Thomás Harriot informa acerca de la riqueza maderera de Virginia, apropiada para los mástiles de los buques,[37] y es probable que el mantenimiento de una colonia en aquellas tierras a partir de 1615 se explique por esta necesidad de madera.[38] España dispuso de mayores reservas lignarias que las potencias marítimas de su entorno, aunque la orografía peninsular —la más montañosa de Europa tras Suiza— impidió el aprovechamiento de numerosas zonas forestales útiles a la industria naval. Dada las limitaciones tecnológicas de la época, la única medida viable en orden a solucionar el problema maderero provino de la replantación de los bosques, impuesta por vía política y administrativa.[39]

España es el primer país de Europa que implementa una política de reforestación de sus montes orientada al fomento de la construcción naval. Hasta 1547 únicamente se dispone que nadie pueda cortar un árbol sin que plante dos; a partir de la década de 1560 las acciones se amplían. En 1563 Felipe II promulga unas ordenanzas dirigidas a los corregidores de las Cuatro Villas, Vizcaya y Guipúzcoa, y con tres ejes fundamentales: inspección de los montes a dos leguas de la mar o bañados por un río navegables, evaluación del número óptimo de robles que deben plantarse en cada parcela y reparto de estas plantaciones entre concejos (tierras comunales) y vecinos (terrenos privados). La creación en 1574 de la superintendencia de bosques y plantíos supone un paso más en esta política forestal de la Corona.[40] A cargo de los superintendentes queda la visita de los bosques y el repartimiento de plantaciones, la gestión de los empréstitos para la construcción de buques y el arqueamiento oficial de estos.[41]

---

(37) HARRIOT, Thomas: «A Briefe and True Report of the New Found Land of Virginia (1588)», *Virginia Voyages from Hakluyt*, Edited by David B. QUINN and Alison M. QUINN, London, Oxford University Press, 1973, pág. 65.

(38) GOODMAN, *Spanish Naval Power*, pág. 68.

(39) HARDING, Richard: *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, London, University College London Press, 1999, p. 129.

(40) GOODMAN, David: *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, Alianza Editorial, 1990, págs. 109-111.

(41) Véase el nombramiento de superintendente a Domingo Idiáquez por real cédula dada en Valladolid el 21 de julio de 1601, *apud* GÓMEZ-RIVERO, «La superintendencia de construcción naval y fomento forestal», págs. 626-630.

Concejos y particulares reaccionan con denuedo ante cualquier intromisión de agentes externos en los asuntos relativos a sus montes, en especial si la injerencia proviene de los superintendentes. La pugna adquiere más vigor cuando el afectado es un bosque concejil, pues los oficiales reales pretenden la obtención gratuita de madera al asimilar el carácter «concejil» al «realengo».[42] Pese a la rivalidad entre poderes locales y poder central, los superintendentes obtienen, con la anuencia de las juntas provinciales, éxitos parciales en sus objetivos de reforestación: solo en Vizcaya se plantan 651.485 robles entre 1602 y 1621;[43] y cada año los municipios presentan, ante las Juntas Generales, testimonios de los árboles plantados: el 30 de abril de 1607, Eibar declara haber plantado 260 esquejes de roble; el 12 de mayo de 1609, Azpeitia certifica la plantación de 1.900 pies de la misma especie...[44] Aunque no todos los astilleros poseen a su alrededor idénticas reservas madereras, tampoco parece que estas sean un factor discriminatorio de importancia en la segunda mitad del siglo XVI y principios del XVII. La diversa suerte de cada astillero a lo largo de este periodo viene más condicionada por el lado de la demanda y, en este sentido, la Corona tiene mucho que decir.

La industria de construcción naval llega a la década de 1560 con mala salud, aunque las fuentes y autores no clarifican el significado exacto de la «falta» de naves: si inactividad de los astilleros ante una escasa demanda, si apatía en las construcciones a pesar de la solicitud de buques, o colapso de la oferta a causa de un excesivo requerimiento de naves. En general, casi nunca estamos seguros del sentido concreto de las expresiones «escasez» de navíos o «crisis» en la construcción naval. El equilibrio entre demanda y de oferta de vehículos es muy frágil en la navegación marítima; la demanda puede variar sustancialmente en corto espacio de tiempo, mientras que los barcos tardan en hacerse y, en consecuencia, la oferta reacciona sin más remedio con lentitud, tanto por exceso como por defecto.[45] Este problema de desajuste es constante en los límites cronológicos de nuestro estudio.

---

(42) GOODMAN, *Spanish Naval Power*, pág. 77.

(43) *Ibidem*, págs. 264-267.

(44) AYERBE IRÍBAR, M.ª Rosa. (editor), *Juntas y diputaciones de Gipúzkoa,* t. XVII, Zamora, Juntas Generales de Gipúzkoa, 2001, págs. 9 y 437.

(45) THOMSON, J. M.: *Teoría económica del transporte*, Madrid, Alianza Editorial, 1976, pág. 52.

Las Cortes de Toledo de 1559 ofrecen un panorama sombrío de la fábrica de naves en el norte peninsular. Las peticiones LIX y LX advierten de la mengua en el número de naos en Guipúzcoa y Vizcaya, que explican por dos motivos: la excesiva concesión de cartas de naturaleza a navieros ingleses, flamencos y genoveses, con que se invalida la prohibición de carga en navíos de extranjeros (es decir, la competencia extranjera con viso de legalidad); y «las vejaciones y molestias» que los navieros españoles sufren por los continuos embargos de la Corona, pues se «les impiden sus viajes y granjerías», además de cobrar mal, tarde o nunca el salario devengado en tales embargos.[46] La paz de Cateau-Cambrésis de principios de abril de 1559 no basta para sofocar las dislocaciones mercantiles de los años anteriores, y se prolongan al menos hasta 1563.

La guerra entre España y Francia en el periodo 1551-1559 tiene efectos nocivos para el comercio marítimo español. El peligro de la piratería francesa es constante y los apresamientos de barcos castellanos aumentan cada día; la Corona acude a continuos embargos de naves para hacer frente al conflicto, y el esfuerzo financiero de la Real Hacienda conduce a la bancarrota de 1557; este mismo año se prohíbe la salida hacia Terranova de navíos que carezcan de licencia, por los riesgos de la travesía, aunque el verdadero motivo reside en la pretensión de un embargo de las naves para la armada real; meses después se deroga la prohibición.[47] Las buenas perspectivas para mercaderes y navieros en la Carrera de Indias se frustran a partir de 1550. El ascenso del valor en venta de los productos destinados a Indias incita a un desarrollo espectacular del comercio trasatlántico desde 1544 y provoca una mayor demanda de barcos; ante la falta de navíos que hagan frente a estas exigencias navales, los fletes suben de precio; los mayores beneficios empujan a los navieros a la adquisición de más buques, y esto a su vez estimula la construcción naval. Pero la capacidad de absorción del mercado americano es limitada, el tráfico se colapsa y los buques, que antes no daban abasto, sobran ahora;[48] la flota de 1554 es la más reducida desde 1522 (solo 23 naves frente a las 133 de 1550);[49] los

(46) *Cortes de los Antiguos Reinos de León y Castilla*, Edición de la Real Academia de la Historia, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1903, t. V, págs. 836-838.

(47) FERNÁNDEZ DURO: «Arca de Noé», pág. 319.

(48) CHAUNU: *Seville et l'Atlantique*, VIII/2-1, págs. 247-250.

(49) *Ibidem*.

embargos de remesas americanas por parte de la Corona se repiten (1553, 1555-1558)[50] y no hacen sino asfixiar más a los mercaderes. La paz de Cateau-Cambrésis en apariencia viene a remediar esta situación calamitosa, aunque no de inmediato. El acuerdo entre casas reales apenas incide en los intereses privados: los piratas franceses siguen con su actividad depredadora. El inicio de la primera guerra de religión en Francia (marzo de 1562) y el Acuerdo de Hampton Court (septiembre de 1562) entre la reina Isabel de Inglaterra y los hugonotes propician un aumento de las acciones piráticas en el canal de la Mancha y el mar Cantábrico; el comercio entre España y Ruan se interrumpe, aunque los contactos con los Países Bajos se mantienen mal que bien.[51] La tensión entre Dinamarca y Suecia desde 1560, cuya ruptura abierta da paso a la Guerra de los Siete Años del Norte (1563-1570),[52] dificulta el comercio con el Báltico; el abastecimiento de mástiles y pertrechos navales se resiente y coadyuva a la ralentización de las construcciones navales españolas.

El cambio en la coyuntura se produce en 1563, cuando Felipe II emprende una política de promoción de construcciones navales en el litoral cantábrico.[53] A fines de febrero destina siete millones de maravedís para que se presten sin interés a los fabricadores de buques, con la única condición de devolver la suma recibida a los dos años de botarse la nave; en abril, se prohíbe la venta de barcos españoles a extranjeros y se exime de alcabala a los materiales utilizados en las fábricas de

---

(50) LORENZO SANZ, Eufemio: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, Diputación Provincial de Valladolid, 1986, t. II, pág. 102.

(51) GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, Editorial Naval, 1988, pág. 43. LAPEYRE, Une Famille de Marchands, pág. 403.

(52) ANDERSSON, I.: «Suecia y el Báltico», *Historia del Mundo Moderno. III. La Contrarreforma y la revolución económica, 1559-1610*, Barcelona, Editorial Ramón Sopena, 1974, págs. 300-304.

(53) Aunque con un carácter enteramente militar y centrado en el Mediterráneo, el primer programa de construcciones navales data de 1561, cuando Felipe II ordena la fábrica de 80 galeras en las atarazanas de Barcelona, en cuya construcción participan hasta 300 artesanos provenientes de Vizcaya (CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las armadas de Felipe II*, Madrid, Editorial San Martín, 1989, pág. 102).

navíos, así como a las compraventas de naos entre naturales; a principios de mayo se publican las medidas para la reforestación de los montes.[54] El rey, consciente de la «gran disminución [en] el trato y comercio y fábrica de las naos [...] a causa de las guerras e infortunios y otras cosas», decide entregar un sueldo anual de diez mil maravedís por cada cien toneladas a los barcos españoles que arqueen más de trescientos toneles machos, para que, con este incentivo, los constructores de buques «se animen [a] hacer y armar otros de nuevo».[55] La Corona está interesada en la existencia de una abundante flota de naves de alto porte, a la que acudir en tiempos de guerra; se explica así la confirmación, también en 1563, de la Pragmática Real de 1511 que otorgaba preferencia de carga a las naves españolas frente a las extranjeras y a las mayores frente a las menores.[56] Las beneficios de estas actuaciones se dejan notar en muchos astilleros cantábricos, pero de modo especial en los guipuzcoanos; los frecuentes pedidos de la Corona para la formación de sus armadas provocan que algunas gradas se especialicen en la fábrica de vasos de gran tonelaje, mientras que los astilleros no privilegiados con los encargos reales prosiguen su actividad constructiva tradicional con destino a la demanda pesquera y de cabotaje.[57]

El comienzo de la política de fomento naval es vacilante; cuesta trabajo recuperar los créditos de los deudores, aunque no se recomienda las actitudes agresivas por la escasa ventaja que se obtendría.[58] Aun así, las construcciones de buques adquieren un mayor dinamismo; sabemos que en 1567 se benefician de los empréstitos nueve naos salidas de gradas guipuzcoanas, con un porte medio de 392 tone-

(54) CASADO SOTO: *Los barcos españoles del siglo XVI*, pág. 103.

(55) Reales cédulas al Consejo de Hacienda y a Cristóbal de Barros, Madrid, 6 de mayo de 1563, *apud* CASADO SOTO: *Los barcos españoles del siglo XVI*, págs. 275-277.

(56) ALBERDI LONBIDE, Xabier: «Conflictos de intereses en torno a la aplicación de las Pragmáticas de fletes en Guipúzcoa, entre mediados del siglo XVI y principios del siglo XVII», *Congreso Internacional Las Sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Madrid, Comisaría de España en la Expo Lisboa'98, 1998, t. IV, pág. 375.

(57) ODRIOZOLA OYARBIDE: «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», págs. 101-102.

(58) AGI, Patronato, leg. 260, N. 2, R. 29, fol. 5v, Fábrica de navíos, *cit*.

les machos, y otra de las Cuatro Villas, con unos 363 toneles machos de arqueo.[59] En 1573 Cristóbal de Barros declara que la partida destinada a los préstamos supera los 28.000 ducados desde su puesta en funcionamiento;[60] asimismo participa al rey de que son sesenta los asientos de fábricas concertados mediante empréstitos, con el resultado de 30.000 toneladas construidas, a las que se suman otras 18.000 toneladas procedentes de 60 naves no financiadas con préstamos (y sin contar una plétora de barcos menores como chalupas, zabras o pataches).[61] Al tiempo que Barros informa sobre la recuperación de la industria naval, dos serias amenazas se ciernen sobre ella: el levantamiento en los Países Bajos y, algo más tarde, la guerra contra los ingleses.

El nacimiento de los Gueux de la Mer en mayo de 1568 y la rebelión abierta de las provincias marítimas de los Países Bajos (Holanda y Zelanda) con apoyo tácito de Inglaterra,[62] quiebran el papel de la flota cantábrica en el eje mercantil Castilla-Flandes. Cada vez son menos los barcos españoles que navegan esta ruta; ya sea por la inseguridad ante los ataques piráticos,[63] ya por la dura competencia económica de las naves del norte europeo, que devengan fletes más bajos y son preferidas por los propios mercaderes castellanos.[64] Sin embargo, los astilleros cantábricos compensan la estrechez que ofrece la Carrera de Flandes a sus fábricas de alto bordo con la expansión en otros frentes: las pesquerías de Terranova, la Carrera de Indias y las armadas del rey. Los encargos de la Corona condicionan la trayectoria productiva de los astilleros elegidos. En 1567 se crea la Armada de Guarda de la Carrera de Indias;[65] esta vez la Real Hacienda desea la propiedad de los vasos y encomienda su construcción al astillero de Deusto, de cuyas gradas se botan, un

---

(59) CASADO SOTO: *Los barcos españoles del siglo XVI*, pág. 104.

(60) AGI, Patronato, leg. 260, N. 2, R. 29, fol. 5r, Fábrica de navíos, *cit*.

(61) *Ibidem*, fol. 6v.

(62) Véase PARKER, Geoffrey: *España y la rebelión de Flandes*, Madrid, Editorial Nerea, 1989, págs. 120-125.

(63) GÓMEZ-CENTURIÓN: *Felipe II, la empresa de Inglaterra*, págs. 133-137.

(64) ALBERDI LONBIDE: «Conflictos de intereses», págs. 378-382.

(65) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*, México, UNAM, 1997, pág. 52.

año más tarde, doce galeones agalerados.[66] La demanda de naos se multiplica a partir de 1580; la hostilidad creciente de los corsarios ingleses y el poder adquirido por las fuerzas navales de las Provincias Unidas (a raíz de la derrota de la armada de Medinaceli y la toma de los puertos de Brielle y Flesinga en 1572)[67] conciencian a Felipe II sobre la necesidad de una armada oceánica a su servicio;[68] la Carrera de Indias, por su parte, vive momentos de esplendor y, aun con altibajos anuales, exige mayores contingentes de embarcaciones.[69] Sin embargo, el desarrollo en las construcciones navales no afecta por igual a todos los astilleros. Los años 80 parecen señalar un punto de inflexión en la construcción naval de Vizcaya; la preferente elección de las gradas santanderinas y guipuzcoanas para la fábrica de los buques reales y la persistencia de las riadas (1571, 1596, 1606, 1615) contribuyen a una crisis del sector difícilmente superable; ni siquiera el nombramiento de Zorroza como Real Astillero en 1615 insufla el dinamismo necesario.[70] Pero crisis y parálisis no tienen por qué ir de la mano: seis galeones de armada sostienen las gradas de Deusto en 1590; un año más tarde (1591), Juan de Uribe Apallúa, natural de Lequeitio aunque avecindado en Sevilla, contrata en el señorío la construcción de 15 galeones; en 1595 se botan en Bilbao ocho barcos destinados al comercio.[71] De cualquier manera, las noticias son contradictorias, pues si una representación de Bilbao considera en 1603 que la fábrica de navíos en su ría es «abundan-

---

(66) CASADO SOTO: *Los barcos españoles del siglo XVI*, pág. 106.

(67) PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, Editorial San Martín, 1989, págs. 140-153.

(68) CEREZO MARTÍNEZ, *Las armadas de Felipe II*, pág. 100.

(69) Comienza el «ciclo peruano o de máxima expansión (1580-1600)», dividido en tres fases: «Fase de coronación de coyuntura alcista del siglo XVI (1580-1585)», «Fase Drake, de la Invencible o de fuerte contracción (1586-1590)» y «Fase de lenta recuperación (1591-1600)» (LORENZO SANZ, *Comercio de España con América*, t. II, págs. 424-428).

(70) RIVERA MEDINA, Ana María: «Paisaje Naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el Medioevo a la modernidad», *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, San Sebastián, n.º 2 (1998), págs. 52-53, 63 y 65.

(71) GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: *La industria naval vizcaína (anotaciones históricas desde sus orígenes hasta 1917)*, Bilbao, Villar, 1968 (ed. orig. 1917), págs. 71-72.

te y copiosa»,[72] en 1607 intenta reactivar el decaído sector otorgando privilegios a los armadores que construyan buques de tamaño medio.[73]

En Guipúzcoa la industria de construcción naval se desenvuelve de manera algo diferente. Hasta el tercio postrero del siglo XVI las gradas más activas se situaron en Deva, Motrico y Zumaya, con fábricas destinadas al comercio, la pesca y, secundariamente, a las armadas reales. Zumaya, en sus momentos de esplendor, mantuvo en su término municipal hasta once astilleros;[74] también los hubo en San Sebastián, Zarauz, Irún y Fuenterrabía, con trayectorias subsidiarias e irregulares en el conjunto guipuzcoano de la producción de vasos. Irún y Fuenterrabía manufacturan barcos menores de 100 toneladas para el tráfico fluvial y el comercio de cabotaje respectivamente.[75] Pero el salto en cantidad y calidad se produce en los astilleros de la margen derecha del Puerto de Pasajes (Pasajes de San Juan y Lezo), en Rentería y a orillas del Oria, como consecuencia del reactivado programa constructivo de la Corona tras el fracaso de la Gran Armada. Los astilleros del Oria despuntaron por su capacidad de adaptación a las fluctuaciones del mercado; la diversificación de sus manufactura permitió un clientela constante cuando los encargos reales se derivaron a otros astilleros a partir de 1595.[76] Aunque ya en la década de 1570 se construye barcos de grandes proporciones en Pasajes (como el galeón San Salvador, de 800 toneladas, elaborado por el capitán Miguel de Oquendo), será a partir de 1597 cuando los astilleros de Pasaje adquieran mayor notoriedad; ese año se crea el Astillero Real de Bordalaborda, en tierras de la anteiglesia de Lezo. Hasta 1632 la producción de sus gradas presentó características muy definidas: vasos cercanos a las mil toneladas y destinados al servicio real (en la Armada del Mar Océano y, a partir de 1614-1616, en la Armada de la Guarda de la Carrera de

(72) *Ibidem*, pág. 78.

(73) RIVERA MEDINA: «Paisaje naval, construcción y agentes sociales», pág. 65.

(74) ODRIOZOLA OYARBIDE, «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», p. 93.

(75) *Ibidem*, pág. 96; idem, «La industria de la construcción naval en Fuenterrabía», págs. 10-11.

(76) ODRIOZOLA OYARBIDE: «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», págs. 94 y 96; idem, «Trayectoria histórica de la industria naval del Oria», pág. 31.

Indias).[77] Al igual que Pasajes, Rentería comienza sus fábricas de alto porte alrededor de 1570, con la manufactura de la nao San Juan Bautista, de 810 toneladas, por Juan de Amasa; si bien los años de esplendor principian en la década de 1590: solo Agustín de Ojeda fabrica 24 galeones y 5 galizabras entre 1593 y 1597.[78] Las gradas renterianas de mayor enjundia fueron las del Real Astillero de Basanoaga, donde fabricaron algunos de los más afamados constructores de la época: el citado Agustín de Ojeda, San Juan de Olazábal, Joanes de Soroa, Domingo de Goyzueta, etc. La demanda de la Corona estimuló las construcciones privadas para una diversa clientela a principios del siglo XVII; sin embargo, de 1610 a 1616 la producción se especializó en la manufactura de barcos de elevado tonelaje, con dos arriesgadas consecuencias en la trayectoria constructiva de Rentería: la concentración de las fábricas en manos de unos pocos artífices, con conocimientos y capitales suficientes; y la orientación de la oferta hacia unos mercados relativamente restringidos, como la Carrera de Indias o las armadas reales.[79] Desde 1617, decae la actividad en los astilleros renterianos y se pone de manifiesto el impulso que los pedidos de la Corona habían dado a la industria de construcción naval. La demanda de vasos para la venta posterior en Sevilla y Cádiz disminuye ante la dificultad de incluirlas en las cada vez más reducidas flotas con destino a América. Este hueco en los encargos privados no lo compensa la Corona, que al tiempo que disminuye algo su requerimiento de buques de armada por el déficit presupuestario que soporta, elige otros astilleros.[80]

En la provincia de Cuatro Villas de la Mar, Guarnizo constituye otro modelo de cómo los encargos regios de buques tonifican la actividad de fábricas navales inhibidas por causas topográficas, como ocurre con las atarazanas de Santander, abandonadas ante la colmatación del canal de la Ribera.[81] El 14 de noviembre de 1581 Felipe II encomienda a Cristóbal de Barros la construcción de nueve galeo-

(77) ODRIOZOLA OYARBIDE: «La industria de la construcción naval en Fuenterrabía», págs. 23-26.

(78) ODRIOZOLA OYARBIDE, «La construcción naval en Rentería. Una actividad económica», págs. 62-63.

(79) *Ibidem*, págs. 65-66.

(80) *Ibidem*, pág. 66.

nes para servicio de la Armada de Guarda de la Carrera de Indias; el superintendente duda sobre el lugar adecuado para la fábrica, si Guarnizo o Deusto;[82] finalmente se decide por el astillero santanderino y argumenta su decisión: la gratuidad del maderamen, cortado en montes concejiles, de modo que «no pienso que Vuestra Majestad tiene obligación de pagarlos, ni yo lo he hecho»; la rada profunda a la que se abre el astillero, que permite la botadura de naves grandes incluso en horas de mareas muertas; la inexistencia de barra entre el lugar de asentamiento de las gradas y la villa, que ayuda a la buena navegación hasta mar abierto; la facilidad para el transporte de vituallas hasta Santander, y la existencia de artillería y munición. El único inconveniente, «que no es de consideración», reside en la falta de herraje, que debe traerse de Vizcaya y Guipúzcoa. Pero lo más interesante son las perspectivas de futuro para las fábricas del rey que ofrece el astillero de Guarnizo:

> Así mismo, que abierta la puerta, hallado astillero y montes para las fábricas que adelante Vuestra Majestad fuere servido de mandar hacer, por grandes que hayan de ser cualesquier naos; y el haber descubierto esta mina de montes, astillero y el beneficio que de esto resultará, reciba Vuestra Majestad de mí en servicio...[83]

El 10 de octubre de 1618 una comisión de las Cuatro Villas negocia con el rey la creación de una escuadra compuesta por siete galeones y dos pataches, con un porte total de 3.000 toneladas (siguiendo el ejemplo de las escuadras de Vizcaya y Guipúzcoa propuestas en 1614). Unos meses más tarde, ya en 1619, surge el astillero de Colindres, en la bahía de Santoña, para llevar a cabo la fábrica de la Escuadra de las Cuatro Villas.[84] De las gradas de Colindres se botaron algunas

(81) BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando: *La marina cántabra. Desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*, Santander, Diputación de Cantabria, 1968, pág. 29.

(82) Carta de Cristóbal de Barros al rey, Santander, 5 de diciembre de 1581, *apud* CASADO SOTO: *Los barcos españoles del siglo XVI*, págs. 362-365.

(83) Carta de Cristóbal de Barros al rey, Santander, 3 de enero de 1582, *ibidem*, pág. 367.

naves para la Carrera de Indias, casi siempre al servicio de la Armada de Guarda;[85] en 1650 sufre un relativo abandono en favor de Guarnizo por motivos de seguridad frente a los posibles ataques de las potencias enemigas, aunque pronto continua con sus actividades.[86]

La relación contractual del fabricador de navío con el cliente interesado en su manufactura varía de acuerdo con la condición jurídica del segundo: no es lo mismo que el cliente sea el rey (o el Estado) a que se trate de un particular. Las construcciones de naves para la Corona se gestionan a través de dos modos alternativos, la administración directa o el asiento. En la «Administración por cuenta de Su Majestad» todas las operaciones corren a cargo de oficiales reales; ellos se ocupan de la compra de la madera, clavazón y pertrechos, eligen el astillero más oportuno, contratan al fabricador y a la maestranza, levan a la marinería y adquieren los bastimentos. Mediante el asiento, el rey concierta todas estas operaciones con un individuo privado, ajeno a la administración real; se trata de un contrato que, en sentido estricto, no relaciona a un soberano con un súbdito, sino a dos personas particulares con obligaciones mutuas.[87] Las autoridades, más atentas a la praxis que a la teoría administrativa, no se preocupan de las consecuencias que el empleo de uno u otro método tienen para la concepción de la naturaleza íntima del Estado, y los intensos debates sobre la conveniencia de la administración directa o los asientos se centran en sus valores financieros y logísticos.[88] En términos generales, se opina que las fábricas concertadas por asiento son más baratas aunque de peor calidad,[89] si bien el encarecimiento que supone la administración directa deriva más de la extendida corrupción entre los funcionarios, que de taras inherentes al sistema.[90]

---

(84) CISNEROS CUNCHILLOS, Miguel; PALACIO RAMOS, Rafael y CASTANEDO GALÁN, Juan M.: *El astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias Menores. Arqueología y construcción naval*, Santander, Universidad de Cantabria-Ayuntamiento de Colindres, 1997, págs. 63 y ss.

(85) *Ibidem*, pág. 80 y ss.

(86) BARREDA: *La marina cántabra*, pág. 48.

(87) THOMPSON, I. A. A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981, págs. 314-315.

(88) *Ibidem*, págs. 316, 322 y 325-335.

Felipe II y bastantes de sus consejeros imponen la administración directa en al menos 53 de los 70 barcos construidos para la Corona entre 1589 y 1598.[91] Felipe III, en cambio, alterna periodos de administración directa (1607-1616) con otros donde predominan los asientos (1599-1606 y 1617-1621), según el estado de largueza o estrechez que mantenga la Real Hacienda. En 1603 Martín de Bertendona se compromete a fabricar a su costa ocho barcos con portes comprendidos entre las 200 y 500 toneladas, una capitana de 600 y dos pataches menores; entre 1604 y 1607 la Juan de Armadas firma asientos para la manufactura de hasta 72 unidades con armadores de diferentes naciones (vascos, genoveses, raguseos, flamencos, ingleses); y entre 1617 y 1623, asienta con particulares la construcción de 64 naves, mientras que únicamente seis barcos se fabrican mediante administración directa.[92]

Cuando es un particular cualquiera el interesado en la construcción de la nave, concierta su fábrica a través de un pacto que se prefiere escrito por la seguridad que ofrece la letra. Los contratos privados de construcción naval suscritos ante notario responden esencialmente a tres modelos.[93] Las compañías constructoras de navíos, bastante comunes en el siglo XVI, se manifiestan a través de conciertos donde los socios se reparten las distintas operaciones, usualmente relacionadas con la adquisición de materiales constructivos y pertrechos navales. Menos usuales son los contratos en los que el cliente ha de proporcionar al constructor parte de los materiales que se emplearán en la fábrica.[94] Con más frecuencia, el maestro fabricador se obliga tanto a la manufactura del vaso según las condiciones declaradas, como al suministro de toda la mano de obra y materiales necesarios; la única obli-

---

(89) En 1581 Juan Martínez de Recalde propone al rey un asiento para la construcción de varios navíos, a lo que responde el Consejo de Guerra en su consulta que «es bien verdad que dándose a personas particulares por asiento la fábrica de estos navíos, se haría con ventaja en el precio, aunque no en la fortaleza y bondad» (citado *ibidem*, pág. 232).

(90) *Ibidem*, págs. 322-323.

(91) *Ibidem*, pág. 235.

(92) *Ibidem*, págs. 239-240, 245 y 336-337.

(93) ODRIOZOLA OYARBIDE: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII*, págs. 180-185. Aunque el contenido de esta obra concierne en exclusiva al Setecientos, conversaciones con su autora nos ratifican que los modelos son aplicables a los siglos XVI y XVII.

gación del cliente reside en hacer efectivo el pago del precio convenido, por lo general una parte al contado y otra a la entrega de la nave. (La generosidad de Lourdes Odriozola nos permite el análisis de dos contratos de este último tipo).[95]

En el primer documento,[96] otorgado en Rentería el 9 de mayo de 1579, Domingo de Arriola, «maestro de fabricar naos» y vecino de Usurbil, se obliga a construirle al renteriano Juan Ortiz de Isasa, «en la tierra que llaman de Usurbil, en la parte nombrada Aguinaga», una zabra «galafateada y breada y puesta en la mar para principio del mes de agosto primero venidero». El fabricador debe aportar «todos los materiales de maderamiento, tablazón y corbatones y clavazón y cabilladura de fierro y madera que fuere necesario [...] a su propia costa». Las características de la nave se expresan con prolijidad en algunos aspectos (véase apéndice documental, doc. 1); y por las dimensiones declaradas (20 codos de quilla, 7'5 de manga y 5 de puntal) la embarcación ha de alcanzar los 62 toneles y medio;[97] en caso de que se sobrepasase el tonelaje previsto, Juan de Ortiz no pagará la demasía al maestro constructor. El precio de la fábrica es de 230 ducados en moneda de plata, 100 al contado y el resto en el momento de entrega de la nave, que habría de

---

(94) Véase el contrato entre Cristóbal de Artadi y Bartolomé de Garro, suscrito en Zumaya el 27 de septiembre de 1573 (BARKHAM: *Report on 16th Century Spanish Basque Shipbuilding*, págs. 51-53).

(95) Redactados en forma objetiva, los documentos dan fe de un acuerdo de antemano, sin que, por su forma de acta, se distingan otorgante ni destinatario en la *conscriptio*. Este modo de escrituración no tiene ninguna influencia en el negocio; únicamente manifiesta que la práctica notarial varía de un lugar a otro. En Sevilla, por ejemplo, un concierto para fabricación de un navío se redactaría presumiblemente en forma subjetiva y bajo la forma de carta, donde el otorgante sería el maestro constructor, y el destinatario, el cliente para el que se fabricaría el vaso.

(96) Archivo Histórico Provincial de Guipúzcoa (en adelante AHPG), leg. 3/2341, fols. 88r-89r. Acta de concierto de Juan Ortiz de Isasa y Domingo de Arriola, Rentería, 19 de mayo de 1579.

(97) Como el documento no ofrece la medida de la eslora, sino de la quilla, y toma el puntal por el puente, hemos empleado la fórmula de arqueo que Rodrigo de Vargas utilizaba en Sevilla entre 1565 y 1575: (Q x M x P)/12= X toneles, donde Q es quilla; M, manga; y P, puntal (CASADO SOTO: *Los barcos españoles del siglo XVI*, pág. 81).

producirse sin aplazamiento alguno, «so pena de pagar con el doblo, costas, daños, intereses y menoscabos que sobre ello al dicho [Juan de Ortiz] se le siguieren». Finalmente, los actores obligan sus personas y bienes y otorgan poder a las justicias de cualquier jurisdicción para que puedan hacer efectivo el concierto en caso de incumplimiento de alguna de las partes.

Por el segundo contrato,[98] suscrito en Motrico el 6 de diciembre de 1627, Francisco de Arresáin, «maestre carpintero de hacer navíos» y vecino de Deva, se compromete a construir un «navío» a Antón de Corostola, vecino de Motrico, «en los astilleros de dentro del muelle» de la dicha villa. El fabricador debe entregar el buque hecho, acabado en toda buena perfección, galafateado con buen cáñamo y breado, y todo lo demás necesario a su costa [...], así toda la madera, tabla, clavazón, cabillas, estopa, brea y toda su manufactura. Y así acabado y botado a la mar, se lo haya de entregar al dicho Antón dentro del dicho muelle para el día de San Juan, veinticuatro de junio del año primero venidero de mil y seiscientos y veinte y ocho, sin otro plazo.

Según las medidas del vaso (22 codos de quilla, 8 codos y una mano de manga, y 4'5 de puntal), el porte se aproxima a los 67 toneles y, como en el documento anterior, están detalladas minuciosamente las características del casco (véase apéndice documental, doc. 2). El precio de la fábrica es de 472 ducados: 700 reales de vellón al contado, y el resto, «atendiéndole como [se] fuere fabricando el dicho navío», también «en dinero de vellón, excepto diez ducados que se le han de pagar en plata doble».

A la firma del contrato sigue la petición de licencias para el uso de terrenos en los que fabricar el buque: al concejo de la villa en caso de astillero municipal; al propietario particular en caso de astillero privado. Si el astillero es municipal, las autoridades locales pueden determinar el lugar de establecimiento de las gradas y decidir sobre otros aspectos del proceso de construcción. Estos trámites administrativos corren a cargo del armador, del constructor o de los proveedores de madera y jarcia, según convengan.[99] Terminada la fábrica, el responsable de ella debe abandonar el astillero y dejar el lugar en el estado en que lo había encontrado. En

(98) AHPG, leg. 1/2622, sin foliar. Acta de concierto de Antón de Corostola y Francisco de Arresáin, Motrico, 6 de diciembre de 1627.

1562, el Concejo de Bilbao acuerda que se mande a Juan Martínez de Mendia, armador de la nao Nuestra Señora de Begoña en el astillero del Arenal bilbaíno, que «allane y haga henchir las concavidades del dicho lugar donde fabricó la dicha nao e ponga libre e llano así como antes estaba».[100]

Los astilleros pueden ser municipales o privados, según la propiedad del terreno sobre el que se asienten. El término «astillero» hace referencia al lugar físico donde se construyen los navíos y no al conjunto de instalaciones y dependencias necesarias para la construcción. Solo los astilleros elegidos por la Corona para la fábrica de sus buques presentan instalaciones permanentes. De los seis astilleros de Rentería, únicamente el Astillero Real de Basanoaga dispone de infraestructuras estables: varias gradas y, hasta 1638, tres edificios (uno levantado por mandado del rey, y los otros dos por los vecinos para vivienda de la maestranza y almacén de materiales);[101] lo mismo sucede en los astilleros reales de Bordalaborda y Barrio Vizcaya del puerto de Pasajes,[102] aunque no en Zorroza, a orillas del Nervión, donde las instalaciones se limitan algún depósito para pertrechos.[103] Pero en la mayoría de astilleros las instalaciones son temporales y se mantienen mientras dura el proceso de fabricación de la nave; la provisionalidad es tal, que, por ejemplo, bastantes buques elaborados en astilleros vizcaínos tienen que arbolarse en Pasajes.[104] El carácter precario de los astilleros se explica por causas naturales y empresariales; instalados en terrenos bajos, los efectos destructivos de las riadas no hacen rentables las inversiones en infraestructuras estables; por su parte, las empresas constructoras de buques no suelen organizarse con afán de duración y son fruto estacional de un contrato para la fábrica de una nave.

---

(99) MEDINA RIVERA: «Paisaje naval, construcción y agentes sociales», págs. 51 y 73; GUIARD Y LARRAURI: *La industria naval vizcaína*, pág. 12.

(100) *Ibidem*, págs. 65-66.

(101) ODRIOZOLA OYARBIDE, «La construcción naval en Rentería», págs. 48 y 51.

(102) ODRIOZOLA OYARBIDE, «La industria de construcción naval en Fuenterrabía», págs. 13-14.

(103) RIVERA MEDINA, «Paisaje naval, construcción y agentes sociales», pág. 53.

(104) *Ibidem*, pág. 67.

Los datos sobre el volumen de elaboración de barcos son todavía demasiado escasos como para indicarnos la verdadera capacidad productiva de los astilleros del norte peninsular. Para Vizcaya, Rivera Medina ha cuantificado tan solo 100 embarcaciones, la mayor parte de ellas (el 70%) salidas de las gradas de Zorroza y Deusto,[105] cantidad poco o nada representativa de lo que debió de ser la producción vizcaína en el Quinientos. Respecto a Guipúzcoa, Odriozola Oyarbide incrementa notablemente las cifras: 354 barcos para todo el siglo XVI, y 506 buques para el lapso 1560-1629.[106] Aunque tampoco estos números resultan significativos de la ubérrima actividad que vivieron los astilleros guipuzcoanos, su tabla de distribución temporal permite la elaboración de algunas hipótesis: el salto cuantitativo se produce a partir de 1570 (véase cuadro 1.1), es decir, cuando la política de fomento naval por parte de la Corona adquiere más firmeza; el levantamiento de los Países Bajos y declive de la flota cantábrica en la ruta comercial con Flandes parece que no afectó demasiado a Guipúzcoa, posiblemente porque sus intereses marítimos estuvieron más vinculados al comercio con Francia y a las pesquerías de Terranova.[107]

CUADRO 1.1.
PRODUCCIÓN NAVAL EN GUIPÚZCOA (1560-1629)

Años	Unidades
1560-1569	29
1570-1579	126
1580-1589	63
1590-1599	83
1600-1609	65
1610-1619	58
1620-1629	82
Total	506

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», p. 104

(105) *Ibidem*, págs. 63-64.

(106) ODRIOZOLA OYARBIDE: «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», pág. 104.

(107) CASADO SOTO: *Los barcos españoles del siglo XVI*, págs. 109-110.

José Luis Casado Soto es de los pocos autores que insisten en la busca de noticias de primera mano concernientes a «la evaluación global de las disponibilidades de buques, la capacidad y calidad productiva de la construcción naval hispana»;[108] y publica los datos de una relación de buques fechada en 1571 que da como resultados un total de 322 buques en las provincias de Vizcaya, Guipúzcoa y Cantabria (Cuatro Villas) con un arqueo global de 40.233 toneles machos.[109] De Galicia, estima una relación de 1577 que era la zona donde «hay más carabelas que en ninguna otra provincia de España, aunque no son más de 50 o 60 toneladas»,[110] pero nada se habla de ritmo de producción.

Las informaciones impresas sobre el precio por tonelada construida son más exiguas aún que las concernientes a los ritmos productivos de cada astillero. Este es un punto que se debe analizar con cierta profundidad, expone Rivera Medina,[111] aunque no ofrezca en su interesante trabajo ni un solo dato al respecto. Bien poco sabemos acerca del coste de fabricación de un buque, por no decir nada. Las escasas noticias declaradas en la bibliografía se refieren casi siempre a precios de venta (o de compra, según se mire), es decir, incluyen el valor de los costes más el margen de beneficio para el vendedor, en este caso el constructor del navío. Además, los precios aquí traídos lo son de venta a la Corona y por ello no se corresponden con los valores usuales de mercado a causa de las condiciones especiales impuestas en los asientos. Como muestra el cuadro 1.2, el precio por unidad de arqueo (tonel o tonelada) puede variar de un barco a otro aunque coincidan la fecha de la construcción y el porte del vaso; la diferencia se explica, posiblemente, por el distinto valor de los inputs (maderas, herraje, mano de obra, etc.) o la diversa tasa de beneficio que desee el constructor. Más interesantes resultan, dada la carestía de datos, las cifras del año 1588, que denotan la existencia de una economía de escala en la construcción naval, fenómeno del que se percata Cristóbal de Barros en 1581, cuando participa a Felipe II que una nao de 500 a 600 toneles viene costar a razón de 12 ducados por tonel, «y siendo menores, algo más, y mayores, algo menos».[112]

---

(108) *Ibidem*, págs. 8-9.

(109) *Ibidem*, págs. 107-108.

(110) *Ibidem*, pág. 109, n. 224.

(111) RIVERA MEDINA: «Paisaje naval, construcción y agentes sociales», pág. 71.

CUADRO 1.2.
PRECIO DE UNIDAD DE ARQUEO EN CONSTRUCCIÓN (1581-1625)

Fecha	Porte	Precio Total[a]	Precio/Unidad	Cliente
1579	62[b]	230	[3'7]	Particular
1581	500/600[b]		12	Corona
1581	[550][b]		15	Corona
1588	200[c]	4.000	[20]	Corona
1588	300[c]	6.500	[21'6]	Corona
1588	400[c]	7.500	[18'75]	Corona
1588	500[c]	9.000	[18]	Corona
1590			22	Corona
1625	500/400/300[c]		30	Corona
1627	67[b]	472	[7]	Particular

Fuentes: CASADO SOTO, *Los barcos españoles del siglo XVI*, pp. 339-340; THOMPSON, *Guerra y decadencia*, pp. 229 y 239; PHILLIPS, *Seis galeones*, p. 42; AHPG, legs. 1/2622 y 3/2341.
[a] En ducados; [b] En toneles: [c] En toneladas.

Los datos, pues, son muchos, pero los números, pocos: mientras que no se peinen los protocolos notariales de todo el litoral cantábrico, así como la documentación de Simancas y el Archivo General de Indias, no habrá manera de obtener una conclusión definitiva —si es que la Historia permite esta clase de conclusiones. A pesar de las noticias de quejas por la situación de los astilleros cantábricos, lo cierto es que no dejó de salir ninguna flota de la carrera de Indias por falta de naves entre 1560 y 1622. A veces, la inexistencia en el río Guadalquivir o en la Bahía de Cádiz de un número suficiente de barcos del tamaño y calidad que precisaban las ordenanzas, provoca un simple retraso de unos días, hasta que van llegando procedentes de un lugar u otro. Hubo momentos, en las primeras décadas del Seiscientos, que sucedió lo contrario: las naves sobraban y permanecían años atracadas en el puerto de Sevilla. Entonces sí era una ruina para unos pocos, mientras que las flotas buscaban el rumbo adecuado sin mirar por quienes quedaban atrás.

(112) Discurso de Cristóbal a Felipe II, Santander, 13 de junio de 1581, *apud* CASADO SOTO: *Los barcos españoles del siglo XVI*, pág. 339.

—APÉNDICE DOCUMENTAL—

Documento 1.

Archivo Histórico Provincial de Guipúzcoa (Oñate), leg. 3/2341, fols. 88r-89r. Acta de concierto de Juan de Ortiz de Isasa y Domingo de Arriola, Rentería, 19 de mayo de 1579.

«En la villa de la Rentería, a diecinueve días del mes de mayo, año del Señor de mil y quinientos y setenta y nueve, en presencia de mí, Martín de Gamón, escribano real de Su Majestad y del número de la dicha villa, y ante los testigos de yuso escritos, parecieron presentes, de la una parte, Juan Ortiz de Isasa, vecino de la dicha villa, y de la otra, Domingo de Arriola, maestre de fabricar naos, vecino de la villa de Usurbil. Y ambos y dos en una conformidad dijeron que entre ellos se habían concertado, convenido e igualado de que el dicho maestre Domingo le haya de fabricar, en la tierra que llaman de Usurbil, en la parte nombrada Aguinaga, hecha en perfección como conviene, el casco de una zabra, galafateada y breada y puesta en la mar para principio del mes de agosto primero venidero de este presente año, sin más dilación alguna, con que el dicho Juan Ortiz haya de recibir sobre al agua como el dicho maestre pusiere en perfección sobre agua, con las condiciones y precios que de yuso se contendrán:

Primeramente, dijeron y asentaron por condición que el dicho maestre sea obligado, como por la presente se obligó de hacer y fabricar en el dicho lugar de Aguinaga, poniendo todos los materiales de maderamiento, tablazón y corvatones y clavazón y cabilladura de hierro y madera que fuere necesario, y de yuso será declarado, a su propia costa. Y que haya de ser de quilla de escarpe a escarpe, veinte codos en quilla de medida que se ha usado y acostumbrado y se usa y acostumbra de inmemorial tiempo a esta parte y de presente se usa en la dicha villa de Asurbil, en largo; y que tenga las lanzaduras de quilla y codaste que a la zabra de semejante porte se requiere de manera que sea muy agraciada; y la quilla y todo el maderamiento sea de buen metal, y así mismo la tabla y todos los materiales.

Item que haya de ser de manga y anchor en lo más anchos de la dicha zabra, en la parte donde le conviniere, siete codos y medio de la dicha medida y codo de Usurbil. Y en la flora tenga el anchor que al bajel de semejante porte se requiere, de manera que tenga buen sustento. Y que haya de tener en altor, de sobre el soler a la puente, cinco codos. Y la puente asentada y entablada con sus escotillones puestos como el dicho Juan Ortiz quisiere, y sus tillas de proa y popa con sus cobertizos; y entre las dichas tillas de proa y popa, sus jogaderas de arcabuces y saeteras para hacer guerra.

Item que le haya de dar el dicho maestre a la dicha zabra cinco baos debajo con cada dos corvatones por los lados, y en cada corvatón haya de tener cuatro cabillas, dos por el costado y otros dos en el bao de dentro en cada corvatón. Y por la proa, su busarda por carlinga de trinquete con tres cabillas de hierro. Y por la popa, la fuerza y corvatonadura necesaria, todo ello buen puesto y cosido de maestres peritos en el arte. Y en la puente de arriba haya de tener la barrotería que le conviniere; y entre cuatro barrotes haya de tener sus corvatones buenos. Y la quilla con la carlinga se haya de coser con cinco cabillas de hierro. Y en los corvatones de los barrotes de la puente hayan de tener cada dos cabillas por los lados, en cada una, dos cabillas.

Item el costado de la dicha zabra se haya de entablar con tabla de diez en codo hasta la cinta, que sea seca y de buen metal y natura. Y desde arriba le haya de dar, en lo que subiere sobre la dicha puente, una traza de tabla y una cintilla por encima por resguardo y una bandilla. Más arriba, de popa en proa, y las cintas principales, se le hayan de poner en la parte que más conviniere de buen madero limpio. Y que la popa haya de tener redonda y la tablazón de la popa, sacada de madera tuerta a propósito, como no tenga quebradura de tablas. Y que en cada madero de las ligazones vaya cosida la tabla de popa en proa con dos clavos y de hierro y dos cabillas de madera de fresco, que sean secas y la clavazón sea del grandor que le fuere necesario.

Item que el dicho maestre sea obligado de hacer galafatear a su costa la dicha zabra bien y suficientemente con buena estopa de cáñamo y le haya de embrear y betunar dando la grasa que le conviniere. Y que le dará el batel, hecha y nueva cual al bajel de semejante porte se requiere y del grandor que el dicho Juan Ortiz quisiere, galafateada y puesta en perfección en agua. Y que le dará la dicha zabra dentro del dicho término, puesta sobre agua con su bita; y las dos ducaderas de mayor y trinquete y con su mazo y picamar con su corvatón, portificada como conviene. Y el timón, con su hierros como conviene. Y que todo el dicho maderamiento y clavazón y tablazón y cabilladura de hierro y madera sean buenos y suficientes a vista de maestres peritos en el arte. Y es condición entre partes que si acaso el dicho maestre Domingo, en cualquier manera la dicha zabra sacare de las medidas suso declaradas en poca o mucha cantidad y saliere mayor, por el tal mayoría y crecimiento el dicho Juan Ortiz no sea obligado a le dar ni pagar cosa alguna, ni el dicho maestre Domingo tenga recurso, derecho y acción de pedir y juicio ni fuera de él, ni sobre ello sea oído ahora ni en tiempo alguno, so pena de pagar con el doblo lo que así pidiere, lo cual quieren así se haga cumplir inviolablemente. Y demás de ello el dicho maestre Domingo se obligó coser la dicha zabra de toda la clavazón y cabillería de palo, así en los costados como en los saltos y cubiertas y en el soler y escoperos y en todo los demás que conviniere bien y sufi-

cientemente sin que le falte cosa alguna; y en el corvatón del picamar que es del branque le dará dos cabillas de hierro. Y de dar, según dicho es, galafateada en los costados, cubiertas y tillas suficientemente.

Item el dicho Juan Ortiz de Isasa se obligó de dar y pagar por toda la dicha zabra y navío, por el maderamiento, tablazón y cabillas de hierro y palo y clavazón y batel, y por todo lo demás que el dicho maestre Domingo de suso se obliga, doscientos y treinta ducados de a once reales el ducado, de los cuales y para en parte de pago de ellos, en mi presencia y testigos, le dio y pagó cien ducados en doblones de oro y reales de plata (le doy fe), y el dicho maestre Domingo los recibió y dio carta de pago y finiquito de ellos; y lo restante, que son ciento y treinta ducados, se obligó de dar y pagar al tiempo que acabare de hacer la dicha nao y echare en la mar para principio del mes de agosto primero venidero, sin otro plazo ni alongamiento alguno, so pena de pagar con el doblo, costas, daño, intereses y menoscabos que sobre ello al dicho se le siguieren y recrecieren sin faltar cosa alguna, ractomanente pacto.

Y paga guardar, cumplir y pagar todo lo de suso contenido, ambas las dichas partes y cada uno de ellos, por lo que les toca y atañe, y que se obligan y prometen, obligaron sus personas e todos su bienes muebles y raíces habidos y por haber. Y dieron poder cumplido y plenaria jurisdicción sobre sus personas y bienes a todos los jueces y justicias de Sus Majestades de los su reinos y señoríos, como fuera de ellos de cualquier reino, ciudad, villa y lugar, ante quien esta carta pareciere y de ella fuere pedido ejecución y cumplimiento de justicia, a cuya jurisdicción y juzgado expresamente se sometieron con las dichas sus personas y bienes renunciando sus propios fueros, jurisdicción y domicilio y privilegio principal y la ley si convenerit de jurisdicione para que por todo rigor y remedio del derecho les compelan y apremien a guardar, cumplir y pagar todo lo contenido en esta dicha escritura, con más todas las costas, daños, intereses y menoscabos que por no cumplir lo por su parte prometido a cualquier de las partes se les siguiere y recrecieren ractomanente pacto, bien así y a tan cumplidamente como si esta carta y lo en ella contenido fuese sentencia definitiva de juez competente; y la tal fuese por cada uno y cualquier de ellos consentida, leída y aprobada y pasada en autoridad de cosa juzgada. Sobre lo cual renunciaron y partieron y quitaron de su favor y ayuda todas y cualesquier leyes, fueros y derechos de que se podrían ayudar y aprovechar para ir o venir contra esta dicha carta, y ellos especialmente renunciaron la ley y derecho que dicen que es general renunciación de leyes que donde hagan no valga. En testimonio de lo cual otorgaron el dicho día, mes y año susodichos, siendo a todo ello presentes por testigos don Esteban de Tolosa, clérigo, y Juan García de Isasti y Juanes de Echalar Ozabaleta y Pedro de Arraya, vecinos de la dicha villa, y el dicho Juan Ortiz de

Isasi lo firmó de su nombre; y porque el dicho maestre Domingo dijo que no sabía escribir, a su ruego firmaron los dichos don Esteban y Juan García, testigos susodichos.»

Documento 2.

Archivo Histórico Provincial de Guipúzcoa (Oñate), leg. 1/2622, sin foliar. Acta de concierto de Antón de Corostola y Francisco de Arresáin, Motrico, 6 de diciembre de 1627.

«En la villa de Motrico, a seis del mes de diciembre de mil y seiscientos y veinte y siete años, ante mí, el escribano y testigos de yuso escritos, parecieron Antón de Corostola, vecino de la dicha villa, y Francisco de Arresáin, maestre carpintero de hacer navíos, vecino de la de Deva. Y dijeron que ellos estaban concertados en la manera siguiente: Que el dicho maestre Francisco de Arresáin haya de hacer y fabricar en los astilleros de dentro del muelle de esta dicha villa, para el dicho Antón de Corostola, un navío; y le haya de dar hecho, acabado en todo buena perfección, galafateado con buen cáñamo y breado y todo lo más necesario, todo a su costa del dicho maestre Francisco, así toda la madera, tabla, clavazón, cabillas, estopa, brea y toda su manufactura. Y así acabado y botado a la mar, se lo haya de entregar al dicho Antón dentro del dicho muelle para el día de San Juan, veinte y cuatro de junio del año primero venidero de mil y seiscientos y veinte y ocho, sin otro plazo. Y las medidas y forma que ha de llevar la dicha fábrica son en la manera siguiente:

Primeramente, veinte y dos codos de quilla, y de eslora lo que viniere bien al ojo.

Ocho codos y una mano de manga; y de puntal, cuatro codos y medio desde la quilla hasta de [...]

Ha de llevar en la cubierta, de cada banda, ocho [corvatones].

Ha de llevar en la cubierta una bularcama; y entre ella y la carlinga del trinquete, otra bularcama.

La popa ha de llevar redonda; y en el yugo, dos corvatones, uno de cada banda; y abajo, otra bularcama; y al rasel, una orquilla para fortalecer la popa.

Ha llevar señales, de cada banda, seis, con doce cabillas de hierro.

Las bularcamas han de llevar a tres cabillas de hierro; y los corvatones de la cubierta, a dos.

La tabla de la cubierta hasta la quilla, de diez en codo; y lo demás, de trece en codo.

Ha de llevar su cabrestante y bita.

Ha de tener del mástil a la amura al portalón, codo y medio, y sobre ello sus falcas.

La quebradura de popa y la chopa o camarote, conforme el dicho Antón quisiere.

Toda la clavazón que ha de llevar de la cubierta hacia abajo ha de ser de cinco en libra.

El soler con sus escoperadas, bien hecho y acabado.

Los tamboretes de los árboles, de buena tabla gruesa.

Los trancaniles, buenos y bien cosidos.

Las escotillas, a medida de meter pipa de vino.

Las brazolas han de ser altas, de un palmo en altor de tabla de la cubierta.

Ha de llevar en el zapato de popa su corvatón con cuatro cabillas de hierro.

La quilla, con cinco cabillas de hierro a la carlinga.

Ha de llevar de la quilla hasta la cubierta, en todos los genoles y tabla, su cabilla de madera.

El espolón con las cabillas de hierro necesarias.

Las maderas de la quilla y las cintas se han de coser con clavo de tres en libra. Digo solamente las cintas.

El batel conveniente al dicho navío, hecho, acabado y calafateado.

El portal del mástil a popa y de la amura a proa, alto que se le hagan los barraganetes en los propios maderos.

El timón bueno y suficiente y puesto con sus hierros que debe.

Con las cuales dichas condiciones y medidas ha de hacer y se obligó el dicho maestre Francisco de Arreséin de hacer y fabricar el dicho navío a contento y satisfacción del dicho Antón de Corostola por precio y cuantía de cuatrocientos y setenta y dos ducados de a once reales cada uno; acabado y botado al agua a su costa, y entregado para el dicho día de San Juan, veinticuatro de junio primero del dicho año de seiscientos y veinte y ocho, sin otro plazo alguno. Y a cuenta y parte de pago de los dichso cuatrocientos y setenta y dos ducados, el dicho Antón de Corostola dio y pagó al dicho maestre Francisco de Arreséin setecientos reales en dineros de contado en moneda de vellón, y el dicho maestre Francisco los recibió y pagó a su poder ahora de presente en presencia de mí, el dicho escribano, y testigos de esta carta, de que doy fe; y de los dichos setecientos reales dio carta de pago al dicho Antón de Corostola, tan bastante y como a su derecho convenga. Y que lo restante a cumplimiento de los dichos cuatrocientos y setenta y dos ducados, el dicho Antón haya de pagar y se obligó de pagar al dicho Francisco atendiéndole como fuere fabricando el dicho navío, todo ello en dinero de vellón excepto diez ducados que se le han de pagar en plata doble; y la final paga se le ha de hacer cuando hecho y acabado y botado en la forma dicha, entregare el dicho navío. Y ambas partes, cada uno por lo que le toca, para que lo suso así cumplirán, pagarán y habrán por bueno, y no irán contra ello, pena de las costas y daños

que de lo contrario causaren, obligaron sus personas y bienes habidos y por haber. Y para la ejecución y cumplimiento de lo que dicho es, dieron poder a todas y cualesquier jueces y justicias del rey, nuestro señor, de cualquier parte, fuero y jurisdicción que sean, a la jurisdicción de las cuales y de cada una de ellas se sometieron y renunciaron su propio fuero, jurisdicción y domicilio y la ley *sin convenerit de jurisdicione* y cualesquier otras leyes, fueros y derechos que sean en su favor y en contrario de lo que dicho es, y especialmente renunciaron a la ley y derecho que dice que general renunciación de leyes, hecha no valga. Y todo lo susodicho lo recibieron con sentencia definitiva de juez competente contra ellos dada y pasada en autoridad de cosa juzgada, para que así les hagan cumplir y pagar y así lo dijeron y otorgaron las dichas partes, cada uno por lo que le toca, ante mí, el dicho escribano, siendo testigos de ello don Juan Pérez de Aguirre, presbítero, y Martín Ruiz Recabarren, escribano, y Martín de Mizquia, escribano de esta dicha villa. Y los dichos otorgantes, que yo el escribano doy fe que conozco, el dicho Antón de Corostola lo firmó, y por el dicho Francisco de Arresáin y a su ruego firmó un testigo porque dijo que no sabía escribir. Otrosí, ambas las dichas partes pusieron por condición expresa que el dicho maestre Francisco de Arresáin no haya de sacar el dicho navío ni exceder de las medidas susodichas, pena que si saliendo de ellas hiciere mayor el dicho navío, no se le haya de pagar por ello por el dicho Antón ni otro cosa ninguna, porque así están concertados. *Fecha ut supra*. Testigos los dichos».

LA EMIGRACIÓN DE POLACIONES A CÁDIZ E INDIAS EN EL SIGLO XVIII. UN MODELO DE RED MERCANTIL

FRANCISCO J. GARCÍA MANTECÓN
Catedrático de I.E.S.

Resumen: Pretendemos en este artículo acercarnos desde los fundamentos de la teoría evolutivo-institucional al espectacular movimiento migratorio que afectó a las gentes del Valle de Polaciones en la segunda mitad del siglo XVIII. Un proceso que, nucleado en torno al alto prestigio y poder económico de Francisco Montes en Cádiz y en la Corte y de Pedro Terán en México, irradiaría en las sociedades gaditana y novohispana con peculiares rasgos familiares y de vecindad, afirmado en la condición elitista de unos comerciantes «purriegos» que contribuyeron a consolidar en ambos emporios la «Nación de los Montañeses» como un grupo de presión mercantil. Aunque esos lazos solidarios de paisanaje no impidieron que se produjeran litigios entre sus miembros ni entre algunos benefactores y los concejos de sus pueblos natales, como quedó expresado en la suerte que corrieron los socorros destinados a la construcción de la iglesia de Puente Pumar.

Palabras clave: red migratoria, privación relativa, efecto llamada, consulado, juzgado de bienes de difuntos.

Abstract: We try this article to approach, according to the foundations of the evolutionary-institutional teory migratory movement that affected the people of the Valley of Polaciones in the second half of the 18th century in a singular way. A process that nucleado around the high prestige and economic power of Francisco Montes in Cádiz and in the Court and Pedro Terán in México, it would radiate in Cádiz societies and New Spain with peculiar features family and neighbourhood and affirmed in the elitist status of a few traders «purriegos», it helped to consolidate both emporiums in the «Nation of the Montaneses» as a comercial lobby group. Although those ties of solidarity of farming community not prevented disputes between its members, some benefactores and natales tips as expressed in the destiny of relief supplies destined to the construction of the church in Puente Pumar.

Keywords: migration network, relative deprivation, call effect, consulate, court departed goods.

Un análisis de la emigración montañesa a Cádiz e Indias durante el siglo XVIII evidencia la solidez de los principios de la teoría evolutivo-institucional frente a las tesis malthusiana (no emigran los jornaleros, sino los descendientes de pequeños propietarios), histórica (el desplazamiento no fue forzado, sino fruto de una decisión voluntaria), marxiana (el fenómeno no desestructuró la comunidad campesina, antes al contrario, prolongó su existencia) y neoclásica (la diferencia salarial y las expectativas de mejoras sólo fueron uno de los motivos que explican la preferencia por emigrar).

Don Rafael Domínguez Martín[1] fundamenta la emigración, acorde a la teoría *evolutivo-institucional*, en un factor de expulsión determinado por la *privación relativa* en conexión al universal instinto de *emulación*, que surge al comparar las rentas de los vecinos de una comunidad con una percepción favorable para las familias receptoras de remesas de algún emigrante, y la conclusión de que el incentivo para la emigración no era la pobreza o *privación absoluta*, sino la diferencia de ingresos entre los vecinos y el deseo de reducir distancias con quienes están por encima en la escala social, y en consecuencia, la *privación relativa* tendrá un efecto *acumulativo*, pues a medida que unos emigran y mandan remesas, aumentará el afán de emulación entre vecinos, el número de emigrantes y el de los ingresos y rentas.

En el afán migratorio se conjugaba el *espíritu imitativo* con el *efecto llamada* que ejercían las visitas, retornos y envío de capitales por parte de los pioneros a

---

(1) DOMÍNGUEZ MARTÍN, Rafael: «Teorías migratorias y enseñanzas de la emigración cántabra a México».*De la colonia a la globalización. Empresarios cántabros en México*. Universidad de Cantabria, Santander, 2006, págs. 75-94.

sus lugares de origen, y cuya influencia sobre los parientes, amigos y paisanos, dispuestos a seguir su ejemplo, se coordinaba en forma de una *red* o *cadena* que les facilitaba el viaje, un acomodo inicial y la instrucción en un empleo.

Las expectativas de promoción que ofrecía Cádiz desde el año 1717, como sede de la Casa de Contratación a Indias y centro del monopolio comercial con el Nuevo Mundo, devinieron en la formación de redes conectadas por intereses comunes. Un modelo peculiar fue la existente en la segunda mitad del siglo y que integraban nativos de Polaciones –un valle que contaba en 1752 con doscientos veinticinco vecinos y cuarenta y ocho viudas– establecida en Cádiz, Nueva España y la Corte merced a la capacidad de desarrollar actividades y entablar relaciones de Francisco Montes Alonso, de San Mamés, a las gestiones gaditanas de Francisco Fernández de Rábago, natural de Lombraña, y de Juan Domingo de la Torre, nacido en Valdeprado y vecino de Puente Pumar (Apéndice 1), y a las efectuadas en México por Pedro Terán, sus sobrinos Gabriel y Damián Gutiérrez Terán, y por Domingo y Francisco Antonio Rábago Gutiérrez, todos nativos del concejo de Lombraña-Puente Pumar. A todo esto se unió la influencia de que gozaron a finales de siglo Francisco Antonio de la Torre, apoderado del Consulado de Cádiz en Veracruz, y un yerno de Gabriel Gutiérrez que era hijo del virrey, II Conde de Revillagigedo, castellano propietario del puerto de Acapulco, clave en el comercio atlántico, de Filipinas y de la Mar del Sur.

Francisco Montes Alonso. La génesis de la red «purriega».

Francisco Montes nació en San Mamés en 1719. Fue llevado a Cádiz por un familiar canónigo «*queriendo que tirase para la Iglesia*», pero «*el muchacho se contentó con saber leer y escribir de pasmo y se dedicó al comercio*».[2] Su carrera fue interesante: Se inició como contable en una casa comercial, se matriculó en 1745 en el Consulado de cargadores a Indias y, en 1748, ejerció de factor, tipo de mercader que además de atender a sus propios negocios tenía la facultad de hacer compras, ventas o cualquier operación en representación ajena.[3] Luego fue presta-

(2) FLORIDABLANCA, Conde de: *Obras*. B.A.E., tomo LIX, Madrid, 1952, Atlas, págs 277-279.

(3) Archivo General de Indias (en adelante, A.G.I.), Contratación, 5489, N.5. R.20., pág. 2.

nombre de ciertas firmas francesas en Nueva España, y retornado a Cádiz dejó constancia de su relación con un sobrino del confesor real, P. Francisco de Rábago, y con la compañía de conductas que patrocinaba Juan Antonio González de Linares para el traslado y porte de alhajas y socorros desde Cádiz a la Montaña (apéndice 2), volviéndose según Floridablanca más ducho que ninguno «*en burlar las puertas de Madrid y entrar y salir de ellas sin pagar un cuarto*».

El «purriego» fue el mayor cargador de mercancías en la flota que en 1757 partió a Veracruz. En la capitana *San Fernando* portaba quinientos quintales de hierro; en el navío *Europa* ochocientos ochenta y siete; en el *San José* quinientos nueve; en el *Triunfante* mil cuatrocientos cuarenta y tres quintales de hierro y setenta y cinco marquetas de cera; en el *Sol Dorado* mil sesenta y tres quintales de hierro; en el *Neptuno* mil doscientos ochenta y cinco; en el *San Jorge* mil cuarenta y uno; en el *Alcón* seiscientos cuarenta y dos; en el *Constante* setecientos veinte; en el *Jasón* mil cuarenta y nueve; en el *Gallardo* ochocientos ochenta y cinco; en el *San José* mil quinientos cuarenta y tres y en el *Brillante* seiscientos sesenta y seis. Y alegó falta de tiempo para tramitar todas las formalidades que requería el embarque de un cargamento que ocupaba diez mil novecientos treinta y un palmos, además de los quintales de hierro y las marquetas de cera. Su disculpa fue aceptada por la Casa de Contratación.[4] El volumen y valor de la carga tuvo su adecuado parangón en la utilización de cinco criados y un esclavo; entre los primeros había dos lebaniegos y un purriego de San Mamés, su familiar Felipe Montes (Apéndice 3).

La carrera de Francisco Montes estuvo jalonada de empleos, promociones y honores: factor en 1748; titular de casa de comercio; cargador nato en 1756; testigo en México del testamento de su paisano Pedro Terán en 1758; propietario y armador de los navíos *Nuestra Señora del Rosario*, de ciento diez toneladas, y *Nuestra Señora de la Luz y San Mamés*, de seiscientas ochenta y cinco, uno de los de mayor tonelaje de la flota mercante española… Era prior del Consulado cuando a finales de los años sesenta fue llamado a Madrid para liquidar las deudas contraídas por Su Majestad en razón a los múltiples préstamos concedidos por sus predecesores; en la Corte tomó posesión como miembro de la Sala de Gobierno del Consejo de Hacienda y de la Tesorería Mayor de Guerra en 1770, fue caballero pen-

(4) Íd., Contratación, 5499, N. 107, págs. 2-5.

sionado de la Orden de Carlos III y colaborador de Cabarrús, y como intendente y tesorero principal de Ejército y Real Hacienda, encargado de la gestión y recaudación de los ingresos fiscales procedentes de Indias, cuya fuente eran las regalías del quinto real sobre las explotaciones mineras de metales preciosos y el almojarifazgo o tributación pagada sobre el valor de las mercancías que entraban y salían del Nuevo Mundo. Culminó su brillante carrera recibiendo los honores de contralor o responsable de la contabilidad y servicios de la Casa Real; de nuevo siguiendo a Floridablanca, «*Nunca perdía de vista sus aumentos y hasta ahora llegan a cuarenta y siete los parientes y otros paisanos que tiene colocados en Cádiz*».

Su intercesión y valimiento ante Campomanes resultaron decisivos para la aprobación de los estatutos de la Real Sociedad Cantábrica, y como socio de la misma participaría en la sesión del día cinco de abril de 1796. Testó en 1789. La huella de su linaje quedó grabada en el palacio que señorea San Mamés, y su hija Teresa asumiría la continuidad de la dotación de la escuela de Primeras Letras que su padre había fundado en Pejanda para que los jóvenes purriegos que marcharan a Cádiz o a Indias supieran algo más que leer y escribir y dominasen algunas nociones de cálculo y contabilidad.

La significación de su poderío y ejemplo de promoción en la «Carrera de Indias» se refleja en su primo Felipe Montes Montes, también de San Mamés, quien a su servicio embarcó en calidad de criado en la flota que partió a Veracruz en 1757, aunque de hecho actuaba como administrativo; en la de 1765 fue cargador-factor de un flete de setecientos barriles, cien pipas y dos mil cuarterolas de aceite, y de un total de ropas, frutos y abarrotes que ocupaban dos mil trescientos palmos en uno de los navíos propiedad de Francisco Montes, y actuaba en compañía de un criado, Francisco Antonio Terán, otro purriego de Puente Pumar (Apéndice 4). La carrera de Felipe Montes prosiguió como maestre de la nave capitana *Santiago* en la expedición que partió hacia Veracruz en el año 1768, y no concluiría en Cádiz, puesto que marchó con su primo a la Corte, donde en 1773 se hizo acreedor al título de caballero de la orden de Carlos III.

Francisco Montes por su poder de decisión, primero como mercader y prior consular y después en la Intendencia de Ejército y Real Hacienda, indujo a los jóvenes de Polaciones a emprender la emigración a Cádiz, donde empezando de mozos de almacén, servidores o escribientes en casas comerciales se adiestraban en técnicas mercantiles, que pondrían en práctica como criados y aprendices de comercio de los cargadores a Indias. Y sabían que su paisano o pariente tenía facultad para

facilitar avales, fianzas y testimonios de cara a conseguir unas licencias que les aseguraban la promoción social tanto en la ciudad andaluza como en Nueva España, donde no les iba a faltar el apoyo de su coterráneo Pedro Terán Fernández, un comerciante de Puente Pumar, y de sus sobrinos Gabriel, Damián y Pedro, iniciados por Montes en una práctica mercantil gaditana que proyectarían a México. Allí trabajaron en la casa comercial fundada por su tío en 1738 hasta que, tras la muerte de éste en 1758, constituyeron en 1762 su propia compañía y se convirtieron en prominentes hombres de negocios.

Francisco Montes en Cádiz y Madrid y Pedro Terán en México, fueron partícipes del éxito empresarial de Francisco Antonio, Domingo y Manuel Rábago Gutiérrez, nativos de Lombraña. En el año 1752 su padre declaraba que los tres hermanos residían en Indias aunque desconocía en qué oficio trabajaban, pero Domingo se inscribió en ese año como cargador en el Consulado gaditano y con la fianza de Francisco Montes partió con mercancías a Veracruz (Apéndice 5). Una situación semejante afectaba a su vecino Francisco Fernández de Rábago, de quien refería su progenitor Lorenzo: «*Tengo ocho hijos, cuatro varones y cuatro hembras, siete son menores y otro se llama Francisco y en el año 1751 se encaminó para el reino de Indias y no he tenido noticias de donde se halla*».[5]

El protagonismo de Francisco Fernández de Rábago.

A los nueve años de partir de Lombraña Francisco Fernández de Rábago con fianzas de Francisco Montes y de Bartolomé Montes Caloca, otro purriego de San Mamés, obtuvo licencia de cargador en el Consulado y zarpó con mercancías a Nueva España, donde ya residían sus tíos Felipe y Pedro Rábago Terán. Marchó en compañía de dos criados, uno de ellos Felipe Montes de Guevara, de catorce años, natural de San Mamés (Apéndice 6); del otro señaló el interesado: «*Para asistencia de mi persona en el viaje de ida y estancia en Nueva España necesito llevar a Faustino Reyes, indio, natural de Manila, que vino a estos reinos de España sirviendo a don Francisco Horna Bustamante en el navío* Asunción».

La fiscalía de la Audiencia de la Casa de Contratación otorgó licencia a los dos sirvientes, pero reparó en que el cargador eludía su obligación de restituir a

(5) Catastro de Ensenada, libro 661, pág. 232.

España a Faustino y exigió su identificación. Así, tres montañeses que alternaban su residencia entre Cádiz y la ciudad de México, uno de ellos el purriego de Lombraña Domingo de Rábago, quien regresaba al continente americano después de una visita de dos años a la Península incluyendo los más de dos meses que pasó en su aldea natal, declararon que conocían a Reyes antes de su venida a España y que lo vieron también en Cádiz, sin que tuvieran noticia de impedimento alguno que limitara su libertad. La Audiencia aceptó la declaración y el criado pudo salir para Veracruz.

Un rasgo que caracterizó a los purriegos fue su rápido aprendizaje y fácil adaptación para desempeñar cualquiera de las diversas tareas que incluía el tráfico mercantil, desde la de mozos de almacén y criados hasta las de contables, marinos, escribanos, maestres de navíos, almacenistas, comisionistas, factores y cargadores a Indias. La relación nominal de estos últimos, así como su naturaleza y año de matrícula en el Consulado, se ofrece en la siguiente plantilla:

Nombre	Origen	Año	Nombre	Origen	Año
Francisco Montes	San Mamés	1745/	Fco. Antonio Montes	San Mamés	1768
Domingo de Rábago	Lombraña	1752 /	Felipe Montes Guevara	San Mamés	1768
Felipe Montes Montes	San Mamés	1755 /	Juan Fdez. Rábago	Lombraña	1771
José Montes Caloca	San Mamés	1756 /	Vicente Rábago Fdez.	Tresabuela	1771
Fco. Fernández Rábago	Lombraña	1760 /	Juan D. San Pedro	P. Pumar	1780
Isidoro de la Torre	P. Pumar	1764 /	Fco. Gómez Terán	P. Pumar	1783

Entre ellos, José Montes Caloca, Juan Fernández de Rábago y Francisco Antonio Montes, sobrino de Francisco Montes, no viajaron como cargadores a Indias, aunque el tercero fue maestre del navío *El Toscano* en la flota de 1768. Resulta interesante anotar también que dos nativos de San Mamés, Pedro Felipe Montes y Juan Antonio Montes, fueron escribanos de Cámara en la Casa de Contratación y que Bartolomé Montes Caloca, hermano de José, Manuel Rada Montes y el citado Francisco Antonio Montes obtuvieron los títulos de capitán de fragata, de teniente y de capitán de navío e intervinieron en conflictos bélicos y en tareas gubernativas y comandancias de enclaves portuarios de Indias, así como que José Valverde llegó a piloto de los navíos de Su Majestad en Filipinas. En una generación posterior, Toribio Montes Caloca sería gobernador de El Callao, comandante de Quito y defensor de la causa monárquica durante la guerra de Independencia

iberoamericana. El ascenso en los empleos que atañían a la función mercantil fue regla común entre los purriegos. Puede servir como modelo de ello Felipe Montes de Guevara: criado de Francisco Fernández Rábago en 1760, tuvo matrícula de cargador en 1768, momento en que ejerció de escribano en el navío *Nuestra Señora de la Luz*, propiedad de Francisco Montes; aquejado de una enfermedad en Veracruz, no regresó a Cádiz hasta el año siguiente y como lo hiciera sin evacuar diligencias sobre su retraso, tal omisión le situó en la raya de la deserción y le acarreó serios problemas con el gobernador y oficiales reales de Veracruz cuando, como cargador factor, retornó en la flota de 1772 portando mercancías de su patrocinador en los navíos *Hércules*, la *Galga*, el *Prusiano* y la *Limeña* auxiliado por dos criados lebaniegos, Matías Gómez, de Turieno, y Pedro Duque Escobar, de Espinama.[6]

En la última expedición que zarpó en el año 1776, Felipe Montes de Guevara embarcó ciento diez tercios (fardos) de mercaderías en el navío *San Francisco de Paula* y otros cien en el *Begoña*, la mayoría a nombre de Francisco Fernández Rábago, quien también era dueño del *San Miguel*, de cuatrocientas sesenta y cinco toneladas.[7] Este propietario, en persona, había navegado en los barcos *Santa Ana* y *Aquiles* de la flota de 1765 transportando un cargamento de mercancías que sólo en ropas superaba el valor de los dieciséis mil pesos, y de los cinco servidores que llevó consigo dos eran purriegos de Puente Pumar: Santos Rábago, de dieciocho años, y Francisco Gómez, de diecisiete (Apéndice 7).

La actividad del cargador de Lombraña fue persistente; efectuó cargas en diferentes navíos de la flota que partió a Veracruz en 1768, en sociedad con Francisco Guerra de la Vega y bajo la fianza de tres magnates de la «Carrera de Indias»: Manuel Díaz de Sarabia, Jerónimo de la Maza Alvarado y Francisco Manuel de Celis. Las mercaderías a su cargo ocupaban más de catorce mil palmos entre frutos, ropas, barras de hierro y especias, solo en el *Aquiles* portaba cinco mil novecientas cuarenta libras de canela y dos mil quinientas de pimienta. De los criados que le auxiliaron, su primo Vicente Rábago Fernández, de Tresabuela, sería más tarde maestre de navío y tras obtener licencia de cargador en 1771, asumiría

(6) A.G.I., Contratación, 5516, N.50, págs 6-7.

(7) Íd., Contratación, 5521, N.23, págs 2 y 7.

como factor, previa fianza de Francisco Fernández Rábago, el transporte de mercadurías en *El Dragón* en la última expedición que con rumbo a Veracruz zarpó de Cádiz el año 1776: «*Vicente Rábago digo que tengo cargados en navíos de la presente flota de mi cuenta y de otros particulares mercancías de mayor monto que el prevenido. Y presento información de testigos que declaran en favor de mi libertad y por el factoraje y fianza a don Francisco Fernández Rábago, sujeto de conocido abono*».[8]

Una prueba elocuente del poder que alcanzó la *red purriega* fue que los antaño criados, factores y cargadores a Indias a ejemplo de Felipe Montes, o almacenistas como Isidoro de la Torre, o matriculados en el Consulado sin que efectuaran viajes a América al estilo de Francisco Antonio Montes, bien por sus capacidades o por los niveles de apoyo con que contaban en la estructura comercial de Cádiz y en la Corte, participaron en la «Carrera Indiana» como maestres en tres de los ocho navíos que componían la expedición de 1768, la capitana *Santiago*, la almiranta *El Dragón* y el *San Juan Bautista*. Este cargo, suprimidas las flotas por el Decreto de Libre Comercio del año 1778, lo ejerció el antiguo criado y después factor Vicente Rábago en 1780 en el registro de nombre *Santa Ana*, que partió a Veracruz junto a la *Carlota, San Cristóbal* y el *Gallardo*, y en cuyas bodegas otro purriego, Juan Domingo de San Pedro y Rábago, pasajero de la *Carlota*, tenía cargados treinta tercios de mercadurías, por valor de ciento cuarenta mil reales de vellón, amparado con la fianza de quinientos ducados otorgada por Francisco Fernández de Rábago (Apéndice 8).

Juan Domingo San Pedro era primo carnal de Santos Rábago San Pedro, «criado simulado» de Francisco Fernández de Rábago en el año 1765, y ambos sobrinos de los hermanos y notables comerciantes de México Domingo y Francisco Antonio Rábago Gutiérrez, nacidos en Lombraña. El apoyo dado por Francisco Fernández de Rábago a criados, factores, cargadores o maestres y las prestaciones de fianzas que aportó a los purriegos decididos a efectuar travesías al Nuevo Mundo, muestran que parcialmente o en su totalidad las mercancías objeto de la responsabilidad y transporte de aquéllos le pertenecían, consciente como era de que en la Corte tenía la ayuda de Francisco Montes, responsable máximo del control y supervisión aduanera de las importaciones y exportaciones a Indias.

---

(8) A.G.I., Contratación, 5516, N.50, págs 6-7.

El cargo de maestre de navío conllevaba el control y cuidado de las existencias embarcadas, la protección de las mercancías, el abono de los sueldos a la tripulación, la fiscalización de las licencias de embarque, el pago de los gravámenes y derechos reales fijados por la administración, el velar por la seguridad de los pasajeros hasta acceder al puerto de destino y ejercer como juez de difuntos en caso de fallecimientos durante la travesía. La misión del capitán era militar y en los mercantes se limitaba a dirigir la defensa en caso de ataque enemigo, pero su presencia era prescindible siempre que fueran a bordo el piloto y el maestre, que asumían la función de aquél como complemento de la suya.

Las estancias de Francisco Fernández Rábago en Veracruz, Jalapa y ciudad de México eran habituales. Allí, en contacto con purriegos y lebaniegos, entre otros, creó un mercado clientelar que le permitió constituir y desarrollar en Cádiz empresas mercantiles en sociedad con prohombres montañeses del comercio indiano como Francisco Guerra de la Vega, santanderino, Miguel Remolina, de Laredo, Jerónimo de la Maza Alvarado, de Adal, Andrés Gil de la Torre, de Rasines, y Francisco Gibaja, de Cereceda; de todos fue agente y representante en el emporio andaluz y en Nueva España.

A los cargadores o comerciantes, armadores y maestres hay que añadir aquellos purriegos que en un primer momento participaron como criados en la Carrera de Indias y no se asentaron en Cádiz, pero lo hicieron en Nueva España. En ese caso estuvieron Antonio Rada, de San Mamés, servidor de Domingo de Rábago en 1752; Matías Fernández Rábago, de Santa Eulalia, quien acompañó a su primo Domingo en 1760 a Veracruz, desde donde realizó como cargador frecuentes visitas a Cádiz; Francisco Gómez Terán, de Puente Pumar, y Santos Rábago San Pedro, de Lombraña, criados de Francisco Fernández de Rábago en 1765 y más tarde agentes, aunque el primero sería cargador en el año 1783; y los jóvenes Felipe Terán, de quince años, y Domingo Rada, de dieciséis, ambos de San Mamés, que viajaron al lado del comerciante gaditano con apellidos de raigambre purriega Juan Antonio Robledo Terán, familiar de Antonio Robledo, residente en Saltillo (Coahuila), y de Antonio Terán, vecino de la ciudad de México e impulsor de la reedificación de la iglesia de San Mamés en el año 1798, así como del cura don Juan Antonio Gómez Robledo.

Si lo antedicho es prueba de la existencia de una auténtica red familiar en torno a los linajes Montes y Rábago, centrada en los concejos de San Mamés y de Lombraña-Puente Pumar, el caso del primer lugar resulta excepcional por la abun-

dancia de implicados, teniendo en cuenta que en 1752 la aldea contaba con veintisiete vecinos y siete viudas y entre los cargadores con licencia consular aparecen registrados seis nativos del pueblo, una cifra que solo superan los diez de Castro Urdiales, nueve de Santander y siete de Laredo y Limpias.

En este sentido, sorprende la evidencia de que existían otros seis matriculados oriundos de Lombraña-Puente Pumar, cuyo censo arrojaba un total de cincuenta y un vecinos y nueve viudas. De modo que la suma de los cargadores procedentes de los dos lugares representa la cifra más alta entre todos los concejos montañeses, cualidad que también se evidencia en la presencia de siete grandes mercaderes locales en México.

Pero esos datos solo reflejan a una parte de los ausentes, pues en 1752 muchos vecinos de Lombraña-Puente Pumar declaran que tienen familiares directos en Nueva España. Así, Antonio Terán afirmaba que un hijo de cuarenta y ocho años marchó a México hacía veinte, y que carecía de noticias acerca de la suerte que habría corrido en los últimos ocho; Antonio Gómez de Linares decía que uno de sus retoños, Domingo, de veinte años, partió el anterior para Nueva España y que desconocía su paradero; Domingo Gutiérrez Robledo aseguraba que un hermano soltero de cuarenta y cinco años residía en México; Francisco Gómez de Cosío exponía que sus tres hermanos, Matías, de cuarenta y seis años, Andrés, de cuarenta, y Antonio, de treinta y ocho, vivían en Indias, uno casado y dos solteros; Francisco Fernández ratificaba que llevaba fincas de su tío Francisco, ausente y casado en América; José Gutiérrez, de cincuenta y ocho años, tenía un hijo en Nueva España, igual que Toribio Gómez de Linares; Pedro Gutiérrez y Francisco Terán aseveraban que contaban con un hermano cada uno ausente en México, de quienes administraban terrenos.

Y en San Mamés, Antonio de Terán afirma que sus hijos Antonio, de cuarenta y cuatro años, y Juan, de cuarenta y dos, están en Indias; Juan Valverde declara que además del piloto José, otro hijo, Pedro, sirve de cabo en el Regimiento de Marina; María Díaz, viuda, es madre de Pablo, de veinticuatro años, ausente en México; Tomás Montes de Lamadrid expone que su vástago Gregorio, de treinta y cuatro años, reside en América, y Pedro Gutiérrez que su hijo Domingo vive en Cádiz. Y a menor escala, Francisco de Salceda, del lugar de su apellido, depone que su retoño Juan, de cuarenta y seis años, marchó a Indias hace treinta; Santiago San Pedro, de Tresabuela, confirma la ausencia de su hermano Francisco en el Nuevo Mundo, y Dominga Rábago, viuda de Belmonte, la de sus hijos Andrés, de treinta

y dos años, y Santiago, de veintiséis, en Nueva España.[9] Y no se registran aquí ausencias documentadas en Cotillos, Santa Eulalia y Uznayo.

La preeminencia purriega se mantuvo en los decenios finales del siglo XVIII, vigente el Decreto de Libre Comercio. Fue la época en que Francisco Fernández Rábago detentó las funciones de regidor perpetuo de Cádiz, el almacenista Isidoro de la Torre, homónimo de su tío y vinculado a Puente Pumar, ocupó altos cargos consulares, y José Fernández Cosío, natural de Buyezo, la tesorería del mismo Consulado.

Los tres gozaban de gran predicamento en la Casa de Contratación, la institución que hasta 1790 fiscalizaba las actividades de almacenistas, mercaderes, armadores, comerciantes, maestres, aljameles, trabajadores de la aduana y de cuantos intervenían en la «Carrera Indiana», y por razones de paisanaje favorecieron los intereses de purriegos y lebaniegos. Así se evidenció en el año 1783, cuando los cargadores Fausto Viaña, de Lamedo, y Francisco Gómez Terán, de Puente Pumar, a falta de varios requisitos necesarios para pasar mercancías a Indias fueron autorizados a realizar el viaje, el de Liébana merced al valimiento del tesorero de Buyezo y el de Polaciones con la ayuda del prior Isidoro de la Torre, hermano de Francisco Antonio, apoderado del Consulado de Cádiz en Veracruz, y de José Ignacio, importante comerciante, hombre de negocios, destacado miembro de su Consulado jarocho y persona de confianza del virrey Branciforte para sus operaciones mercantiles (Apéndice 9). Una resolución real confirmaría la validez de sus decisiones, autorizada mediante la firma del Secretario de Indias, don José Gálvez, reformador de la estructura administrativa, fiscal, militar y comercial de Indias: «*En atención a que don Fausto Viaña y Francisco Gómez de Terán tienen las cualidades que por el Reglamento se requieren y han hecho constar, ha aprobado el Rey la licencia que V.S. les dio para que embarcasen de sobrecargos en el navío* Matamoros*, que salió para Veracruz. Lo participo de orden de Su Majestad. Aranjuez 10 de junio de 1783. José Gálvez*».[10]

Y siempre se mantuvo operativo el ascendiente de Francisco Montes, tenaz defensor del monopolio comercial gaditano en el Consejo de Hacienda y dueño del

(9) Catastro de Ensenada, libros 119, 660, 754, 783 y 929.

(10) A.G.I., Contratación, 5526, N.3, R.18.

navío *Nuestra Señora de la Luz y San Mamés*, nombre que aglutinaba los de la patrona del valle, la ermita de Pejanda y su lugar natal, y simbolizaba la conexión entre Polaciones y Liébana expresada en el santuario de Peña Sagra. Si en su día fue avalista y fiador de Domingo de Rábago Gutiérrez y de Francisco Fernández de Rábago, máximos exponentes de la empresa colonial de Polaciones en México y en Cádiz, pudo ver cómo ambos resultaron honrados por la Corona con los respectivos títulos nobiliarios de conde de Rábago y vizconde de San Antonio (1774) y de marqués de Casa Rábago y vizconde de Peña Sagra (1794).

La red purriega en Nueva España.

Los tratadistas del siglo XVIII entendían por comercio indiano la importación a las Indias de mercancías procedentes de ambos lados de los océanos, o sea de Cádiz y de Manila; una interpretación que no incluía el intercambio de productos locales. Su práctica se concebía como el mejor modo de obtener fortuna. Los mercaderes de Nueva España, de origen hispano, representaban el estrato más elevado de la sociedad colonial como receptores de unas mercaderías pagadas en efectivo que repartían por todo el país. Desde 1729, las procedentes de la Península eran desembarcadas en Veracruz y trasladadas a Jalapa, donde se celebraban las ferias con la asistencia de los mercaderes más ricos de México agrupados en el Consulado. Éstos tenían la exclusiva de su distribución con el concurso de comisionistas provincianos y gozaban también del monopolio de las exportaciones, actuando a modo de agentes de los cargadores de Cádiz, a quienes no se permitía pasar de ese mercado. Desde la fundación de Manila en 1571, temerosa la Corona de que la plata indiana fuese a parar a Oriente y de que las Indias se saturaran de mercancías asiáticas, había limitado las comunicaciones con Filipinas al «galeón de Manila» o «nao de la China», que permitió el establecimiento de una red importante de intercambios entre ambas orillas del Pacífico. Pero si Manila y Acapulco eran las dos terminales, la ruta se prolongaba en sendas vías, una de Acapulco a México y Veracruz y de aquí a Sevilla y Cádiz, y otra que desde Manila iba a China y también a Japón, Formosa, las Molucas, Malasia o Siam.

---

(9) Catastro de Ensenada, libros 119, 660, 754, 783 y 929.

El sistema, como señala D. A. Brading, favorecía a los comerciantes locales, puesto que se libraban de los gastos derivados de la estancia de los navíos en el puerto de Veracruz y de los ocasionados por el almacenamiento de sus mercancías. De manera que los cargadores de Cádiz, para evitar pérdidas, se veían urgidos a vender cuanto antes, mientras los mejicanos no estaban obligados a comprar de inmediato. Los exportadores no tenían otra alternativa que la de aceptar los precios ofrecidos por los compradores o, en su defecto, dejar sus mercancías almacenadas en Jalapa en espera de que se presentase una mejor oportunidad de venta. El único modo de especular era demorar la salida de la flota o de los navíos de registro desde Cádiz, o bien reducir el volumen de los cargamentos para que la escasez provocara un aumento de los precios, recursos ambos que favorecían de rebote la expansión del contrabando con base en Jamaica.

Por lo general las transacciones se realizaban en lotes completos y mediante la fórmula de pago al contado, con el efecto de que los beneficiados fueran los mercaderes que disponían de suficiente dinero en efectivo para adquirir considerables cantidades de mercancías; en consecuencia, el mercado estaba dominado por el pequeño grupo de los comerciantes ricos, almacenistas de la ciudad de México, quienes una vez adquiridos los bienes los revendían a colegas de provincias o en ferias regionales.

Las grandes casas importadoras no se limitaban al comercio de «mayoreo», era normal que, asistidas por sus redes de socios y corresponsales, poseyeran tiendas en la capital virreinal, en los núcleos urbanos provinciales o en los centros mineros del norte para realizar ventas directas, e incluso establecimientos más pequeños «mestizos», atendidos por una red de empleados, parientes pobres, dependientes y paniaguados, que proveían de cacao, azúcar, aguardiente o verduras a una variada clientela.

La actividad de los mercaderes a gran escala estaba coordinada por el Consulado de México, corporación profesional nacida en defensa de los intereses del grupo, con jurisdicción privativa para actuar como tribunal en causas y litigios entre sus miembros o surgidos del ejercicio profesional de los mismos, y con facultades de gobierno en lo relativo a mercancías, servicios, caminos, instalaciones mercantiles y correos, en la organización de las ferias de Jalapa y en el nombramiento del coronel de milicias provinciales y urbanas, quien a su vez designaba a los oficiales, una tropa sostenida por los gremios y el propio Consulado.

La disputa por su control dio origen desde el año 1716 a la formación de dos grupos o «naciones», la de los vizcaínos y la de los montañeses (el *Diccionario de Autoridades*, de 1732, atento a la etimología y al uso vulgar del vocablo, relacionaba «nación» con lugar de nacimiento). En ambas facciones tenían representación comerciantes de otros lugares de España, y en la llamada «nación de montañeses» estaban integrados nativos de Cantabria, Asturias, Galicia, Extremadura y Andalucía.

Don Tomás Pérez Vejo, al analizar los fundamentos de esta distribución, considera determinantes las razones étnico-morales y no las territoriales, hallando en los integrantes del grupo «montañés» síntomas de un elitismo social por su identificación con el crédito, el comercio y las empresas de minería y agrarias, y un cierto chovinismo del que participaban también los hijos de la Montaña nacidos en Indias o en Cádiz. En 1742 se calmaron los recelos entre ambas «naciones» y quedó conformado un acuerdo para la elección de priores, cónsules y diputados y para la admisión de nuevos miembros.

Cada «nación» estaba dirigida por un decano, contando asimismo con dos calificadores o defensores de sus intereses. Los cargos consulares no eran de elección directa sino que las juntas de cada facción nombraban a quince electores que debían elegir un prior, dos cónsules y cinco diputados. La vigencia de tales oficios era de dos años, y para evitar desacuerdos se introdujo la «alternativa» o reglamentación sobre el reparto de puestos, de manera que mientas un grupo designaba al prior, a un cónsul y a dos diputados, el otro elegía al primer cónsul y a tres diputados, con derecho de suplir al cónsul saliente después de un año y de nombrar al prior en las siguientes elecciones.

Los datos atestiguan que entre los inmigrantes españoles la «nación» de los montañeses tenía un peso específico, casi de dominio en el comercio colonial, y era norma que los miembros del Consulado reclamaran a jóvenes parientes de la Montaña para integrarlos en los negocios, mientras sus propios hijos optaban por seguir estudios eclesiásticos al objeto de lograr ocupar dignidades en el alto clero, o se convertían en abogados.

A esa práctica contribuyó el previo aprendizaje de técnicas mercantiles en Cádiz por parte de los que más tarde serían atraídos a Indias, una suerte que cupo a varios de los componentes de las cuatro familias purriegas que llegaron a integrarse de lleno en la élite comercial de Nueva España, en cuanto que fueron partícipes de un avanzado capitalismo mercantil expresado en compañías que allegaban

un cuantioso fondo mediante acciones, daban facilidades al crédito, aceleraban la circulación de dinero y permitían negociar bienes futuros antes de disponer de ellos. En esa actividad se integraron Domingo, Francisco Antonio y Manuel Rábago Gutiérrez y Felipe y Pedro Terán, los cinco de Lombraña; los hermanos Gabriel, Damián y Pedro Gutiérrez de Terán, de Puente Pumar; y Felipe, José y Pedro Rábago Terán, de Tresabuela, todos ellos establecidos en la ciudad de México; y José Gómez Morante y Juan González de Cosío, asentados en Querétaro, y Juan Antonio Gutiérrez de Terán, también de Lombraña, en Fresnillo.

El éxito que lograron en sus negocios excitó cada vez más su ambición y pronto pretendieron ascender socialmente, conseguir prestigio y proyección política, dignificarse ante los demás y ante sí mismos; su riqueza se convirtió en soporte de poder y de grandeza en el ámbito de la alta sociedad mexicana, y a ello coadyuvaron sus enlaces con damas titulares de ingentes fortunas. Gabriel y Damián Gutiérrez de Terán contrajeron matrimonio con las hermanas Josefa y Manuela González de Vertiz, y la única hija de la primera de estas dos uniones se casaría con José Luis Güemes y Pacheco, hijo del virrey, II conde de Revillagigedo, castellano del puerto de Acapulco, mientras su suegro, Gabriel, era apoderado general del comercio de Filipinas en México.

A su vez, Domingo de Rábago se desposó con una hija del superintendente de la Casa de la Moneda. Para engrosar aún más sus caudales, algunos combinaron la comercialización de las cosechas y ganados de las grandes haciendas de su propiedad con la emisión de créditos y préstamos a personas, entidades e incluso a la misma Monarquía, y se sirvieron del *beneficio de los empleos*, según el cual un particular entregaba un cuantioso *servicio* en metálico a la Corona y en recompensa era nombrado para un cargo público que le otorgaba protagonismo en la alta administración virreinal, en la alcaldía de su capital, en el gobierno de Coahuila o en las jefaturas de los regimientos de las milicias urbanas y provinciales durante un plazo limitado o ilimitado de tiempo.

Otros fueron capitanes de los presidios de la ciudad de México y posteriormente, desde los de Monclova, en Coahuila, y San Luis de las Amarillas, apaciguaron la frontera noreste y dirigieron la integración en Nueva España de territorio texano con la fundación y defensa de los pueblos y misiones de San Sabá, San Lorenzo de la Cruz y San Javier Gigedo, o proyectaron sus negocios en La Luisiana después de que, por cesión francesa, pasara ésta en el año 1764 a depender de la administración española; durante el último cuarto de siglo Nueva Orléans fue esce-

nario mercantil de las empresas de los hermanos Gutiérrez de Terán y Rábago Gutiérrez[11] y del ubicuo Francisco Fernández Rábago.[12]

Y en imitación de la naciente nobleza indiana estudiada por don Ramón Maruri, los miembros de esa élite purriega adoptaron formas de vida aristocráticas, dotándose de un servicio de empleados, parientes y paisanos, y lograron respeto y consideración social como hermanos mayores de prestigiosas cofradías, vistiendo los ambicionados hábitos de las órdenes militares o las insignias de la de Carlos III, figurando de cooperantes en la fundación de la congregación del Santo Cristo de Burgos (que agrupaba en México a los comerciantes montañeses, quienes sentían a la ciudad castellana como parte de su patria), adornando sus personas con los honores de servir de familiares del Santo Oficio, un título cuya concesión a purriegos pudo activar el P. Francisco Rábago, miembro del Consejo de la Inquisición… Y fueron socios destacados de la archicofradía de Nuestra Señora del Rosario, fundada por Pedro Terán, tío de Gabriel y de Damián Gutiérrez de Terán, en el convento de Santo Domingo para socorro y dote de niñas pobres, y de la cofradía de la Esclavitud del Santísimo Sacramento. En ambos casos se trataba de instituciones devocionales pero también crediticias y de asistencia social, que confirieron fama e influencia a unos cofrades que sellaban el carácter restrictivo de la «nación montañesa» mediante enlaces matrimoniales y a través del parentesco espiritual que confería el padrinazgo en los bautismos.

Su pujanza y competencia como priores, cónsules, comisarios de ferias, gestores y contadores de la Casa de la Moneda y apoderados generales del comercio de Manila en Nueva España, les permitió obtener un control muy destacado sobre las transacciones de mercadurías que llegaban a las ferias de Jalapa, México y Acapulco, y sobre una clientela constituida por almacenistas y dueños de tiendas mestizas, compradores de sus productos, y ejercer su predominio entre los comerciantes de toda laya que con dinero propio o ajeno adquirían mercancías cuyo destino era Cádiz o Manila u otras ciudades de la Nueva España. De ello son ejemplo Damián Gutiérrez de Terán, quien compró en Jalapa el 20% de todas las mercaduría que entraron en la ciudad de México en el año 1766, y Domingo de Rábago,

(11) Íd., Audiencia de Santo Domingo, 2553, Documento Nº 199.

(12) Íd., íd., 2552, Documento Nº 275.

adquiriente en 1772 del envío completo de paños procedentes de las manufacturas de Brihuega y Guadalajara.

La opulencia purriega se puso de manifiesto en la contribución económica que aportaron sus miembros a la fundación de la Academia de Bellas Artes de México. Y cuando en 1789 el almirante don José Bustamante y Guerra promovió entre la colonia cántabra residente en Indias y Cádiz una colecta de fondos para construir el navío *Montañés*, las máximas sumas obtenidas en la capital virreinal fueron los dos mil pesos que donó Gabriel Gutiérrez de Terán, los mil de la condesa viuda de Rábago y los quinientos de Francisco Antonio Rábago; y en Cádiz, Francisco Fernández Rábago aportó el mayor donativo, consistente en setecientos cincuenta pesos, y notables resultaron los desembolsos de trescientos y doscientos que hicieron, respectivamente, José Fernández Cosío y Juan Domingo de la Torre.[13]

Domingo Rábago, nacido en Lombraña en 1721, marchó joven a Cádiz donde se inició como factor en 1748, repitiendo cuatro años más tarde. Estuvo después en México, regresó al puerto gaditano en la flota que había zarpado en 1757, permaneció en España un tiempo (aprovechando para visitar su aldea natal) y retornó a Veracruz en la expedición que partió hacia allá el 29 de junio de 1760, llevando cargas a su cuenta en los navíos *El Buen Consejo, Santa Ana, Santiago, Dragón, Loreto, Los Placeres* y *Begoña*, lo que nos da idea del volumen y valor de las mercancías fletadas a su nombre.

El matrimonio que hizo con una hija del superintendente de la Casa de la Moneda elevó su nivel social; fue almacenista, gran importador de textiles, papel y azafrán, empresario minero, latifundista tras la adquisición de algunas haciendas que habían pertenecido a los jesuitas expulsos… Sus posesiones se extendían por Celaya, Toluca y Salamanca y era propietario de casas y otros bienes inmuebles en México, Guanajuato y Veracruz. En opinión de don Ramón Maruri, el cabildo de la capital virreinal le consideraba uno de los vecinos más opulentos de la ciudad. La Corona le concedió, en atención a sus méritos y en señal de gratitud por las aportaciones que le había hecho como prestamista, los títulos de conde de Rábago y vizconde de San Antonio en el año 1774.

---

(13) *Gaceta de Madrid*, 8-1-1795, pág. 107 B.

La emulación del éxito de los paisanos constituyó un estímulo para las familias de Polaciones, quienes inducían a sus hijos a enrolarse en una cadena migratoria que concluía en Cádiz y en Nueva España. Allí siempre podrían contar con el apoyo de aquellos pioneros del valle cuyo núcleo estaba formado por los cargadores de San Mamés en la ciudad andaluza y por los comerciantes de Lombraña-Puente Pumar en México, activos, poderosos e influyentes en unas dimensiones y a unos niveles que resultaban asombrosos.

El triunfo de éstos y las ventajas que su patrocinio podía aportar a Polaciones se hicieron evidentes para los purriegos cuando en un día del año 1755 sus autoridades, clérigos y vecinos del valle entero se reunieron alborozados en la iglesia de San Mamés para hacer rogativas en pro de la salud de Francisco Montes y dar gracias a Dios y a la Virgen de la Luz por haber inspirado a dicho caballero la idea de fundar una escuela de primeras letras en Pejanda, proyecto del que acababan de tener noticia. El benefactor, primero desde Cádiz y después desde la Corte, no olvidó jamás sus orígenes y siempre mostró interés por cuanto pudiera afectar al vecindario de su valle natal. Y para constatar la verdad de esta afirmación, no hay más que bucear en los fondos del Archivo Municipal de Polaciones. Su gestión avaló la integración de los purriegos en la Real Cabaña de Carreteros y les consiguió los privilegios del transporte de sal desde Salinas de Añana y Poza de la Sal a los alfolíes del Bierzo leonés, y del trabajo en la labra de madera (serrones) para la construcción de los bajeles de Su Majestad durante el invierno en los astilleros de Guarnizo.

La admiración por la suerte migratoria se confirmó tres años después con la presencia en Lombraña de Domingo de Rábago, quien llegó en compañía de tres criados y de un esclavo negro. En su aldea prodigó atenciones, ofreció banquetes y distribuyó entre el vecindario monedas de oro, otorgó favores y donaciones al concejo, realizó obsequios a la iglesia y proyectó la edificación de una casa. En los dos meses y medio que permaneció al lado de su gente, el impacto de su persona rebasó los límites del valle; y en el lugar de El Campo, en la Pernía palentina, adquirió a Santiago Gómez Inguanzo una casona dotada de corrales, caballerizas y anexo de capilla con la supuesta intención de fundar un mayorazgo.[14]

---

(14) Chancillería de Valladolid, Registro de Ejecutorias, Caja 3860, 9.

La conexión purriega: Testamentarías, donaciones y socorros.

Los vínculos familiares y la conciencia de un origen común hicieron que los purriegos de ultramar y los residentes en el valle mantuvieran unas relaciones de solidaridad que se evidenciaron con toda nitidez cada vez que fue preciso resolver trámites y gestiones burocráticas para que los vecinos de Polaciones pudieran recibir herencias, remesas de dinero y socorros procedentes de las Indias, a pesar de tenerse que salvar al efecto tan largos recorridos. En este sentido, hay noticia de tres casos en los que el protagonismo corresponde a Francisco Fernández de Rábago como enlace entre ambos mundos.

El primero se produjo tras la muerte en el año 1758 de Pedro Terán Fernández, quien en su testamento, aparte de otras mandas, había dispuesto la remisión de dos mil pesos al concejo de Puente Pumar y la inversión de los mismos en fincas seguras para que con las rentas que generasen se mantuviera encendida de forma permanente la luminaria del Santísimo Sacramento de la iglesia local. Sus sobrinos y albaceas, ante la imposibilidad de regresar a España, entendieron que la mejor manera de cumplir con la voluntad de su tío era la de confiar esa cantidad a Francisco Fernández de Rábago, quien en 1760, al regreso de su primer viaje a Nueva España, la remitió a su destino.

Un segundo caso afectó al ya citado cargador Matías Fernández Rábago, natural de Santa Eulalia, pariente -que no hermano- de Francisco y protegido de su primo carnal Domingo de Rábago, soltero, quien alternaba su residencia entre México y Sanlúcar. En 1782 dispuso en testamento que, aparte las mandas pías, se destinasen sus bienes por mitad a su hermana María, residente en Santa Eulalia, y a su sobrino Francisco Javier Fernández, vecino de Cádiz, y nombró albaceas a sus primos Domingo y Francisco Antonio, avecindados en México, y a Francisco Fernández Rábago, quien lo estaba en la capital gaditana.

A su muerte en Sanlúcar en el año 1786, siguió la de su primer albacea, el conde de Rábago, quien había visitado Cádiz el año anterior y entregado entonces tres mil pesos con destino a la hermana y sobrino del difunto. La viuda del conde, doña Rosario Peinado, trasladó su responsabilidad en la testamentaría a su cuñado Francisco Antonio, quien la trasmitió a su vez a Francisco Fernández de Rábago. Éste, consciente de la problemática que la herencia planteaba, expuso al heredero varón la conveniencia de que se desplazase a México para hacer inventario de los bienes del difunto allí existentes en mercancías y en negocios, contratos, agencias,

diligencias, etc., los cuales debían ser revisados cuidadosamente e identificados con claridad de cara a que resultara posible agilizar su cobro y evitar así la intervención del Juzgado de Difuntos. Los bienes existentes en Santa Eulalia quedarían en poder de su madre. En consecuencia, el matrimonio formado por Francisco Rada Barrio y María Fernández Rábago concedió licencia a su hijo para pasar a Nueva España.[15]

La solidaridad purriega se volvió a poner de manifiesto al hacerse efectiva la voluntad de Juan Antonio Gutiérrez de Terán, nacido en Lombraña en 1727 y fallecido soltero en la villa de la Purificación y Minas de Fresnillo (Zacatecas) el 30 de mayo de 1788. El difunto había ordenado la inversión de quinientos pesos en misas, mil en limosnas para los pobres y trescientos en preces por las ánimas del purgatorio; dejaba ciento cincuenta al convento franciscano de Zacatecas y hacía un legado a sus herederos de Polaciones, del cual se tratará a continuación. También encomendó la entrega de doscientos pesos y de su ropa a Francisco Bedoya, de otros quinientos a Juan Domingo de Rábago y de una cantidad restante a Juan Bautista Rábago, dos purriegos y un lebaniego en la experiencia mexicana.

Los beneficiados residentes en la Montaña eran sus hermanos de Lombraña: Francisco, soltero, y Manuel, padre de María, Hermenegilda y Antonia –las dos últimas monjas del Císter en las Bernardas de Palencia– y abuelo de los dos huérfanos Rafael y Rosalía, residentes en Colio e hijos de su fallecida hija Luisa. Desde Fresnillo hasta llegar a su destino final, los fondos debían permanecer bajo control de los Juzgados de Bienes de Difuntos y guardados sucesivamente dentro de las arcas de las tres llaves de la ciudad de México, Veracruz y Cádiz.

Los albaceas remitieron las cantidades a México, acompañadas de poderes para que Francisco Antonio de Rábago, natural de Lombraña, gestionara su envío a España. Éste, cumplimentados los trámites legales, ordenó su traslado al correspondiente juzgado de Veracruz, donde como garantía de posibles riesgos se dividió la suma en sendas mitades de dos mil doscientos veintiocho pesos fuertes y dos reales y medio cada una, que fueron registradas en las fragatas *Empresa* y *Piedad*, ancladas en el puerto de San Juan de Ulúa y próximas a emprender viaje a Cádiz. Y así lo hicieron constar sus maestres en el oportuno recibo, el cual incluía un 1%

(15) A.G.I., Contratación, 5494, N.3, R.71, pág. 3.

del total del dinero como pago de su flete y el compromiso de comunicar en Cádiz la llegada del caudal a Francisco Fernández de Rábago, apoderado y gestor de los intereses purriegos en el emporio andaluz y Nueva España, y en su ausencia a José Fernández Cosío. El cargador, tan pronto como estuvo enterado de que las cantidades se hallaban en el Juzgado de Bienes de Difuntos de la Casa de Contratación, requirió de los herederos la necesidad de justificar su identidad para recibir unas sumas que desde Fresnillo habían estado bajo el control purriego.

Los legados del finado otorgaban a Francisco mil pesos, a su hermano Manuel setecientos cincuenta, la misma cantidad a los vástagos de su fallecida hija Luisa y otros tantos a María, la única seglar, mientras que sor Antonia –Manuela en la vida del siglo– tenía el beneficio de quinientos. Pero existía un problema con los setecientos cincuenta asignados a Hermenegilda –de profesa sor Gertrudis–, pues el testador ignoraba su ingreso en la orden de San Bernardo y le había hecho un legado como civil.

Manuel, en desacuerdo con la resolución testamentaria, alegó por medio de Francisco Fernández de Rábago ante la Audiencia de Contratación de Cádiz la anomalía cometida por su hermano, pues las monjas eran dos y ambas, antes de profesar, habían renunciado a cualquier legítima o manda que por vía paterna o materna les pudiera corresponder. La fiscalía, el cinco de noviembre de 1789, reconoció el documento que justificaba la decisión de las legatarias y el derecho paterno a percibir los setecientos cincuenta y los quinientos pesos asignados a sus dos hijas, pero entendía que el testador ya conocía el estado religioso de una de ellas cuando hizo el testamento y que tanto la una como la otra tenían derecho a percibir esas cantidades para cubrir urgencias, y solo en caso de que no las tuvieran podían ambas sumas pasar al padre, por lo cual recomendaba la retención de los mil doscientos cincuenta pesos hasta que se recibiera el testimonio de las monjas. Mas el día dieciocho de noviembre la Audiencia despachaba un libramiento por toda la cuantía existente en el arca del Juzgado de Bienes de Difuntos, reconociendo en él a Manuel los derechos que le correspondían por sí y como padre de las religiosas; en esa virtud pudo percibir los dos mil pesos.[16]

(16) Íd., Contratación, 5707, N.1, R.7.

Conflictos y contraposición de intereses entre purriegos.

Los mercaderes purriegos de la Carrera de Indias no se vieron exentos de entablar litigios entre ellos a causa de sus contrapuestos intereses familiares o como consecuencia de resoluciones del Consulado. Tenemos un ejemplo en el largo pleito que enfrentó a los primos Vicente Rábago Fernández, de Tresabuela, y Francisco Fernández Rábago, sobrinos y herederos que fueron de Felipe Rábago Terán, capitán del presidio de San Sabá en Texas, fallecido en 1770. El conflicto duró hasta 1793, cuando el cargador de Lombraña, también albacea del difunto junto a Gabriel y Damián Gutiérrez de Terán, era regidor perpetuo de Cádiz y miembro de su Consulado.

Vicente exponía que su primo le había hecho entrega de diez mil pesos pero no de los doce mil quinientos setenta y siete que le correspondían del líquido remanente de la herencia, en lugar de los cuales solo obtuvo una carta de pago falseada. En cambio, Francisco alegaba que la cantidad que él libró era la pertinente tras haber deducido una deuda de noventa y siete mil novecientos ochenta y ocho reales de plata que su pariente tenía contraída con él, y que la diferencia entre una y otra suma era mínima. Sin solución, el pleito continuó ante el Juzgado de Arribadas con testificaciones, recusaciones y apelaciones, sin que apenas nada quedase arreglado para los intereses y pretensiones de Vicente.[17]

Un segundo conflicto conllevó el enfrentamiento entre la «red purriega» y el comerciante Juan Manuel González Cosío, natural de Santotís, en el valle de Tudanca (vecino del de Polaciones), quien era titular de una gran empresa familiar en la que colaboraba su hermano Francisco como administrador de las haciendas y varios parientes «tudancos» en la atención de los negocios. La causa del litigio fue la elección en el año 1776 del segundo cónsul, cargo que debía ocupar un montañés. Aunque la única candidatura presentada era la de Francisco Antonio de Rábago, los electores designaron por un voto de diferencia a Juan Manuel González de Cosío, hacendado y comerciante, prestamista de la Corona, alcalde de México en 1764, caballero de Calatrava y conde de la Torre de Cosío en 1774. Pero antes de que pronunciara su juramento, los purriegos Domingo de Rábago (hermano del

(17) Íd., Consejos, 20235, Exp. 3.

candidato derrotado) y Damián Gutiérrez de Terán mostraron su disconformidad con la decisión y abandonaron el salón de sesiones. Mientras tanto, Francisco Antonio de Rábago exigía la anulación del proceso electoral por fraude y cohecho de varios electores montañeses y la inhabilitación del conde porque estaba encausado en dos sumarios que se hallaban pendientes de juicio, uno por insultos a la Audiencia del Consulado y otro por fraude fiscal contra la Real Hacienda en la ciudad de Querétaro, y además por ser incompatible la función consular con la de coronel de milicias que ejercía el magnate de Santotís. El conde no fue removido del cargo y el de Lombraña tuvo que esperar hasta el año 1784 para resultar elegido cónsul.[18]

Pero el mayor conflicto derivado de la relación entre purriegos se produjo con motivo del cumplimiento de la segunda cláusula del testamento de Pedro Terán Fernández, fallecido en 1758, mediante la cual ordenaba a sus albaceas y sobrinos, los hermanos Gutiérrez de Terán, y a su primo José Rábago Terán, contador de la Casa de la Moneda, que mandasen a España seis mil pesos fuertes para que, en manos de las personas más ilustradas del valle de Polaciones, hiciesen edificar una nueva iglesia en Puente Pumar y la dotasen de su correspondiente retablo, pero siempre subordinadas en sus actos y decisiones a las prevenciones de los albaceas (apéndice 10).

Los tres hermanos omitieron el envío de la suma hasta que Pedro retornó a la Península en 1763, fecha en que comenzó a promover la fábrica del templo. En el pueblo presentó al regidor y vecinos el proyecto, las condiciones y el presupuesto (apéndice 11). La aprobación fue general y el día veinticuatro de febrero de 1764, reunidos albacea y concejo, otorgaron poderes a Francisco y Domingo Terán para gestionar todo lo referente a la obra de acuerdo a las condiciones establecidas, incluida la demolición de la vieja iglesia con vistas al aprovechamiento de sus materiales. Previa publicación de edictos por el contorno, se sacó la ejecución del edificio a pública subasta el quince de septiembre de ese año y recayó en el mejor postor, que fue Jacinto Bustamante, vecino de la Carrera de Santa Lucía, en el valle de Cabezón de la Sal, quien ofrecía realizar el trabajo por ochenta y ocho mil dos-

(18) BORCHART DE MORENO, Christiana R.: *Los mercaderes y el capitalismo en la ciudad de México, 1759-1778*. F.C.E, México, 1984, pág. 37.

.

cientos cincuenta reales; pero el adjudicatario cedió su opción a Ángel Sánchez Abaño, que se obligó a hacer la obra en el plazo de tres años, recibiendo en seguida un libramiento de seis mil reales para apresto de materiales. Tres vecinos, Lorenzo Fernández de Rábago, Domingo Gutiérrez de la Puente y Domingo Gutiérrez Robledo, actuaron de fiadores de su compromiso, y por su parte, el albacea Pedro Gutiérrez de Terán se comprometía a la entrega de las cantidades que le fueran solicitadas en virtud de las libranzas firmadas por los apoderados, de modo que a la fianza aportada para el inicio de las obras se añadirían una segunda suma a la conclusión del primer talud, una tercera cuando estuviese establecida la hilada y finalizados los capiteles, la cuarta realizado el remate de la cornisa y cerrados los arcos, la quinta una vez acabadas las capillas, la media naranja y la torre, y la sexta después de que los peritos supervisasen el edificio e hicieran entrega del mismo.

Las obras se iniciaron dos años y casi dos meses después de efectuada la primera libranza, y el 31 de marzo de 1776 el concejo revocó los nombramientos de los dos apoderados, cargos que fueron asumidos por el regidor Toribio Gutiérrez de Terán y el mayordomo de la iglesia, Lorenzo de la Fuente. El albacea manifestó serle imposible el atender a la construcción y entregó al escribano Felipe Morante seis mil reales con el encargo de que a partir de entonces anotara las libranzas y cuidase de que el templo se hiciera con arreglo a las condiciones establecidas, al plazo convenido y libre de cualquier fraude, perjuicio o quiebra. De modo que a Pedro Gutiérrez de Terán solo le atañería en adelante pagar a Ángel Sánchez Abaño las sumas que se fueran despachando, quedando a cargo del escribano las demás diligencias hasta la conclusión del sacro recinto y la entrega de su llave al concejo y vecindario.

Iniciada la construcción, en 1766 el regidor y el maestro cantero requirieron el informe de dos peritos, José de Velasco y José Herrera, que estaban ejecutando la iglesia de La Lastra por encargo del prelado diocesano de Sigüenza, don José Patricio de la Cuesta Velarde, natural del lugar y antes canónigo de Plasencia y Cartagena y obispo de Ceuta; los dos profesionales del arte canteril confirmaron que, pese a no disponer de la traza para su análisis, tanto la formación como la abertura de los cimientos y del buque tenían la extensión y profundidad necesarias para que se pudiera continuar la obra sin riesgo de quiebra.

Proseguían los trabajos cuando el 13 de junio de 1767 el concejo, convocado por el regidor José Fernández, aprobó la apertura de otra puerta y de una ventana al poniente, en vista de la estrechez de los caminos que circundaban al templo y

de los problemas que se originarían en su momento para sacar los pasos e insignias sagradas en procesión; y ante el riesgo de que las continuas nieves que caían en el país arruinasen la parroquia dada la mucha superficie del cascarón de la media naranja, cerrado a cal y canto, convinieron en ajustar con el maestro Ángel Sánchez Abaño algunos añadidos por siete mil reales.

Hasta ese momento el albacea había cumplido con lo estipulado, aportando las libranzas correspondientes a los recibos que consignaba el escribano y firmaban los apoderados, las cuales llegaban ya a una suma global de sesenta y nueve mil reales. Pero entonces supo que la construcción estaba paralizada aunque quedaba por realizar más de la mitad del proyecto, pues el maestro, los oficiales y peones habían abandonado el trabajo el día tres de agosto de 1767, llevándose sus herramientas y aperos después de percibir casi el total del importe del remate y cuando acababa de expirar el plazo pactado para la conclusión del edificio.

La situación exigía dilucidar responsabilidades y Pedro Gutiérrez de Terán, por sí y en nombre de sus hermanos Gabriel y Damián, presentó en 1768 demanda ante el alcalde mayor y justicia ordinaria del valle, Pedro Montes, contra el maestro, sus fiadores, escribano, apoderados y vecinos libradores de fondos, solicitando el embargo de los bienes de cuantos estaban obligados a la construcción del templo; y se apercibía al escribano para que presentara todas las escrituras otorgadas desde 1764 referentes a la construcción de la iglesia.

En virtud de ello, Felipe Morante tuvo que aportar los protocolos afectos a la causa, las siete libranzas a cuenta del albacea y los recibos del maestro: el primero con fecha de nueve de octubre de 1764 por seis mil reales, que firmaban los apoderados Francisco y Domingo Terán; otro fechado el dieciocho de marzo de 1766 por ocho mil novecientos nueve reales y 14 maravedíes, con las rúbricas del regidor Toribio Gutiérrez de Terán y el mayordomo Lorenzo de la Puente; el tercero, de diez de agosto, por tres mil cuatrocientos reales y las firmas de los anteriores; otro de trece de octubre del mismo año por diecinueve mil ochocientos setenta y cuatro reales y con idénticas rúbricas. En el año 1768 se habían realizado dos libranzas, una de trece de junio por siete mil reales y otra de diecisiete de octubre por diecinueve mil ciento veinticuatro reales, que firmaban el regidor Juan de la Puente y el mayordomo Domingo Gutiérrez Robledo.

Se pasó después a tomar declaración a cuantos corroboraron con sus firmas los abonos de los libramientos, que fueron: los fiadores Domingo de la Puente, Lorenzo Fernández de Rábago y Domingo Gutiérrez Robledo; los primeros apode-

rados, Francisco Terán y Domingo Terán; sus sustitutos Toribio Gutiérrez Terán y Lorenzo de la Puente; los sucesores de éstos Juan de la Puente y Domingo Gutiérrez Robledo, y los vecinos Pedro Gómez Rada, Lorenzo Gómez, Manuel de la Puente, Pedro de Cos, José Montes y Francisco Cosío. Pedro Montes no testificó por hallarse ausente. Todos reconocieron sus rúbricas y la letra y firma del escribano Felipe Morante en las libranzas.

En consecuencia a lo obrado, el alcalde mayor, por auto de cinco de octubre de 1768, declaró el caso de Corte. Una provisión de la Chancillería de Valladolid motivó que los encausados presentaran sus pedimentos. Los primeros apoderados, Francisco y Domingo de Terán, alegaron en seis de febrero de 1769 que el albacea cumplía en general con las disposiciones testamentarias del bienhechor, pero que las conculcó al no efectuar en su momento el envío de los seis mil pesos que debió sacar con la primera bandera que partiera de Veracruz en el año 1658, según era la voluntad del testador, por lo cual el dinero no llegó a Puente Pumar hasta 1763, y que ellos solo habían firmado la primera libranza de seis mil reales que Pedro Gutiérrez de Terán mandó entregar al maestro de obras y que después fueron revocados de sus cargos; y concluyeron su alegato sugiriendo la necesidad de tratar sobre el destino de los dos mil pesos que se recibieron en 1760, por voluntad del bienhechor, para que ardiese la luminaria de la iglesia vieja.

Los tres fiadores adujeron el veintiuno de febrero que, según las condiciones, la obra debía hallarse acabada en tres años y la primera libranza se había efectuado dos años y dos meses antes de su comienzo, de modo que si estaba estipulado repartir los pagos en seis tercios, como se aprobó en la subasta, ni el concejo ni los apoderados habían cumplido con las obligaciones contractuales, y el hecho de adelantar los pagos fue lo que dio ocasión al maestro de disponer del dinero sin necesidad de concluir el edificio. Y al objeto de justificar su petición absolutoria argumentaron que los únicos responsables del desaguisado eran los contraventores del pacto o quienes pudieron estar coaligados con Ángel Sánchez Abaño para sacar los fondos del depósito, cosa que se había realizado en su ausencia.

Por su parte, el albacea solicitó la declaración de los demandados y de dos o tres vecinos sobre siete cuestiones: ¿Era cierto que la obra se ajustó a lo dispuesto por su tío Pedro Terán y el remate se hizo debidamente en Jacinto de Bustamante, quien lo cedió a su colega?, ¿la subasta se efectuó con arreglo a la traza y condiciones, adjudicándose la edificación en ochenta y ocho mil doscientos cincuenta reales que se irían entregando al maestro según los plazos establecidos?, ¿sabían

que la obra había quedado al cuidado del concejo, apoderados y vecinos y que la intervención del escribano Felipe Morante consistía en poner por escrito y justificar las cantidades que debían librar aquéllos?, ¿eran sabedores de que el valor de las libranzas ascendía a la suma de sesenta y nueve mil cuatrocientos noventa y siete reales y diecinueve maravedíes?, ¿les constaba que después de lo gastado no existía cantidad suficiente para abordar la conclusión de una iglesia que se hallaba a la mitad de su construcción?, ¿era notorio que el día tres de agosto de 1767 el maestro, los oficiales y los peones se fugaron llevándose las herramientas y demás efectos, sin que desde entonces se hubiera proseguido la obra?, ¿conocían que antes de iniciarse la edificación del nuevo templo se demolió el viejo y habían sido trasladadas las insignias e imágenes sagradas a una casa particular donde se celebraban la misa y demás cultos con gran incomodidad para los feligreses? Todas las respuestas fueron afirmativas.

El fallo de la Audiencia de Valladolid, fechado el veintitrés de agosto de 1774, condenó al maestro cantero Ángel Sánchez Abaño, natural de Gandarillas, a que en un plazo de nueve días, apremiado por prisión y trance de remate de sus bienes, continuara la fábrica de la iglesia sin levantar mano hasta concluirla en el plazo de un año, con arreglo a lo estipulado en 1764; y en caso de que no pudiera ser localizado, se terminaría a costa de sus bienes por otro maestro a quien elegirían el albacea, el concejo y el vecindario. Y si no quedaran caudales suficientes, responderían sus fiadores Lorenzo Fernández de Rábago, Domingo Gutiérrez Terán y Domingo Gutiérrez Robledo con los suyos, y no alcanzando los de éstos iría el resto a expensas de Francisco y de Domingo Terán, y en su defecto a las de los vecinos que despacharon libranzas a favor de Ángel Sánchez Abaño. Asimismo, se condenó al escribano a restituir los seis mil reales en beneficio de la obra y a una multa de cien pesos para penas de cámara y gastos de justicia. Cuatro días después, en grado de revista, se confirmó la sentencia, excepto en cuanto se refiere a la condena a los dos primeros apoderados; de nada sirvió la apelación de los fiadores. En la clave de la bóveda del coro de la parroquial de Puente Pumar existe una inscripción que reza «1781», lo que demuestra que, aun dentro de tanta confusión como se generó, pudo alcanzar feliz remate el proyecto de Pedro Terán Fernández.

–APÉNDICES–

1º. Partida de bautismo de Isidoro de la Torre.

Isidoro de la Torre y Alonso, hijo legítimo de Miguel de la Torre y de Santa Alonso, vecino del lugar de Puente Pumar en el valle de Polaciones digo que para acreditar en dicho valle y demás partes donde fuese a residir le suplico a V.M. se sirva mandar y abrir el archivo de las tres llaves en que se hallan custodiados los padrones de hijosdalgo y pecheros y que se dé testimonio de los míos.

En la iglesia parroquial del lugar de la Cueva a nueve días del mes de abril de 1742, yo Santiago Fernández, cura de la iglesia de Santa María de Valdeprado bauticé solemnemente a un niño, hijo legítimo de Miguel de la Torre y Santa Alonso, vecinos de este lugar, púsele por nombre Isidoro, tenía diez días de nacimiento.

2º. Relación de Francisco Montes con un sobrino del P. Confesor.

Digo yo don Juan Antonio González de Linares, vecino de la villa de Treceño, del valle de Valdáliga en el arzobispado de Burgos que es verdad y confieso haber recibido de don Francisco Montes, vecino y del comercio de esta ciudad un aderezo de oro compuesto de cruz y zarcillos de lo mismo, en esta forma: una cruz con su lazo que contiene treinta y cuatro diamantes grandes y pequeños, dos zarcillos con sus lazos correspondientes que tiene cada uno doce diamantes. El cual aderezo en la forma que llevo referida me obligo a entregarlo de su orden al señor don Francisco Antonio de Rábago, Comisario de Marina, en el departamento de Santander, en el lugar de Cades, jurisdicción del valle de las Herrerías y porque así lo cumpliré me obligo en toda forma de derecho. Hecho en Cádiz a trece de octubre de 1755. Archivo particular.

3º. Criados de Francisco Montes en su viaje como cargador en 1756.

Para cuyo viaje y asistencia a mi persona necesito en concepto a la gravedad de las dependencias a mi cargo llevar en mi compañía a Felipe Montes, natural de San Mamés, de 20 años; Juan José de Uriarte de Fuenterrabía en el señorío de Vizcaya de 20 años; a José de Cosío, de Buyezo en la provincia de Liébana, de 19 años; Bernabé Gómez de Cosío, que es natural de Buyezo y Pedro de Noriega que

lo es de la Borbolla. Los cuales me consta son solteros, cristianos viejos, residentes en estos reinos y de los no prohibidos para pasar a Indias y me obligo en toda forma restituirlos a vuelta de mi viaje y para mi servicio personal a Francisco José Negro, mi esclavo, de veintiséis años, alto, delgado, de color atezado, cuya propiedad demuestro para que se me devuelva, el cual juro es soltero y me obligo también a restituirlo. Cádiz 28 de diciembre de 1756. A.G.I., Contratación, 5499, N.107.

4º. Viaje comercial del cargador y antaño criado Felipe Montes.

Por las hojas de registro que se han presentado en la Contaduría Principal de la Real Casa de Contratación a Indias de mi cargo consta para el navío *Nuestra Señora de la Luz*, que hace viaje a Veracruz, que don Felipe Montes, uno de los habilitados para navegar y comerciar a las Indias, ha cargado por su cuenta y la de otros interesados mercaderías y frutos de mayor monto que los trescientos mil maravedíes que previene la ordenanza… y para cuyo manejo con temperamento a su cuantía y gravedad resultante y firmada por el maestre del citado navío propongo llevar en mi compañía a Domingo Framil, natural de Padrá en el reino de Galicia y a Francisco Antonio Terán, natural de Puente Pumar. Cádiz y marzo dos de 1765. A.G.I., Contratación, 5508, N.2, R.43

5º. Viaje de Domingo Rábago en 1752. Su fiador Francisco Montes.

Domingo de Rábago, vecino de esta ciudad, habilitado por el Tribunal para el comercio y Carrera de Indias, digo que intento pasar al puerto de Veracruz en cualquiera de los presentes navíos, que están despachándose a él, a beneficiar diferentes mercancías de mi propia cuenta y de otros interesados en el comercio, que se han cargado en el navío *Nueva España* y para la asistencia y manejo de papeles y dependencias necesito un criado y propongo a Antonio Rada, natural de San Mamés en el valle de Polaciones, y para la fianza que como factor me compete dar propongo a Francisco Montes, de competente abono en su comercio. Cádiz 4 de octubre de 1752. A.G.I., Contratación, 5494, N.3, R.71.

6º. Primer viaje como factor de Francisco Fernández de Rábago.

Francisco Fernández Rábago, vecino y del comercio de esta ciudad en la Carrera de Indias ante V.M. en la mejor forma parezco y digo que en los navíos de la presente flota que se está despachando para el reino de Nueva España tengo embarcado porción de mercancías y efectos de mi propia cuenta y de particulares y

he deliberado seguir viaje en uno de ellos para el beneficio y venta de dichas mercadurías y para cuyo manejo y asistencia necesito llevar y propongo a José de las Plazas, natural de Zaragoza, y a Felipe Montes de Guevara, de catorce años, natural de San Mamés, obispado de Palencia, de buen cuerpo, color blanco, pelo castaño, ojos negros, los que me constan son naturales de estos reinos, solteros, cristianos viejos, limpios de toda mala raza y de los no prohibidos de pasar a Indias. En caso necesario así lo juro bajo la obligación de restituirlos a estos reinos y mediante a hallarme soltero y no sujeto a estado alguno ofrezco justificarlo con información de testigos. Cádiz a cuatro de junio de 1760. A.G.I., Contratación, 5504, N.23.

7º. Francisco Fernández de Rábago y la compañía de criados purriegos.

Don Francisco Fernández de Rábago, parezco y digo que a efecto de poder vender y beneficiar porción de frutos y mercaderías que de mi propia cuenta y de particulares tengo embarcados en los navíos de la presente flota que está despachándose para el reino de Nueva España como lo acredita la certificación de la Real Contaduría que presento, he deliberado seguir el mismo viaje en uno de dichos navíos y para el manejo de dependencias y asistencia de mi persona necesito llevar conmigo a don José de las Plazas, natural de Zaragoza, soltero, de treinta años, buen cuerpo, color blanco y cerrado de barba; a don Melchor Arreitia y Aramendi, de veintiún años, natural de Mallavia en el señorío de Vizcaya, cuerpo regular, ojos pardos y redondo de cara; a Santos Rábago, natural de Polaciones, de dieciocho años, color blanco, cuerpo regular y ojos azules; a don Francisco Gómez de diecisiete años, natural de Puente Pumar en dicho valle, cariaguileño, y cuerpo regular; a don Pablo de Cos Cosío, natural de Cuena en la jurisdicción de Aguilar, de veinte años, ojos pardos, barbilampiño y a Faustino de los Reyes, natural de Manila, chico de cuerpo, narichato y color moreno, todos solteros, cristianos viejos y limpios de mala raza, bajo la obligación de restituirlos a estos reinos a mi regreso. Cádiz dieciséis de enero de 1765. A.G.I., Contratación, 5508, N.3, R.39.

8º. Viaje de Domingo San Pedro Rábago y fianza de Francisco Fernández Rábago.

Certificamos que en los asientos de los libros de nuestro cargo pertenecientes a los registros *Santa Ana* y *San Ramón*, su maestre Vicente Rábago, *Carlota*, *San Cristóbal* y el *Gallardo*, que bajo las reglas de Libre Comercio se aprestan para el puerto de Veracruz, consta haberse dado despacho por esta Real Aduana a don Juan

Domingo San Pedro Rábago para cargar de su cuenta treinta tercios de varias mercancías, valor de ciento cuarenta mil reales de vellón de que ha contribuido a Su Majestad en la tesorería de esta Real Aduana los correspondientes derechos y hallándome soltero ofrezco información de testigos y para la fianza que debo dar hasta la cantidad de quinientos ducados de vellón, según el nuevo proyecto propongo a don Francisco Fernández Rábago, vecino de esta ciudad y de competente abono. Por tanto. Suplico se me firme el despacho competente para mi embarque en el navío nominado la *Carlota* y para que conste damos la presente en Cádiz a 4 de abril de 1780. *Y en anexo*: Certifico que Francisco Fernández Rábago ha otorgado la fianza preceptuada por el nuevo reglamento. A.G.I., Contratación, 5525, N.2, R.23.

9º. El poder purriego en el Consulado. Un aval de Isidoro de la Torre.

Señor Presidente de la Real Audiencia de la Casa de Contratación: Francisco Gómez de Terán, residente en esta ciudad, dedicado al comercio de Indias a V.S. dice que como se justifica en el certificado que presento, tiene embarcados de su cuenta y riesgo y a su consignación efectos de comercio, excedente su valor a la cantidad que exige el Reglamento de 12 de octubre de 1778, los que lleva registrados en el navío *Matamoros*, próximo para hacer la salida a Veracruz, respecto que la proximidad de su salida no da lugar a evacuar requisitos que son indispensables, a fin de que por esta falta no se detenga su licencia de embarque en perjuicio de sus intereses, ofrece justificar dentro del término que V.S considere competente y en la forma que previene el artículo trece de dicho Reglamento, ser natural de Puente Pumar, obispado de Palencia, como lo son sus ascendientes y de que en él concurren las demás circunstancias para poder pasar a Indias, a cuyo fin ofrece por fiador a don Isidoro de la Torre, vecino y del comercio de esta ciudad y que firma este escrito en calidad de tal. Cádiz a 8 de mayo de 1783. Francisco Gómez Terán.

Al Señor Contador Principal: Isidoro de la Torre, vecino y del comercio de esta ciudad, hace presente a V.S. que en el año 1783 navegó en el navío *Matamoros* para Veracruz don Francisco Gómez Terán, de quien quedo por fiador en esa Real Audiencia y habiendo regresado de vuelta en el mismo navío el citado don Francisco Gómez Terán. Suplica a V.S. se sirva mandar se me cancele la expresada fianza por tenerla cumplida como consta de la visita pasada a dicho navío. Cádiz, marzo 15 de 1784. A.G.I., Contratación, 5526, N.3, R.16.

10º Testamento de Pedro Terán Fernández.

Mando que mis albaceas después de mi fallecimiento manden a España dentro de un año en la primera ocasión de banderas seis mil pesos fuertes destinados a la persona o personas de dicho valle de Polaciones, que les pareciese ser la más ilustrada y de buen celo e inteligencia para que con dicha cantidad labren y edifiquen una iglesia en el lugar de Puente Pumar con su retablo dorado, y en dicha fábrica y disposición las personas se han de subordinar a las órdenes y prevenciones de mis albaceas a quienes deben tener en cuenta de haberse ejecutado dicha obra y los costes que tuviese. Chancillería de Valladolid, Ejecutoria 3390,0020, p.13.

11º. Proyecto, condiciones y presupuesto para la iglesia de Puente Pumar.

1º) El maestro que quedare con la obra se ha de arreglar al diseño de su planta y alzado sobre la superficie de la tierra y para el rompimiento de sus cimientos ha de tener un prisma que demuestra el plano, en la inteligencia que para el rompimiento de dichos cimientos se ha de profundizar hasta encontrarle menos firme para su formación con aprobación de un maestro perito nombrado por parte de los apoderados y maestro.

2º) Que la fábrica de dicha iglesia ha de ser de orden dórico, con embasamiento y zócalo y las pilastras han de tener veintiún pies de alto con su capitel, que es donde deben tener su arranque los arcos y en cuanto al arreglo y proporción, que ha de guardar el maestro en la cantería ha de ser de esta forma: todas las hiladas han de guardar proporción de nivel por la parte exterior e interior como las puertas de dicha fábrica con la inteligencia que las hiladas de cantería para dichas puertas han de alternar una de tizón en forma de franqueo que pase todo el hueco de la pared y otra de ligación con el complemento de que su escorzo coja el grueso de la pared y que el cerramiento de dichas puertas y ventanas ha de ser de vuelta equilátera al frente con piedras pasantes a todo el grueso de la pared.

3º) Las esquinas que ha de llevar dicha fábrica de la iglesia han de ser de piedra de la cantera de Aromedo, de buena calidad y se advierte que los estribos y esquinales se han de acompañar con sillares labrados por sus cabezas, como los branzalotes de los estribos se han de acompañar de la misma forma y que la cantería ha de ser labrada a escora apurada y bien arreglada y en cuanto al cuerpo de la iglesia por la parte exterior debe el maestro arreglarse al alzado que le muestra el diseño, y la torre debe tener un tránsito por la parte exterior con un cerco que se ha

de formar de cantería del extremo de la esquina de dicha torre al rincón donde confina la pared de dicha iglesia, unida con dicha torre, en el que formará una escalera arreglada, que venga a recibir la entrada de la puerta de la torre donde se formará el interior de un hueco con una bóveda de cantería, la que debe quedar con la superficie del piso del coro, por la parte superior de la torre se formará un caracol, que se ejecutará con escalones de cantería con un alto de ocho pulgadas de paso y en lo demás se ejecutará su fábrica como lo muestra el alzado de la torre y que debajo del arco que ha de sostener la escalera, que recibe la puerta de la torre se ha de hacer una ventana, que será útil y práctica para dar luz a la pila de bautismo, la que se ha de colocar bajo la bóveda que está debajo del caracol.

4º) Las pilastras del cuerpo de la iglesia han de tener el frente de piezas enteras, sin cortapuntas y ninguna en sus frentes y la pilastra del arco toral de la pared norte se ha de acompañar de una escalera para el púlpito, el que formará acompañado de dicha pilastra de forma ochavada y en el dicho pilar a la altura correspondiente se ha de quedar un hueco para que se introduzca alguna porción de repisa para que tenga alguna superior el pilarote que la ha de recibir, el que se ejecutará bien arreglado.

En cuanto a las capillas y su crucería debe ser su fábrica sin pintura ni color ninguno en la forma que se ha de hacer cargo el maestro, que quedare con los señores diputados nombrados, que quieren que las capillas de crucería se arreglen a la forma que ya se ha ejecutado en las de la iglesia de Tresabuela, y en cuanto a la bóveda de media naranja ha de llevar para su formación en el sobrelecho de la cornisa de su anillo seis reimplantes de media vara de frente y tres pulgadas de resalto al frente y los intermedios de dichos reimplantes se cerrarán de cascote de grano con buen material y buena mezcla y en el intermedio de los dos reimplantes de la parte sur se ha de formar un óvalo en el lugar correspondiente y a proporción para el recibimiento de la luz que comunicará la claraboya que se halla en la pared maestra.

5º) El frente del altar mayor ha de llevar cuatro hiladas de grada con grueso de cuatro pulgadas cada una, que la última debe quedar arreglado su piso a la solera de la sacristía con el desahogo correspondiente en la puerta para el tránsito y paso de los sacerdotes, y en todo lo que quedare al descubierto en el altar mayor, la grada superior se ha de losar con losas labradas de cantería bien ajustadas y arregladas en la superficie de su piso y así mismo las colaterales y capilla mayor que acompaña la media naranja y en sus superficies deben ir de losas arregladas a los huecos repartidos en dichas capillas sus sepulturas con el largo de siete pies y tres de ancho con

sus guarniciones por los lados del hueco de dichas sepulturas, las que deben llevar surco de cuatro pulgadas para el asiento de las losas que cierran el buque de dichas sepulturas, haciéndose el cargo de que las guarniciones han de quedar firmes y sujetas para que en ningún tiempo se puedan mudar, sólo las que encierran su hueco para el entierro de los difuntos y lo demás que queda del cuerpo de la iglesia y hueco de la torre debe quedar losado sin arreglo de sepultura, pero todo sujeto a regla y nivel a la solera que queda notada y acompañada en el frente de las dos colaterales, una grada en cada frente en el mismo alto que están las del presbiterio.

6º) La formación del piso del coro se ha de ejecutar sobre un arco de cantería frente a donde deben tener sus asientos las viguetas de la parte de la pared que hace a la torre del lugar correspondiente a su nivel se introducirán o deben quedar tres canes de piedra bien labrados para el asiento de la viga principal donde sentarán las viguetas que resultan del arco que ocupa lugar de viga sobre el que se formará pasamanos de balaustres torneados de madera de castaño como los balaustres de los dos tránsitos de la escalera, de la misma calidad con pilaretes y pasamanos de roble y en los pasos de escalera el primer tránsito será de piedra y bocel con su filete y media caña y una distancia de dos varas, y el segundo tránsito será un paso de madera de roble con la misma moldura que se cita en los de piedra y que en los lados de la puerta principal se han de hacer dos piletas para el agua bendita con alguna porción de piedra, que sobre de sus vacíos, lo que se introducirá en la pared que en la sacristía da a la parte del mediodía. En la pared que mira al oriente se ha de hacer un aguamanil con una concha para su cubierta, que debe servir para lavatorio de manos.

7º) Las puertas y ventanas de la iglesia han de ser de madera de castaño a excepción de la puerta principal que ha de ser de nogal, y unas y otras de la fábrica y hechura que mandasen los nombrados, como también las cerraduras y las ventanas de la sacristía y claraboyas demostradas en el alzado han de llevar rejas de obra, de manera que las distancias de los intermedios que cruzasen dichas rejas no han de distar una de otra nueve pulgadas arriba, con la inteligencia que los huecos de las claraboyas de la parte exterior del frente han de llevar vidrieras.

8º) La armadura de madera para la media naranja se formará con cuatro rejas tirantes a los cuatro ángulos, los que se ajustarán a su remate en forma de tijera, los que tendrán sustento sobre la unión y junta que hacen las soleras de dichos asientos, los que deben ir unidos a media madera y clavados con clavos de hierro y a la distancia de tres varas debe llevar en cada ángulo una viga para sostener los tiran-

tes, recibiendo en ellos su asiento y que las dichas vigas a la distancia citada por cada lado de sus ángulos se encaballarán a media madera en las soleras y clavadas con clavos de hierro y el remate de la dicha media naranja se ha de ejecutar de cantería de cuatro piezas enteras vaciadas por la parte interior y del grueso de ocho pulgadas y que las tejas queden sujetas debajo de la basa medio pie y en cuanto a las capillas colaterales y presbiterio se debe formar la armadura de madera a la altura correspondiente introduciendo en los tres frentes dos canes para el asiento de la solera, que ha de recibir los tirantes de sus ángulos y en lo demás seguirá el arreglo de la media naranja en sus ángulos y en cuanto a la armadura del cuerpo de la iglesia tendrá su asiento sobre tijeras que tendrán el mismo asiento sobre tres tirantes y los ángulos que confinan a la pared o puerta de la torre y seguirán sus ángulos la proporción de los antecedentes.

9º) El remate de la aguja de la torre, el chapitel se ha de ejecutar de cantería con el grueso de diez pulgadas sus lados y la arena que necesitase dicha obra para su mezcla ha de ser del término del lugar a donde señalasen los nombrados apoderados.

10º) Las sacristías han de ser de crucería, con la figura que se halla delineada en el plano y las capillas y el cuerpo de la iglesia llevarán las claves que se muestran en el plano, y la crucería de todo será como va expresado en la cuarta cláusula y que por no ir demostrado los arcos formeros de las capillas no deja de estar obligado el maestro a su fábrica como de todo lo demás expresado.

11º) La tabla que ha de llevar para el sustento de la teja ha de ser de buen roble, aserrada y clavada con clavos de hierro y el maestro queda con la obligación de recibir los materiales de toda clase que existan y tiene la iglesia hecha en este dicho lugar, por la cantidad que tasen dos peritos nombrados uno por parte de los apoderados y el otro por la del maestro, en quien quedare dicha obra, lo que se ejecutará pasado que sea el día de su remate y cuando que sea pedido por los referidos apoderados y no se conformando los peritos en dicha tasación se nombrará por las partes un tercero en discordia, y procedida que sea dicha tasación podrá el maestro demoler la dicha iglesia como está de su cargo para cuando llegue el caso de plantar la nueva, y se le deberá desfalcar el valor en que fue tasada dicha iglesia del primer dinero que recibiese por cuenta de la nueva, y el terreno que está circundante por la parte de afuera ha de quedar sujeto a andar y con la hechura de diez pies y pié y medio más abajo que el piso de dentro para el desagüe de la humedad que concurre en dicho sitio y en la puerta principal para el piso de su entrada ha de echar

con el bote (distancia) de media toara al frente y extremos de las puertas la pila de bautismo, que ha de hacer dicho maestro como la que se halla en la iglesia nueva de Tresabuela y colocarla en el sitio que queda expresado.

12º) Que dicha iglesia nueva la ha de dar ejecutada dicho maestro dentro de tres años, la ha de entregar con la seguridad que previene el derecho, siendo reconocida por dos maestros nombrados uno por cada parte y siempre que a dichos nombrados se les ofrezca reconocer la obra por medio de persona perita o por sí mismos, lo podrán ejecutar, y reconociendo que el maestro no cumpla con la ley y condiciones según va explicado, lo mandarán demoler y hacer a su costa.

13º) Que las maderas de toda clase que necesitase la dicha iglesia han de proceder para su corta al señalamiento de los dichos nombrados, lo que ejecutarán siempre que por dicho maestro les sea pedido.

14º) Que dicho maestro pueda usar libremente de las canteras y caminos que hay en el término de dicho lugar para la conducción de los materiales que se necesiten para dicha nueva iglesia.

15º) Los pastos para los bueyes que trajere dicho maestro para la conducción de los materiales se le darán en los términos comunes de este lugar y a las parejas que a dichos nombrados les pareciere ser prestas para dicha obra.

16º) Las puertas de madera que quedan referidas han de llevar clavos de estrellas, bajo de cuyas condiciones deberá el maestro dar concluida y ejecutada a toda costa la fábrica de dicha iglesia, como es de cantería, carpintería, cerrajería, teja, vidrieras, lamillas y bancos, con llave en mano y con arreglo a la planta y condiciones que van expresadas y si dicho maestro faltase en poca o mucha parte a lo que va expresado lo podrán ejecutar dichos nombrados apoderados a costa de dicho maestro y sus fiadores.

17º) Que el dinero en que fuese rematada dicha iglesia se ha de entregar por dichos apoderados en seis tercios: el primero andando las fianzas a satisfacción de los apoderados para dar principio a la obra; el segundo se le dará cuando esté concluido el primer talud; el tercero estando la obra hilada y concluidos los capiteles; el cuarto cuando el remate de la cornisa y cerrados que se hallen los arcos; el quinto se le entregarán concluidas que estén las capillas, media naranja y torres; el sexto y último se le dará entregada que sea por los peritos la referida iglesia en la misma forma que fue expresado.

18º) Del primer tercio que queda expresado se le deberá entregar al maestro, dadas que sean las fianzas, seis mil reales de vellón y lo restante de dicho tercio se

le dará principiada que sea la obra, cuyas condiciones, según la forma que van puestas consideran los apoderados y el maestro ser correspondientes para la fábrica de dicha iglesia en precio y cuantía de noventa mil reales, no obstante resulta de los edictos en casi mil con inclusión del retablo, cuyo edificio queda de cuenta de dichos apoderados y para que conste lo firmaron dicho maestro y apoderados en el lugar de Puente Pumar a quince días del mes de setiembre de 1774, de que doy fe. Aparecen las firmas de Ángel Sánchez Abaño y Domingo de Terán Gómez. Chancillería de Valladolid, Ejecutoria 3390,0020, págs. 8-11.

–FUENTES DOCUMENTALES–

Archivo General de Indias.

Contratación: 5489, N.5, R.20 - 5494, N.3, R.71 - 5499, N.107 - 5504, N.28 - 5508, N.2, R.43 - 5516, N.50 - 5521, N.23 - 5525, N.2, R.23 - 5526, N.3, R.16.

Audiencia de Santo Domingo: 2252, Documento Nº 199, y 2253, Documento Nº 275.

Audiencia de México: 2493, Nº 43-13.

Archivo Histórico Nacional.

Consejos, 20235, Exp.3

Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.

Registro de Ejecutoria 3390,0020

Archivo Histórico de Cantabria.

Ensenada, Legajo 660 - Libro 43 - Folio 274

Ensenada, Legajo 661 - Libro 43

Ensenada, Legajo 784 - Libro 43 - Folio 362

Archivo Histórico de Polaciones.

Caja 4: DO 403 - Caja 5: DO 573; DO 574; DO 576 - Caja 6: DO 612; DO 635 - Caja 7: DO 703 - DO 709; DO 716 - Caja 8: DO 845 - Caja 10: DO 1038; DO 1102.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel y SOLDEVILLA ORIA, Consuelo: *Jándalos*. Universidad de Cantabria, Santander, 2013.

BORCHART DE MORENO, Christiana R.: *Los mercaderes y el capitalismo en México 1759-1778*. Fondo de Cultura Económica, México, 1984.

BRADING, David A.: *Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1878)*. Fondo de Cultura Económica, México, 1983.

CASTILLO MUSQUIZ, Luis Arturo de: *Los hermanos Rábago Gutiérrez. Almacenistas de México en el siglo XVIII*. Instituto de Investigaciones Históricas, México, 2013.

CALVENTE IGLESIAS, Virginia: *El Retablo de los Castaños Maíllos*. Santander, 2004

CALVENTE IGLESIAS, Virginia: *Barcenillas de Cabuérniga. Historia de sus gentes y su proyección en Cádiz y América*. Llar, Madrid, 2010.

CANALES RUIZ, Jesús: *Cien Cántabros en México*. Asamblea Regional de Cantabria, Santander, 1990.

COMELLAS GARCÍA DE LLERA, José L.: *Sevilla, Cádiz y América*. MAPFRE, Madrid, 1992.

CRESPO LÓPEZ, Mario: *Cantabria y Cádiz. Guía Histórica de una relación secular*. Ed. Tantín, Santander, 2013.

DOMINGUEZ MARTÍN, Rafael y CERUTTI PIGNAT, Mario: *De la colonia a la globalización. Empresarios cántabros en México*. Universidad de Cantabria, Santander, 2006.

GARCÍA-BAQUERO, Antonio: *Cádiz y el Atlántico*. Diputación Provincial, Cádiz, 1976.

GONZÁLEZ-COTERA GUERRA, José María: *Pasajeros a Indias de Liébana y sus valles circundantes (1503-1790)*. Madrid, 2005.

MARURI VILLANUEVA, Ramón: «De la vieja Montaña a la Nueva España: Los caminos de la nobleza titulada». En *Burgueses y ciudadanos en la España Moderna* / coord. por Francisco José Aranda Pérez, Cuenca, 2013.

MARURI VILLANUEVA, Ramón: «Poder con poder se paga. Títulos nobiliarios beneficiados en Indias (1681-1821)». *Revista de Indias*, vol. 69 - Nº24, Madrid, 2009, págs 207-239.

PÉREZ VEJO, Tomás: «Vizcaínos y montañeses. La representación de una élite en la Nueva España del siglo XVIII». En *Arte y Mecenazgo Indiano del Cantábrico al Caribe*, Ed. Trea, Gijón, 2007.

PÉREZ VEJO, Tomás: *La vida como estereotipo. Memorias de un comerciante montañés en la Nueva España del siglo XVIII*. wwwacademia.edu 1100580.

POLO SÁNCHEZ, Julio J.: «La nación montañesa en Nueva España. Retratos de la sociedad colonial». En *Arte y Mecenazgo Indiano del Cantábrico al Caribe*. Ed. Trea, Gijón, 2007.

POLO SÁNCHEZ, Julio J.: «Élites peninsulares en la América colonial. Expresiones de poder y tornaviaje artístico». En *Imagen y documento* / coord. por J. García Nistal, Ed. El Forastero, León, 2014.

RUIZ RIVERA, Julián B.: *El Consulado de Cádiz. Matrícula de Comerciantes, 1743-1834*. Diputación Provincial, Cádiz, 1988.

CORRESPONDENCIA EPISTOLAR DE D.^{n} JUAN ANTONIO MONTES, GOBERNADOR DE CHILOÉ

PABLO A. PÉREZ

Resumen: Esta nota reproduce cuatro cartas inéditas entre D.^{n} Juan Antonio Montes y la duquesa de Osuna y Benabente, a fines del siglo XVIII. Las mismas relatan distintas impresiones de Montes sobre la situación política y militar, así como costumbres de Chiloé, lugar sujeto a su gobernación.

Se incluyen también noticias biográficas del gobernador así como su genealogía y descendencia conocida, que incluye la singularidad de contar a una de sus hijas quien, nacida en Chiloé, fue madre de uno de los marqueses de Chinchilla.

Palabras clave: Chiloé, costumbres, gobernador, Montes, genealogía.

Abstract: This note reproduces four unpublished letters between D.^{n} Juan Antonio Montes and the duchess of Osuna y Benabente, in late XVIIIth Century. They expose different impresions from Montes about the political and military situation, as well as habits from Chiloé, whose jurisdiction he ruled.

There are also included bibliographical notices about the governor as well as his genealogy and known offspring, which includes the singularity of counting one of his daughters who, born in Chiloé, was the mother of one of the Marquises of Chinchilla.

Keywords: Chiloé, Habits, Governor, Montes, Genealogy.

1. Introducción.

Chiloé fue una antigua dependencia española ubicada en el extremo sudoccidental del Imperio colonial americano. Posee una cultura inmensamente rica y es en último tiempo objeto de distintas investigativaciones, en consideración a la lingüística, a la supervivencia de tradiciones y, en definitiva, a la Historia toda. La zona fue marcada en siglos pasados por un aislamiento muy importante, y sus plazas –si bien apetecidas por potencias extranjeras– no eran un destino muy buscado.

La jurisdicción de la gobernación de Chiloé comprendía el archipiélago de igual nombre formado por la Isla Grande, las islas adyacentes de la costa oriental (con unas veinticinco pobladas) y los establecimientos de tierra firme en el continente; siendo habitada toda esta geografía a fines del siglo XVIII por unas 23.000 almas (cifra compuesta por indios domésticos y españoles).[1] La provincia dependió primero de Chile (1567-1768) y después del virreinato del Perú (desde 1768 hasta su incorporación a la república, en 1826);[2] y se encontraba dividida en tres curatos: el de Santiago de Castro, el de San Antonio de Chacao y el de San Miguel de Calbuco, comprendiendo en los últimos años del siglo XVIII diez partidos, y éstos

---

(1) URBINA BURGOS, Rodolfo: «Notas para el estudio del oficio de gobernador de Chiloé», *Revista Chilena de Historia del Derecho* Nº10, 1984, pág. 216.

(2) URBINA BURGOS, Rodolfo: «La Gobernación de Chiloé. Gobernadores y sociedad en los siglos XVII y XVIII», Juan Guillermo Muñoz Correa, *Instituciones y funcionarios en Chile colonial*. Santiago de Chile (Chile), Departamento de Ciencias Históricas, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile, 1992, pág. 125; URBINA BURGOS, Rodolfo: *Gobierno y sociedad en Chiloé colonial*, Valparaíso (Chile), Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2013, pág. 42.

82 pueblos, tanto de españoles como mixtos y de indios.[3] Administrativamente, la gobernación de Chiloé se elevó a intendencia por Real Cédula de 19/5/1784.[4]

La presencia de cántabros en la provincia de Chiloé se verifica ya desde temprano tiempo de la colonia, extendiéndose a lo largo de siglos posteriores.[5] En este trabajo se transcribirá correspondencia entre D.n Juan Antonio Montes, natural de una pequeña localidad de valle de Polaciones y que estuvo al mando de la gobernación de Chiloé a fines del siglo XVIII,[6] y la entonces duquesa de Osuna y Benavente,[7] con quien le unían lazos de amistad. Además de una breve biografía del gobernador, se incluye su genealogía al final del escrito.[8]

---

(3) URBINA BURGOS, Rodolfo: «La Gobernación...», 1992, pág. 126.

(4) URBINA BURGOS, Rodolfo: *Gobierno y sociedad…*, 2013, pág. 42.

(5) Valgan como ejemplos cronológicos: Juan de Villegas (torancés llegado en el siglo XVI, y ascendiente de varios e importantísimos linajes troncales de Chiloé); Eusebio Martínez-Conde (hijo legítimo de D.n Juan Santos Martínez Conde y de D.a María López Montecón, vecinos de Vejorís en el valle de Toranzo; casado en 1786 con María Apolonia Asensio, hija legítima de D.n Cipriano Asensio y de D.a Esperanza Oyarzun); Francisco Padín (natural de la provincia de Santander; hijo legítimo de José Ramón Padín y de Josefa Vidal; casado en 1895 en Ancud con Orfilia Díaz, hija legítima de Bonifacio Díaz y de Rosario Núñez); Antonio Olea Fernández (natural de Santander; hijo legítimo de Antonio Olea y de Antonia Fernández; casado en 1896 en Quemchi con Amelia Márquez, hija legítima de Miguel Márquez y de Antonia Vargas); Pedro Jesús Sandoga (natural de Santander y domiciliado en Caipulli; casado en 1898 en Tenaún con María Lucinda Muñoz, hija legítima de Juan Bautista Muñoz y de Milagro Navarro), etc. Llama la atención la frecuencia de emigrantes cántabros a fines del siglo XIX. Un estudio pormenorizado que involucra a estas personas se encuentra actualmente en preparación.

(6) Se le hace en el cargo desde marzo de 1776 hasta 1779 (ROA Y URSÚA, Luis de: *El reyno de Chile (1535-1810)*, Valladolid (España), Consejo Superior de Investigaciones Científicas Instituto «Jerónimo Zurita», Sección de Historia Moderna «Simancas», 1945, pág. 964, Nº 4094), lo cual sin duda es una confusión, como podrá analizarse más adelante.

(7) El documento base para esta investigación se encuentra en el Archivo Histórico Nacional, bajo la denominación OSUNA_CT_317_D_3, fechado en 1797.

Tanto el manuscrito epistolar como la genealogía del militar son inéditas en la historiografía hispano-americana.

2. Datos biográficos de D.n Juan Antonio Montes.

D.n Juan Antonio Montes fue nacido el 28/4/1756 en San Mamés.[9]

Ingresa en las Reales Guardias; y consta asimismo su entrada, junto con la de su hermano, en el Real Seminario de Nobles (1766),[10] a la tempranísima edad de diez años.

Siendo cadete de Reales Guardias de Infantería Española estudia Matemáticas en la Real Casa por espacio de los ocho años en que fue seminarista del Real Seminario de Nobles, mereciendo que el director general, D.n Vicente Doz, pusiese a su cargo la enseñanza del curso, cuya comisión desempeña gratuitamente, para mayor instrucción del joven.[11] Este centro de formación académica, que hacía también de antesala de la Corte y de nexo entre la periferia y el poder central, permitió a sus seminaristas la promoción hacia los puestos más destacados de la monarquía,[12] para lo cual los mismos tenían una preferencia absoluta según el Real Decreto de Fernando VI de 1755.[13]

Consta como residente en Madrid junto a su hermano (1773).[14]

---

(8) Debe expresarse especial agradecimiento al señor Francisco Rosales Martín, archivero de la Real Maestranza de Caballería de Ronda, por haber facilitado el acceso a la documentación custodiada en este Archivo.

(9) Se le hace nacido en 1722 (ROA Y URSÚA, Luis de: *El reyno de Chile (1535-1810)*, 1945, pág. 964, Nº 4094), lo cual es un error.

(10) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108. 1766.

(11) *Gazeta de Madrid* Nº 11. 6/2/1781, pág. 100.

(12) ANDÚJAR CASTILLO, Francisco: «El Seminario de Nobles de Madrid en el siglo XVIII. Un estudio social», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejo III: Ingenios para el mundo: sociedad, saber y educación en la Edad Moderna*. Universidad Complutense de Madrid, 2004, págs. 224-225.

(13) SOUBEYROUX, Jacques: «El Real Seminario de Nobles de Madrid y la formación de las élites en el siglo XVIII», *Bulletin hispanique*, vol. 97, Nº 1. Pessac (Francia), Université Michel de Montaigne Bordeaux, 1995, pág. 209.

(14) *Gazeta de Madrid* Nº 11. 6/2/1781, pág. 100.

Corrían los últimos meses del año 1790, y desde fines de septiembre D.ⁿ Juan Antonio Montes era segundo teniente de fusileros del Regimiento de Reales Guardias de Infantería Españolas.[15] En octubre declaraba tener 33 años, y solicitaba el consentimiento para casar con D.ª María Teresa García, de 35 años y de origen ceutí, anuencia otorgada por su futura suegra el 25/9/1790 en Barcelona, y cuya respectiva autorización castrense fue concedida por Su Majestad el 19/11/1790 en San Lorenzo.[16] No se tiene noticia del lugar en que se celebró el casamiento, aunque acaso pudo haber sido en Madrid (donde residía el novio) o en Barcelona (donde vivía la novia).

Siendo capitán del Regimiento de Reales Guardias de Infantería Española fue nombrado gobernador intendente de Chiloé (12/10/1795 en San Lorenzo),[17] por relevo del brigadier D.ⁿ Pedro Cañaveral y Ponce (28/10/1795),[18] enviándosele al virrey del Perú un Real Despacho por ello y advirtiéndose en él de la dispensa del pago de la media annata (9/11/1795 en San Lorenzo).[19] Fue el último gobernador de Chiloé en el siglo XVIII.[20]

Al conferírsele el cargo se le especifica un sueldo de 6.000 pesos mensuales (octubre de 1795 en San Lorenzo).[21, 22]

---

(15) Archivo General Militar de Segovia. Expediente matrimonial 3926. D. Juan Antonio Montes de la Puente. 1790.

(16) Archivo General Militar de Segovia. Expediente matrimonial 3926. D. Juan Antonio Montes de la Puente. 1790.

(17) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(18) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7122,7; Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(19) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,6; Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(20) OLGUÍN BAHAMONDE, Carlos: *Instituciones políticas y administrativas de Chiloé en el siglo XVIII*. Santiago (Chile), Editorial Jurídica de Chile, 1971, pág. 47.

(21) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7122,7; Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(22) También menciona la bibliografía que en su título de gobernador (19/11/1795 en Aranjuez) no se especifica que reciba sueldo especial alguno (URBINA BURGOS, Rodolfo: «Notas para el estudio...», 1984, pág. 213), lo cual en principio no concuerda con la documentación consultada.

Tras rendir el pleito homenaje ante el Real y Supremo Consejo de Indias, se le concede el acostumbrado pasaporte de mar para transferirse al nuevo destino en compañía de su mujer, una hija y tres criadas (16/11/1795 en San Lorenzo).[23] Zarpa desde La Coruña a bordo de la fragata correo de *S. M. La Princesa* (5/1/1796), arribando después de casi tres meses de navegación al puerto de Buenos Aires (29/3/1796).[24]

En agosto de 1796 se encuentra en la ciudad de Mendoza, e indica que un aire perlático primero, y luego los pasos cerrados de la Cordillera de los Andes, le impiden seguir viaje a Lima como tenía previsto,[25] por lo que se trasladará a Valparaíso.

Presta nuevamente pleito homenaje ante el marqués de Avilés, gobernador y capitán general del Perú (17/12/1796 en Santiago de Chile),[26] habiendo dicho:

> *Jncada la rodilla derecha puesta la mano Jzquierda en la de su Excelencia, y la derecha en el puño de su Espada que prometia y se obligava a su Magestad y en su Real nombre a su Excelentisimo Señor Virrey Governador y Capitan General del Perú; y por subdelegacion al Excelentisimo Señor Capitan General de este Reyno, presente à esta Escritura, que se portará bien y fielmente en el uso, y exercisio de Governador Militar de dichas Yslas, y que las mantendrá en su Real nombre, y no las entregará ni rendirá hasta morir a ningun enemigo, ni a otra persona que a la de Su Magestad o a quien se dignare mandarle por Cedula firmada de su Real mano, y que en razon de ello assia Juramento solemne con pleyto menage, qual se requiere haser, segun fuero y costumbre de España.*

Habiendo pasado esta formalidad, se embarca en el bergantín de S. M. *El Limeño*, rumbo a San Carlos de Ancud, destino al que arriba el 11/2/1797.[27]

---

(23) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,8; Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(24) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(25) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6887,49.

(26) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(27) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

Toma posesión efectiva del gobierno de Chiloé el 12/2/1797,[28] desde cuya fecha, conforme a los Reales Despachos, comienza a disfrutar de su sueldo, según certifica Juan de Perrault y Otero, ministro interino de la Real Hacienda en la Provincia de Chiloé.[29]

Habiéndose reunido ya una Junta de Guerra (8/3/1797),[30] se entera mediante oficio reservado del recelo que existe de que se produzca un próximo rompimiento con Inglaterra (23/7/1796), y celebra otra reunión más (el 23/3); avisa al Príncipe de la Paz y le manifiesta el cuidado que le da el archipiélago a su mando (31/3/1797 en San Carlos).[31] En las Juntas se plasma un interesante informe de los accesos y las costas de Chiloé, con una división territorial de su jurisdicción.

No hay mayores noticias por espacio de casi dos años, hasta que el cirujano latino de los Reinos del Perú, Vicente González, quien se encontraba comisionado para la asistencia de las tropas de Chiloé, certifica respecto a la salud del gobernador (8/2/1799 en San Carlos)[32] que:

---

(28) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(29) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(30) Concurrieron a ella además del convocante Montes: D.n Pedro Cañaveral y Ponce, brigadier de los Reales Ejércitos y gobernador que acababa de ser de aquella provincia; D.n Juan Olaguer Feliú, capitán de infantería e ingeniero ordinario de los Reales Ejércitos; D.n Felipe Martínez, teniente de navío de la Real Armada y comandante del bergantín del rey *San Gil*, alias «El Limeño», a la sazón anclado en el puerto de San Carlos; D.n Manuel Montoya, capitán de una de las tres compañías de la dotación de Chiloé y comandante interino de ellas; D.n Antonio Correa, capitán del Real Cuerpo de Artillería; D.n Bernardo Montuel, teniente del mismo y comandante del mencionado cuerpo en la provincia de Chiloé; y D.n Antonio Media-Aldea y D.n Pedro Hurtado, piloto de la Real Armada y pilotín de dotación de dicho bergantín. A la segunda Junta celebrada acude la misma gente, excepto D.n Antonio Media-Aldea (Archivo General de Indias, Estado 85, Número 46).

(31) Archivo General de Indias, Estado 85, Número 46.

(32) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,7, fojas 6 y 6v.

se halla padeciendo el tiempo de trece ã catorce meses de una Apoplexia humeral, con bastante elevacion de la cabidad natural, fotiba de la vital, y destilacion de la animal ã esta; y otros sintomas patomonicos que acompañan ã esta enfermedad, provenida de una pletora universal; coadyuvada del excesivo trabajo de dicho señor, la vida sedentaria, y el poco exercicio, por razon de las continuas intemperies de este Clima, las que aun para sus naturales les son casi intolerables.

Indica a S. M. que no le es posible subsistir, sin riesgo de perecer, en tierra con un clima tan duro como el de Chiloé, por lo que solicita ser removido con la consideración de su grado y empleo en vigor a otro mando en mejor ambiente, o que le sea permitido regresar a España con el ascenso que la piedad de S. M. estime digno, para poder atender al remedio de su salud y aprestarse a servir con utilidad a la Monarquía (2/9/1799 en San Carlos de Chiloé).[33]

En un oficio al marqués de Osorno y virrey del Perú, indica encontrarse desde hace dos años «*enteramente postrado, è incapaz de dedicacion alguna*» y solicita ser relevado de su mando, al mismo tiempo que comunica la resolución que ha adoptado de remitir a su familia (que especifica en su mujer y una hija) a Valparaíso o a otro de los puertos de Chile (3/9/1799 en San Carlos de Chiloé).[34]

A fines del mismo año los cirujanos de la plaza de San Carlos, Pedro José de Acosta y Vicente González, certifican encontrarse medicinando al señor gobernador, quien tiene afectado su hígado y sufre una hidropesía anasarca (4/12/1799 en San Carlos de Chiloé).[35]

Montes se traslada por graves y notorios quebrantos de su salud al puerto de Valparaíso, a bordo del paquebot de comercio *Nuestra Señora de Copacabana*; a causa de ello le es conferido el mando político y militar interinamente a D.n César

---

(33) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,7, fojas 6.

(34) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,10, fojas 3 y 3v.

(35) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,7, fojas 8v-9v.

Balbiani,[36] comandante principal de todas las tropas veteranas y de milicias de Chiloé,[37] habiéndose de pasar los correspondientes oficios al Ilustre Cabildo de Castro, al Ministerio de la Real Hacienda, a los Jueces Ordinarios de los Partidos, al Presidente de Misiones y demás jefes que corresponda (20/2/1800).[38] El paquebot zarpó de Castro el 28/2/1800.[39]

---

(36) D.n César Balbiani fue nacido en 1752 en Turín, constando noble y entrando como cadete en el Regimiento de Milán el 16/9/1763. Está documentada su participación en el sitio de Gibraltar durante los años 1782 y 1783; y sirve como teniente coronel y comandante de las tropas de Chiloé desde el 30/1/1791 (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7288,11), por cuyo motivo obtuvo licencia para pasar a América, dejando a su mujer en España, el 8/10/1791 en San Lorenzo (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7098,22). A pesar de constar en su hoja de servicio ser de salud quebrantada, D.n Manuel Montoya observa que «*Este Com.te es celoso, y tiene inteligencia*» (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7288,11). Y comparte, sin duda, el mismo parecer el gobernador Montes, quien sólo encuentra en Balbiani a un sujeto dotado competentemente de las cualidades necesarias para ocupar su cargo, «*en quien se reunen conocimiento*[s] *completo*[s] *de mi sistema y modo de pensar, y del caracter y naturaleza de estos Ysleños; una justificacion y desinteres poco comunes* [...]» (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,10, fojas 5v). Balbiani, que figura también como Balviani en la documentación a pesar de utilizar siempre en su firma las dos «b» (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,7, fojas 3) es un ejemplo de extranjero al servicio de S. M. en Chiloé, tal como fueron además D.n Carlos Oresqui y Blas Carreto, ambos nacidos en Turín y pertenecientes al Regimiento de Milán (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7288,11 y Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7285,1, respectivamente), o José Papa, bretón (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7113,7).

(37) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,10, fojas 5v.

(38) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,7, fojas 3, 10v.

(39) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,7, fojas 10v, 11.

De la Corte llega una nota reservada para que se traslade a Santiago por haber sido nombrado capitán general y presidente de Chile en reemplazo del mariscal D.n Joaquín del Pino (24/6/1800)[40] y promovido a la superintendencia de la Real Hacienda (por título del 14/7/1800). Su vida politica iba en curso ascendente, ya que fue designado en segundo lugar –después de D.n José Fernando de Abascal– como sucesor en el virreinato del Perú en caso de fallecimiento del mariscal D.n Joaquín del Pino.

Pero a pesar de hallarse tan bien conceptuado y de tener allanado el camino para un destino venturoso en el campo político y militar, el gobernador no llegó a enterarse de los mencionados nombramientos, pues la muerte le había sorprendido durante un viaje de Valparaíso a Santiago (22/3/1800).[41] Acabó sus días en la localidad de Curacaví, donde fue enterrado en la capilla.[42]

A consecuencia de este hecho, su viuda pide pasajes para volver a España junto a sus dos hijas y tres criadas, cosa que se lleva a efecto –previo pago a la Junta de la Real Hacienda de 996 pesos y un real y medio, bajo fianza de reintegro si no fuera del agrado de S. M.–[43] por haber sido facultado el virrey de Buenos Aires para costear el viaje a expensas de la Real Hacienda conjuntamente con el de D.a María Josefa de Lerín, viuda de D.n Mariano Pusterlá (gobernador de la plaza de Valdivia) y el de D.a Luisa de Esterripa, que lo era del presidente Muñoz de Guzmán.[44]

---

(40) ROA Y URSÚA, Luis de: *El reyno de Chile (1535-1810)*, 1945, pág. 964, Nº 4094.

(41) Se indica sobre su fallecimiento que ocurrió precisamente cuando iba a presentarse para tomar posesión de su cargo en la presidencia de Chile (ROA Y URSÚA, Luis de: *El reyno de Chile (1535-1810)*, 1945, pág. 964, Nº 4094), aunque hay que dudar de tal afirmación al producirse el óbito en marzo de 1800, mientras que su provisión data de junio y su título de julio del mismo año.

(42) FELIÚ CRUZ, Guillermo: *Conversaciones históricas de Claudio Gay con algunos de los testigos y actores de la Independencia de Chile 1808 1826*. Santiago (Chile), Editorial Andrés Bello, 1965, pág. 9.

(43) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,8, fojas 146v.

D.n Francisco Antonio Montes, hermano del difunto brigadier, manifiesta la deplorable situación económica en que han quedado su cuñada e hijas por los gastos extraordinarios que han hecho, y solicita a S. M. indultarlas de los costos de residencia en alivio de la familia (18/11/1800).[45]

3. Correspondencia con la duquesa de Osuna.

El intercambio epistolar tiene lugar en la última década del siglo XVIII, entre Don Juan Antonio Montes y la duquesa de Osuna y Benavente, Doña María Josefa Alonso Pimentel.[46]

Montes de seguro no estará entre los gobernadores más apreciados en Chiloé, ya que las impresiones que manifiesta son más bien superficiales y simplistas, aunque haya en ellas, sin embargo, algunas cosas interesantes y de provecho como fuente auxiliar para determinadas investigaciones.

---

(44) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,8; Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2.

(45) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7113,8, fojas 5 y 5v.

(46) Esta señora contrajo matrimonio a los 16 años con su primo el IX duque de Osuna, D.n Pedro de Alcántara Téllez Girón, y además de ser XV condesa de Benavente fue XII duquesa de Benavente, así como duquesa de Béjar, Arcos, Gandía, Plasencia, Monteagudo, Mandas y Villanueva, princesa de Anglona y de Esquilache y poseedora de otros títulos y estados (MÁRQUEZ DE LA PLATA, Vicenta María; VALERO DE BERNABÉ, Luis: *Libro de oro de los Duques*. Colección El Persevante Borgoña. Madrid (España), Prensa y Ediciones Iberoamericanas S.L., 1994, pág. 83). Fue tenida por muy encopetada y trajo un gran esplendor a la casa de Osuna, manifestado en la construcción del suntuoso Palacio de la Alameda de Osuna, decorado por Goya quien la retrató varias veces (MÁRQUEZ DE LA PLATA, Vicenta María; VALERO DE BERNABÉ, Luis: *Libro de oro de los Duques*, 1994, pág. 268). El vínculo afectivo entre el gobernador Montes y los duques debe encontrarse en que Telléz Girón fue, además de director general del Supremo Consejo de la Guerra, coronel del Regimiento de Reales Guardias Españolas (MÁRQUEZ DE LA PLATA, Vicenta María; VALERO DE BERNABÉ, Luis: *Libro de oro de los Duques*, 1994, pág. 268).

La visión parcial del gobernador no le impide mencionar que existen en Chiloé realidades muy loables y destacadas;[47] si bien esta cuestión serviría de tema para un trabajo que excede a los objetivos de la presente nota.

Las cartas reflejan, en definitiva, la percepción personal de una provincia lejana y desamparada, donde las gentes viven llenas de privaciones y observan costumbres muy ajenas a las que conoce el relator, familiarizado con el ambiente urbano madrileño y el entorno cortesano; visión que coincide en general con la de otros gobernadores foráneos.[48] Son cuatro las misivas y datan de los años 1796, 1797 y 1798. Se presentan cronológicamente a continuación para solaz del lector:

---

(47) Incluso llama a Chiloé «*preciosa colonia*» (Archivo General de Indias, Estado 85, Número 46, fojas 1v) o la califica de «*remota quanto interesante Colonia*» (Archivo General de Simancas, SGU,LEG,7134,89, fojas 3); y señala asimismo respecto de una buena defensa de Chiloé ante enemigos «*Estoy cierto de ella por la buena calidad de sus gentes, amantes del soberano en tal grado, que no he visto iguales demostraciones de respeto y veneración, à su Augusto nombre, y á quantos le representan, en quanto hé andado: los oficiales Veteranos son todos de conducta, capacidad, y desempeño; el Yngeniero Comandante tiene superiores conocimientos de toda la Provincia, y un celo poco comun, sobre una actividad que le hace muy recomendable; y el comandante de Artilleria lleva igualmente sus funciones; en estos fundamentos confío, pues aunque son pocos brazos para acudir á todos los puntos de Defensa de esta Provincia, suplirá al número la buena calidad*.», en oficio reservado al virrey del Perú del 31/3/1797 fechado en San Carlos de Ancud (Archivo General de Indias, Estado 85, Número 46, fojas 2 y 2v). Esta visión está, significativamente, en concordancia con la de otros gobernadores (URBINA BURGOS, Rodolfo: *La periferia meridional urbana. Chiloé en el siglo XVIII*, Valparaíso (Chile), Ediciones Universitarias de Valaparíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1983, p. 239; URBINA BURGOS, Rodolfo: «La Gobernación...», 1992, págs. 144-147).

(48) URBINA BURGOS, Rodolfo: *Gobierno y sociedad…*, 2013, págs. 80 y siguientes.

Carta de D.n Juan Antonio Montes (28/10/1796 Mendoza)

Exmã Señora

Muy Señora mia, y mi amable coronela: por no ser molesto, ni duplicar cartas, no he escrito à V.E. hasta ahora, habiendolo practicado con mi coronel, por quien V. E. habrà savido los sucesos de mi larga peregrinacion, hasta que desp.s de tanto correr, vine à dar fondo por siete meses en este miserable Pueblo, donde me he secado como pudiera en un mal Quartel de Cav.a no teniendo ocupacion con que distraherme; p.s ni siquiera hay una Botica en

donde poder pasar el rato desde las once à la una, que es la hora en que los Capitanes de Guard.s no tienen ocupacion alguna, à lo menos asi es constante tradicion, desde el año de 4. Facilm.te comprehenderá V.E. lo divertida que habrà estado mi muger, que ni siquiera ha tenido, como yo, la alternativa de buena, y mala salud, para alegrarse, ò afligirse, como me ha sucedido à mi, que he disfrutado de todo, guardando vigorosam.te los estilos del Pays, en donde practicam.te he experimentado, que acà todo està en razon inversa

con Esp.a: asi es que hasta las enfermedades graves por allà, aqui se desprecian, y las leves son de consequencia; el dia de S.n Pedro me diò un ayre perlatico que me torciò la boca, y algo los ojos; me asustè como es natural; busque Medico, y no lo habia; pero una buena vieja, que mata con tacito permiso del vecindario, me dixo que no hera nada, que en pocos dias quedaria perfectam.te restablecido, y sin la menor reliquia p.s este achaque hera aqui corr.te; y en efecto, con unos simples vahos calientes de una yerba con que tiñen de amarillo, llamada Guarraco, sanè en menos de quince dias, sin sangria, purga, dieta, ni cama

quando yo esperaba por lo menos un encierro de dos meses, por ser en el Rigor del Hibierno, y aun alguna insinuacion de componerme con Dios, que es lo primero que allà se hubiera dispuesto: tube dias pasados un resfriado, y si me dexo governar por la vieja me muero, p.s se empeño en que hera un tabardillo, llamado aqui Chabalongo; como yo no tenia calentura, la desprecié, procurè sudar, con lo qual, y agua de naranja me puse luego bueno.

En quanto à trajes de las mugeres es grande la dif.a con los de Espa: todas hasta las esclavas lleban un tontillo

ò abuecador con redondo, el qual forman con un aro de Cuba, y algunas lo usan de yerro, cosido à la Saya, ò zagalejo que cae debajo de la Basquiña superior, y como à palmo, y medio de los pliegues que forman la cintura, los quales siguen hasta abajo, esto es hasta pasar un poco de la Pantorrilla, formando un plegado menudo; y por rodapie se le pone una cinta ancha de otro color; queda en la figura de una Pollera, que es el nombre que aqui se dà à los Zagalejos, y Basquiña, y forma la figura mas fea, y horrible que se puede imaginar, p.s ya por la figura, y yà

por el dichoso Aro, se atan las vestiduras por debajo de la Barriga que les queda enteram.te de fuera, y la sugetan con un lienzo fino que llaman el fustàn: en fin es tal el trage que por grande que sea una sala, se llena con dos docenas de mugeres, p.s cada una ocupa algo mas del bueco de dos sillas; no usan cotillas, sino unos corpiños, ò ajustadores de Lienzo, que por allà arriba no hacen muy dec.te figura, p.o esto se remedia con ir siempre embozada, con el rebozo, que viene à ser lo que allà se llama Chale. p.o formado de un pedazo de Bayeta, el qual manejan muy diestram.te

*embozando, y desembozandose, segun la frequencia con que cada una pretende lucir, ò ser obgeto del concurso, y son muchas las que desean sobresalir; los brazos van casi desnudos, y las jubiladas llevan metida por la cabeza una especie de chaqueta manchega de las que llaman de Mangas perdidas, q.e por delante les llega à la Barriga, y por detras al talle; pero no tiene mangas, pareciendo con mas propiedad una casulla.**

El calzado es indecente, p.s el zapato es romo, y abierto de modo que salgan como doblados por varias cortaduras los dedos; no tienen tacon, y asi van enseñando hasta media pierna, que son por lo general robustos

** se llama cotona.*

cimientos, sin que hasta ahora hayamos visto unas decentes. De los usos, y costumbres habia para escribir dos resmas de papel, esto no siendo el escritor de la Secta de los Montes, pues qualq.a de estos podria alargarse a quatro.

Entre las cosas mas notables de estas tierras, la una la abundancia de Animales de todas clases; son sin distincion mas, y mayores que en Esp.a lo qual es bien molesto à los Españoles; dicenme que mas adelante son mas

mansos y llebaderos, de lo que me alegro, y tardarè poco en verlo, p.s del 15 al 20 el que viene pienso emprender el paso de esta celebre Cordillera, dirigiendome al Puerto de Valparayso, para pasar desde alli à Lima,

desde donde me volverè à embarcar para mi Ynsula de Chiloe, que es viage de 30, à 40 dias, bast.e para quedar satisfecho de aguas; en aquel destino como en qualquiera otra distancia deseo acreditar a V.E. à mi amado cor.l y à toda su preciosa familia, la sinceridad de mi reconocido afecto à tantas honrras como les he merecido siempre; sirvase V. E. hacerlo asi presente à todos, p.s yo siempre me considero individuo del regim.to de Guard.s y en calidad de tal he de implorar la protecc.n de mis coroneles, para que à lo menos formen buenas entrañas à los que manejan por allá arriba los bartulos, no dudando jamas este favor.

Muy postrado he estado, con-

fieso, y poco feliz; pero si lo habia de decir Pedro Gil, mas vale adelantar yo este paso; dèle V. E. mis finas expresiones, lo mismo que á mi Am.o Peña, Olmeda, Alventos, y Sevilla à quienes puede V. E. asegurar de mi constante memoria.

Mi muger se ofrece a V.E. con el mayor rendim.to deseando ocasiones de emplearse en su obsequio, como yo el que V.E. goce con perfecta salud una larga vida.

Mendoza 28 de Oct.re de 1796.

Ex.ma S.ra.

Bl. P. de V. E. su af.mo invariable, y apas.do Serv.or y Am.o

[firmado:] *Juan Antonio Montes*

Ex.ma S.ra. Cond.sa Duq.sa de Osuna y Venav.te.

Carta de D.n Juan Antonio Montes (13/5/1797 Chiloé)

S.n Carlos de Chiloe 14 de Mayo de 1797

Exmã Señora

Mi amable coronela y favorecedora: ya por la misericordia de Dios acabé mi peregrinacion, y desde el 12 de febrero me tiene V. E. en esta Ynsula que no tiene mas de bueno que el Sueldo, y de malo entre muchas cosas, el no haber en que gastarlo, aquí todo està en razon inversa del orbe conocido, y aun como por la disposicion del Globo terraqueo los vientos, y las estaciones del año están encontradas con las de alla, p.s el Norte es Sur, el Sur, Norte; el verano Hibierno, y la Primavera Otoño; asi las demas cosas siguen el mismo trastorno; esta Prov.a dicen que es la que se conoce mejor caracter entre los Naturales del Sur, y sus virtudes en grado heroyco son el perjuro, la injusticia y el robo, con la particularidad de que no tienen por pecado el robar, sino el que les roben; no se hable del Amancebam.to porque para eso deben tener alguna Bula, y es de admirar que siendo mas los hijos naturales que los legitimos se avengan tan bien, viviendo unos y otros en una misma casa, y comiendo en una misma mesa considera-

dos en perfecta igualdad por el P.e y por la madre; es menester venir à América para creer lo que esto es, pues aun viendolo, y tocandolo, halla repugnancia la Naturaleza. Ynfiera V. E. que serà lo demas, si esto es lo mexorcito.

La constitucion civil, politica, economica, y militar, que parece debieran haber tomado alguna imitacion de la Metropoli, en nada se le parece; en el Reynado de los Galves por reformar los daños que ocasionaba la Langosta de Corregidores, y Alcaldes, se establecieron los Yntendentes, dividiendo las Provincias en Partidos, y en cada uno un Subdelegado del Int.e, sin sueldo determinado, con lo qual ha quedado el enfermo peor de lo que estaba, porque la adm.on de Just.a ha recaido en Alcaldes Ordinarios naturales del Pays, legos, idiotas, y con todos los resabios propios de su infeliz educacion; los Subdelegados lo son por cinco años, y son regalos que hacen los Virreyes interinam.te hasta que viene la aprobacion de la Corte; ellos han de lucir à proporcion de la Dignidad que saben hacer valer à fuersa de Ostentacion, y de la tirania; se han de hacer Ricos por si acaso se acaba la veta; y resulta

que por cada Corregidor ha entrado un Ynt.e con porciòn de Subdelegados que chupan, y no producen al Rey, pues prohibidos los repartimientos, no hay quien obligue a los Yndios à trabajar, ni quien los provea de utiles è instrumentos para la labranza, y las artes, ni aun de ropas para vestirse; ellos ya son por naturaleza holgazanes,

y dados à la embriaguez, de modo que con la Chicha que beben hecha de Manzanas, y papas asadas se mantienen; de aqui es que con dificultad pasan el tributo; falta quien trabaxe las minas que es la principal riqueza de esta America, y el Rey pierde infinito en sus derechos; otros muchos males ha ocasionado el trastorno de los corregim.tos y novedad de los Yntendentes, que no quieren creèr los especuladores de por allà, en cuyo num.o me contaba yo, y veo que sobre el terreno se debe pensar de otro modo, y que se pudo con facilidad tomar otro temperam.to convinable con el bien de estos naturales, y el interes de la corona; son necesarios Jueces Realengos en las Cabezeras de los Partidos, p.s mientras subsistan los Ordin.s que se mudan cada año, robando entre lo mas florido, ò menos obscuro de las gentes no es dable arreglar la administracion de Just.a; por esto no se conoce policia chica, ni grande, y solo se ven reliquias de lo que se hizo por muchos buenos corregidores, pues no todos fueron Ladrones, y aun los que lo fueron hicieron algun beneficio. Dirá V. E., y a mi que se me dà de toda esta retayla que Montes me emboca y Montes responde que de que tras de hablar à su Coronela sino de las cosas algo interesantes de America, mayorm.te quando save que no es de las Señoras vulgares contrahidas à la vagatela, sino por esta de un Patriotismo poco comun, capaz de dar su voto, y juicioso dictamen en los verdaderos intereses del Estado. Contar yo que aquí lluebe nueve meses

del año, que paso mi vida metido en un gorro empleando doce, ò catorce ocupaciones de Alcalde de monterilla sentenciando mas Pleytos que todos los tribunales de Mad.d y sufriendo mil impertinencias, y majaderias, solo seria bueno para q.e V. E. dixera, bien empleado lo està; y que le faltaba en el Regim.to El Coronel, y la Coronela le distinguian, y honraban; merecia buen concepto á sus comp.s de; Pedro Gil atizaria, Olmeda apoyaria, Albertos se reiria repitiendo lo de todos, y vendria el pobre Montes, tras de desterrado acà en el fin del Mundo a ser, el obgeto de las cuchilladas; no obst.e pienso volverme quanto antes, y desquitarme, renunciando à todo otro empleo en America, pero no à una Comp.a de Guard.s si me quieren admitir,

p.s mi pretension es positiva, entre tanto dispense V. E. que repita mis recomendaciones en favor de mis dos Sobrinos pequeños, p.s del grande, ni acordarme quiero; no asi de los Preciosos Pimpollos dignisimos frutos del vientre de tal madre, á quienes ofrezco con el mayor respeto mi oved.a

Sirvase V. E. acordar mi memoria, y afecto invariable, a todos los sugetos de nuestra comun estimacion, y no nombro sugetos porque no se los que con la Guerra se hallaran presentes; à mi Coronel escribo como es de mi obligacion, y V. E. quedo con el respeto que siempre en Comp.a de mi muger, su mas apas.do Am.o y recon.do Subdito

G. S. P. B.

[firmado:] *Juan Antonio Montes*

Ex.ma S.ra. Cond.sa Duquesa de Benavente y de Osuna.

Carta a D.n Juan Antonio Montes (22/12/1797)

M.d 22. de Dizre de 1797.

Mui Señor mío y mi estimado amigo: Supe con efecto por mi Marido los sucesos de la larga peregrinacion de V. S., cuya muy apreciable carta de 28 de Octubre escrita en Mendoza, me hace temer todavia conocer que todavia le faltaba no poco en que divertirse hasta Chiloe. Mucho compadezco â V.S; pero no llevará à mal que compadezca mas à su pobre parienta por todas razones, pues à la verdad no ~~hemos nacido~~ estamos criadas generalmente nosotras para andar esta especie de penalidades; ~~No~~ y no és poca fortuna que no haya experimentado su salud el trastorno que pudiera temerse.

Las noticias que V.S. me dá ~~del~~ de Mendoza ~~ese pais~~ y me han divertido no poco, y particularmente la del modo en que se bisten las mugeres, pues seguramente aparecerian ridiculisimas à nuestros ojos, bien

que en cambio no estariamos nosotras mucho mas airosas â los suyos. No recele jamas V. S. poder serme molesto por mas que se dilate en sus cartas: pues antes bien le estimare qualquiera relacion que se sirva hacerme de lo mucho que acá ignoramos, õ ~~savemos~~ de que solo savemos lo que han querido mentirnos algunos viageros ã buelta de quatro cosas que han visto y sue-

len ser la unica ~~verdad~~ parte que nos refieren con verdad, quando aun esta no padeze algo por el adorno con que pretenden ellos lucirlo.

Save V.S. quanto y con quanta razon le estimamos y hemos estimado siempre tanto el Duque como yó, y así no dude jamás de que uno y otro nos interese savemos de veras de todas sus satisfacciones, y la tendremos grande en procurarselas hasta donde puedan ~~llegar~~ alcanzar nuestros

Oficios., ~~y permita la freeuencia con que suelen variárse los Ministerios~~

Reciba V. S. mil expresiones y gracias por su memoria de Peña, Olmeda, Pedro Gil, y Sevilla, Alventos está en Sevilla; pero sé que está bueno.

~~Mil~~ Dé V. S. mil expresiones à mi Señora su parienta, à quien supongo yá descansada al recivo de esta: pues la dirijo à Chiloe, como unico punto cierto, y Dios save quando llegará segun el atraso que la guerra ocasiona à toda la correspondencia marítima.

En mi familia no hai á Dios gracias novedad, pues aunque tuve en Agosto à mi Perico con malisimas viruelas, salió felicisimamente de ellas y se halla ~~con~~ enteramente bueno, = como todos sus hermanos. Mande V. S. con plena libertad à su fina amiga q.s.m.b.

María Josepha dq^a

S.^or D.^n Juan Antonio Montes. <u>Chiloe</u>

<u>Carta a D.ⁿ Juan Antonio Montes (27/2/1798 Madrid)</u>

Mui Sõr mio y mi estimado amigo: Me dexa sumamente complacida la apreciable carta de V. S. de 24 de Mayo del año pasado que acabo de recibir con la noticia de su feliz arrivo a S.^n Carlos de Chiloe despues de concluir su penosa y larga peregrinacion por ese continente, describiendome al mismo tiempo la naturaleza del Pays, su Gobierno, y costumbres politicas y morales de sus habitantes.

Contemplo el campo tan vacio y dilatado q.^e se ha ofrecido al culto, talento y perspicaz para exercitarle en curiosas comvinaciones q.^e sin duda le habran servido de distraccion en las penalidades de su largo viage, notando de paso la diversidad de climas y contrariedad de estaciones de esa parte de America ~~Yndia~~ con respecto á nuestras regi-

ones Europeas, y observando por si mismo que la corrupcion de cos-

tumbres en general en todo el globo conocido, y que no hai payses virtuosos que oponer a los relaxados; pues p.r desgracia son esta ultima clase todos à cquantos se extienden nuestras noticias, siendo esto lo unico q.e no nos mueven tanto los viageros. Lo mas lamentable es que el Gobierno de los Galvez o de sus sucesores no hayan tomado medidas justas para mejorar la educacion politica y moral de esos ~~Ysleños~~ naturales, y que la supresion de Corregidores Realengos, y creacion en su lugar de Yntendentes y subdelegados ~~no~~ hayan producido a esos Pueblos ~~tantos perjuicios en vez~~ de las ventajas que se propusieron los autores de esta mudanza: prueba clara de que el bien, õ el mal no estaba en el empleo sino que pendia de la probidad o deprabacion ~~probedad~~ de las personas ã quienes se con

fiaba de las quales tal vez lo mas atentos unicamente ã enriquecerse, y no han pensado despertar con documentos y buenos exemplos de virtud en el sueño barbaro y profundo de la idiotez nativa.

No solo no extraño que V. S. extendiese su pluma a estas materias sino que he leido con particular complacencia ~~la comparacion~~ quanto se ha servido escribirme, y me sucedera lo mismo siempre que V. S. me favorezca con sus apreciables cartas del modo al se las diere su buen humor y la estimacion particular que le merezco. Pedro Gil y Olmeda lexos de acuchillar a V. S. le han compadecido en sus trabajos y se acuerdan con frecuencia y cariño de V. S. estimando sus expresiones y celebrando el buen fin de sus viajares. Alvertos continua bueno en Sevilla como dixe a V.S. en mi carta anterior de 22 de Diciembre que no habra V. S. recibido todavia.

Tendrè mui presentes las recomendaciones de V. S. a favor de sus dos sobrinos pequeños. Mis hijos, que con el Duque y conmigo no tienen novedad a Dios grac.s, han apreciado la fina mem.a de V. S. à quien ~~devuelven~~ corresponden con mil expresiones de cariño. Y renovando yó las mias à mi S.a su Patrona, q.e con el gusto de verse quieta irà ya Movilizando los trabajos de la peregrinacion parada, deseo se verifiquen las intenciones que manifiesta V. S. de renunciar á todo empleo en mundo y de proporcionarnos la satisfaccion de verle en este; y en el ~~interín~~ interin disponga V. S. quanto sea de su agrado de su fina amiga q.s.m.b.

M.d 24. de Feb.o de 1798.

Sor. d.n Jun Antonio Montes.

4. Genealogía de D.n Juan Antonio Montes

El origen genealógico del gobernador Montes está en la localidad de San Mamés, territorio del valle de Polaciones.[49]

Se trata de un linaje hidalgo reseñado por tratadistas clásicos, aunque nunca fuera explicitado hasta el momento en relación al biografiado, como tampoco fueron tratados otros de sus linajes ascendientes.[50]

A continuación se presenta una tabla genealógica resumida, que une ascendencia y descendencia conocida del mismo, a través del linaje de varonía (que se llamará aquí Montes I, para diferenciarlo de otros que se mencionarán más adelante):

Montes I (naturales de San Mamés).

I. Francisco Montes. Casado alrededor de los años de 1580-1590 con D.ª Francisca Rada. Con descendencia en:

i. Andrés Montes. Casado con Catalina Fernández.

Con descendencia en:

1. Francisco Montes. Nacido en 1642 en San Mamés; testa en 1687. Casado en 1670 con D.ª Toribia Calzado (nacida en 1642 en San Mamés; hija legítima de Toribio Calzado y de María Pérez). Con descendencia en:

a. Toribia Montes. Aparenta ser la misma casada con

---

(49) Su linaje no debe ser confundido con otro de igual nombre, y asentado también en Chile, pero generado por José Bernardo María Pedro Montes y Orihuela, llamado usualmente José Montes y Orihuela (natural de Cádiz). Si bien consta no haberse podido filiar (GARCÍA CARRAFFA, Alberto y Arturo: *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*, tomo 56. Madrid (España), Nueva Imprenta Radio S.A., 1952, p. 168), lo cierto es que el linaje de José Bernardo María Pedro Montes y Orihuela provenía de la parroquia de San Bartolomé de Pontevedra (Galicia), y era él hijo legítimo de Juan Antonio de Montes y Fernández (quien migró a Cádiz) y de María Josefa del Carmen Orihuela y Cherri, nieto paterno de Juan Ignacio de Montes y de Francisca Jerónima Fernández; y bisnieto paterno paterno de Lucas de Montes y de María Ignacia Valladares.

Lázaro Láinez Escandón. Con descendencia natural de la zona de San Vicente de la Barquera.[51]

b. D.n Felipe Montes,[52] también llamado D.n Felipe Montes Calzado. Testó en 1743 en Potes. Casado primero con María de Rada; y luego casado en 1705 en

---

(50) Los Alonso del Campo por ejemplo, asentados en Valdeprado aunque provenientes de Campo de Bores en el Valle de Cereceda, que es el linaje de la abuela paterna del gobernador, han pasado completamente desapercibidos para la recopilación historiográfica cántabra (no son mencionados por ESCAGEDO SALMÓN, Mateo (pbro.): *Solares Montañeses. Viejos Linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos), vol. I*. Santoña (España), Tipografía Dialco-Mnemaen (C.P. del Dueso), 1925, págs. 53-57; ESCAGEDO SALMÓN, Mateo (pbro.): *Solares Montañeses. Viejos Linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos), vol. III. Santoña (España)*, Tipografía Dialco-Mnemaen (C.P. del Dueso), 1928, págs. 90-97; ni al estudiarse a los Montes, en ESCAGEDO SALMÓN, Mateo (pbro.): *Solares Montañeses. Viejos Linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos), vol. VI*. Santander (España), Talleres Tipográficos de la Librería Moderna, 1932, págs. 226-228) y otras fuentes asumen su existencia, pero no proveen ningún dato genealógico sobre ellos (MOGROBEJO, Endika de: *Diccionario hispanoamericano de heráldica, onomástica y genealogía, volumen XVIII (III)*. Editorial Mogrobejo-Zabala, 1995, págs. 145-213). Tampoco el linaje de la Puente que aquí se reseña, el correspondiente a la madre del gobernador, ha sido estudiado con anterioridad, ni recopilado por otras fuentes que han tratado sobre los de la Puente de Cantabria (ESCAGEDO SALMÓN, Mateo (pbro.): *Solares Montañeses. Viejos Linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos), vol. VII*. Torrelavega (España), Artes Gráficas Fernández, 1933, pp. 164-175; GARCÍA CARRAFFA, Alberto y Arturo: *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*, tomo 72. Madrid (España), Nueva Imprenta Radio S.A., 1954, págs. 209-217).

(51) CADENAS Y VICENT, Vicente: *Pleitos de hidalguía que se conservan en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid*. Madrid (España), Instituto Salazar y Castro, Ediciones Hidalguía, 1983, pág. 112.

(52) No debe ser confundido con D.n Felipe Montes Montes (hijo legítimo de D.n Toribio Montes y de D.a Lucía Montes), quien fue caballero de la Orden de Carlos III desde 1787.

Valdeprado con D.ª María Caloca (hija legítima de Tomás Caloca y de Josefa de la Madrid).
Con descendencia tanto del primero[53] como del segundo[54] de sus dos matrimonios.
c. Águeda Montes.

ii. Francisco Montes, quien sigue la línea.

II. Francisco Montes. Natural de San Mamés; testó en 1681 en Potes. Hijodalgo en los padrones de Lombraña (1634, 1658, 1679). Casado en 1650 en San Mamés. con D.ª Isabel Calzado (otorga testamento el 15/5/1681 en la villa de Potes;[55] hija de Pedro Calzado y de María Díez). Con descendencia en:

i. Francisco Montes, quien sigue la línea.
ii. Miguel Montes. Hidalgo (padrón del 24/8/1687 en Potes).[56]
iii. María Montes.

III. Francisco Montes, llamado luego Francisco Montes de Rada.[57] Bautizado el 8/4/1651 en San Mamés, siendo sus padrinos el licenciado Pascual Montes, cura de Belmonte, y Magdalena de la Raygada (mujer de Francisco Montes), y testigos García Montes y Francisco Montes. Hidalgo (padrón del 24/8/1687 en Potes; padrón del 14/12/1692 en Potes; padrón del 3/12/1698 en Potes).[58] Otorga testamento el 1º/6/1697 en San Mamés;[59] fallecido antes de 1704. Casado y velados en segundas nupcias el 13/6/1689

---

(53) Francisco Montes.

(54) Miguel Montes; D.n Bartolomé Montes (Ministro de los Arsenales en San Cristóbal de La Habana; gobernador del Chocó de Nueva Granada; Caballero de Carlos III); D.n Pedro de Montes, también llamado D.n Pedro Montes Caloca (casado en 1743 en San Mamés con D.ª Ángela Pérez, también llamada D.ª Ángela Pérez Alonso, y luego con Susana Gutiérrez; con descendencia de ambos enlaces); y José Montes (avecindado en Cádiz).

(55) Archivo Histórico Nacional. Estado-Carlos III, Expediente 265.

(56) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

(57) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

(58) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

(59) Archivo Histórico Nacional. Estado-Carlos III, Expediente 265.

en San Mamés con María García, también llamada D.ª María García de Cosío (natural de San Sebastián de Garabandal; bautizada el 1/12/1666 en San Sebastián de Garabandal junto a su hermana Toribia, siendo sus padrinos Francisco González de Cosío y Francisca González de Cosío, mujer de Francisco González de la Casanueva, y testigos Francisco González de Cosío –estudiante–, Juan Álvarez –maestro de niños– y Diego González de Cosío; hija legítima de D.n Juan García[60] y de D.ª Dominga González de Cosío), actuando como testigos el licenciado D.n Blas Vélez de Cosío, cura de Salceda y de Santa Eulalia, Baltasar de Terán y Francisco González de Cosío Estrada. Con descendencia del segundo de sus dos matrimonios en:

i. D.n Matías Montes, quien sigue la línea.

ii. D.ª Lucía Montes.[61] De San Mamés. Casada el 20/6/1724 en San Mamés con D.n Toribio Montes (hijo legítimo de D.n Toribio Montes y de D.ª María Sánchez). Con descendencia.

iii. Magdalena Montes. Vecina del lugar de San Mamés. Casada y velados el 6/10/1734 en Valdeprado con Manuel Alonso (vecino de Valdeprado; viudo de María de Caloca; hijo legítimo de Toribio Alonso y de Josefa Fernández).

IV. D.n Matías Montes (variante: Matías Montes de Rada).[62] Bautizado el 20/8/1690 en San Mamés, siendo sus padrinos Pedro Calzado y María Montes (mujer de Francisco Montes) y testigos Francisco Bartolomé Montes y Antonio Pérez, no habiéndolo sabido fir-

---

(60) D.n Juan García (viudo de D.ª Dominga González de Cosío), consta ser natural de San Sebastián de Garabandal, hijo legítimo de Juan García y de Catalina Fernández de Cosío (hidalgos según el padrón de 1639); y haber fallecido el 13/7/1691 en San Mamés. Sus hijos fueron: Francisco, Diego, María y Toribia; a quienes debe agregarse también Domingo García (fallecido mozo soltero de veinticinco años, el 26/10/1685 en San Sebastián de Garabandal). D.ª Dominga González de Cosío (viuda de D.n Juan García) murió el 3/5/1685 en San Sebastián de Garabandal.

(61) ESCAGEDO SALMÓN, Mateo (pbro.): *Solares Montañeses. Viejos Linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos)*, vol. VI. Santander (España), Talleres Tipográficos de la Librería Moderna, 1932, pág. 228.

(62) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

mar ninguno de los asistentes. Procurador general del Valle de Santa Eulalia (padrón del 26/7/1747 en Santa Eulalia), empadronado hidalgo junto a su madre y hermanos (padrón de 1692;[63] padrón del 22/10/1704 en Potes; padrón del 22/9/1711 en Potes) y junto a sus hijos (padrón de 2/5/1737; padrón del 26/7/1747 en Santa Eulalia).[64] Casado y velados el 12/1/1713 en San Mamés[65] con D.ª Tomasa Alonso (hija legítima de D.n Matías Alonso y de María Vélez), siendo testigos Tomás y Miguel Alonso, y otros. Vecinos de San Mamés. Con descendencia en:

i. D.n Francisco Montes. Ausente ya en 1747 (padrón del 26/7/1747 en Santa Eulalia);[66] vivo todavía en 1836, en que consta viudo.[67] Caballero de la Orden de Carlos III; tesorero general del Consejo de Hacienda de Su Majestad del Reino, en la Villa y Corte. Casado con D.ª Josefa del Duque (hija legítima de D.n José Dionisio del Duque y Muñoz y de D.ª Ana María Barrabarena). Con descendencia en por lo menos:

1. D.ª Josefa Montes del Duque. Quien sigue las liquidaciones del caudal en la partición de bienes de José del Duque Muñoz, en representación de su madre Josefa del Duque Barabarrena (documento sin fechar, hecho en Cádiz).[68]

ii. D.n Pedro Montes, quien sigue la línea.

iii. María Montes.

iv. Antonia Montes.

---

(63) CADENAS Y VICENT, Vicente: *Pleitos de hidalguía*...., 1983, pág. 24.

(64) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

(65) También se lo trae referenciado a este evento en Valdeprado (CADENAS Y VICENT, Vicente: *Pleitos de hidalguía*...., 1983, pág. 24), lo que en principio no concuerda con la documentación original consultada (Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108).

(66) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

(67) MATILLA TASCÓN, Antonio: *Índice de expedientes de funcionarios públicos. Viuedad y orfandad 1763-1862*, Tomo I. Madrid (España), Instituto Luis de Salazar y Castro-Ediciones Hidalguía, 1962, pág. 361.

(68) Archivo Histórico de la Real Maestranza de Caballería de Ronda. Archivo Familiar Avilés-Casco. Signatura C-290-7.

V. D.n Pedro Montes, también llamado en varias ocasiones D.n Pedro Montes Alonso. Nacido el 26/4/1721 en San Mamés, siendo bautizado el 4/5/1721 en San Mamés y constando por su padrino Toribio Morante y testigos Pedro Calzado y Francisco Pérez. Hidalgo (padrón del 26/7/1747 en Santa Eulalia, padrón del 28/7/1756 en las casas de Oyal, padrón de marzo de 1765,[69] y 1772)[70]. Casado el 6/9/1745 en San Mamés con D.a Josefa de la Puente (hija legítima de D.n Toribio de la Puente y de D.a Catalina Montes), siendo padrinos Francisco Montes y Clara de la Puente, su mujer, y testigos Francisco Gutiérrez, Felipe Montes y Francisco Montes. Vecinos de San Mamés. Con descendencia en los siguientes hijos:

i. D.n Francisco Antonio Montes,[71] llamado usualmente D.n Francisco de Montes. Nacido el 13/1/1752 en San Mamés, siendo bautizado el 21/1/1752 en San Mamés y constando como su padrino D.n Juan Antonio Fernández del Vaíllo, cura beneficiado del lugar de Uznayo, y como testigos D.n Toribio de Terán, cura de la Puente, y D.n Francisco de Rábago, cura de Tresabuela. Vecino de Madrid. Tesorero mayor del Consejo de Hacienda de S. M. y su tesorero mayor en 1794;[72] intendente contralor de la Real Caja (1800).[73]

ii. María Josefa. Bautizada el 12/7/1753 en San Mamés, siendo padrinos D.n Juan Antonio Gutiérrez y Catalina de la Puente, y testigos Miguel Montes y José de Terán.

---

(69) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

(70) CADENAS Y VICENT, Vicente: *Pleitos de hidalguía*...., 1983, pág. 24.

(71) No debe ser confundido con D.n Francisco Antonio Montes (hijo legítimo de D.n Pedro de Montes y de D.a Ángela Pérez), capitán de navío de la Real Armada y comandante de la fragata Santa Elena. Se conserva de este último D.n Francisco Antonio Montes un pleito de hidalguía de 1786 en donde consta encargado de Toribio Montes (teniente coronel de infantería) y Mario Montes, todos hermanos entre sí (Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Sala de Hijosdalgo, Caja 1171,19).

(72) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7134,89, fojas 19, 21.

(73) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7113,8, fojas 5.

iii. D.ª Ana María (consta «Anamaría»). Nacida el 18/7/1753 en San Mamés, siendo bautizada el 26/7/1753 en San Mamés y constando como su padrino D.n Juan Antonio Fernández del Vaíllo, cura beneficiado del lugar de Uznayo, y como testigos D.n Toribio de Terán, cura de la Puente, y D.n Francisco de Rábago, cura de Tresabuela. Ausente en Cádiz en 1764.[74]

iv. D.n Juan Antonio Montes, quien sigue la línea.

v. Manuela. Nacida el 1/1/1759 en San Mamés, siendo bautizada el 10/1/1759 en dicho lugar, constando por padrino D.n Juan Antonio Fernández del Vaíllo, cura beneficiado del lugar de Uznayo, y por madrina Catalina de la Puente.

VI. D.n Juan Antonio Montes (llamado D.n Juan Antonio Montes de la Puente, en 1781 en Madrid,[75] en 1790[76], en 1799[77] y en 1800).[78] Nacido el 5/4/1756 en San Mamés,[79] siendo bautizado por el bachiller D.n Ángel Pérez de Torices el 28/4/1756 en dicho pueblo, y constando por padrino D.n Juan Antonio Fernández del Vaíllo, cura beneficiado del lugar de Uznayo, y por madrina Catalina Montes. Siendo cadete de Guardias de Infantería, obtiene una Real Provisión de Hidalguía junto con su hermano D.n Francisco Antonio Montes y su tío D.n Francisco Montes (1773);[80] capitán del Regimiento de Infantería de Reales Guardias Españolas; gobernador político y militar de Chiloé; brigadier de los Reales Ejércitos. Expresa ser benemérito de la Real Sociedad Vascongada (20/5/1798 en San Carlos).[81] Su expediente matrimonial se encuentra aprobado a fines del 1790,[82] para

---

(74) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

(75) *Gazeta de Madrid* Nº 11. 6/2/1781, pág. 100.

(76) Archivo General Militar de Segovia. Expediente matrimonial 3926. D. Juan Antonio Montes de la Puente. 1790.

(77) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7133,1.

(78) Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7133,2.

(79) Se confunde la fecha de su bautismo con la de su nacimiento (CADENAS Y VICENT, Vicente: *Pleitos de hidalguía*..., 1983, pág. 24).

(80) Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid. Sala de Hijosdalgo. Caja 1144,57.

contraer matrimonio con D.ª María Teresa Ignacia Vicenta García, cuyo nombre también consta con la variante D.ª María Teresa García Conde (natural de Ceuta; hija legítima de D.n Juan Alejo García y de D.ª María Teresa Conde). Con descendencia en dos hijas (la primera de las cuales es nacida en la Península), de las cuales se conoce a la segunda, quien sigue:

VII. D.ª Luisa Montes.[83] Natural de Chiloé; bautizada el 22/6/1797 en San Carlos de Chiloé.[84] Casada el 13/5/1815 en la parroquia de San Martín de la villa y corte de Madrid[85] con D.n Antonio de Jesús Juan Pascual Agustín de la Paz de Chinchilla y Víctor, aunque llamado usualmente D.n Antonio de Jesús de Chinchilla[86] (natural de Cádiz; bautizado el 18/5/1787 en la iglesia parroquial de Cádiz, siendo su padrino su propio abuelo materno; maestrante de la Real Maestranza de Ronda; patrono del Convento de la Santísima Trinidad de Marbella; coronel de Infantería y del Regiminento Provincial de Jerez de la Frontera y brigadier de los Reales Ejércitos; caballero de la Orden de Santiago en 1822; hijo legítimo de D.n Miguel de la Paz José Pascual de Chinchilla y Baraona y de D.ª Juana de Dios Mónica Víctor). Con descendencia en al menos:

i. María Luisa de Chinchilla.[87] Nacida el 29/12/1815.

---

(81) ALLENDESALAZAR ARRAU, Jorge: «Ejército y Milicias del Reino de Chile (1737-1815)», *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N° 68. Santiago (Chile), Academia Chilena de la Historia, 1963, pág. 253.

(82) ARCHIVO GENERAL MILITAR DE SEGOVIA: Índice de expedientes personales, vol. V. Madrid (España), Instituto Salazar y Castro, Ediciones Hidalguía, 1959-1963, pág. 154; Archivo General Militar de Segovia. Expediente matrimonial 3926. D. Juan Antonio Montes de la Puente. 1790.

(83) FERNÁNDEZ GARCÍA, Matías (pbro.): *Parroquias madrileñas de San Martín y San Pedro el Real. Algunos personajes de su archivo*. Madrid (España), Caparrós editores, 2004, pág. 272.

(84) MOGROBEJO, Endika de: *Diccionario hispanoamericano de heráldica, onomástica y genealogía*, volumen XL (XXV). Editorial Mogrobejo-Zabala, 1995, pág. 461.

(85) *Ídem*.

(86) Archivo Histórico Nacional. Consejo de Órdenes. Órdenes Militares Santiago. Pruebas de Caballeros, Mod. 145. Chinchilla, Antonio de Jesús. 1822.

(87) FERNÁNDEZ GARCÍA, Matías (pbro.): *Parroquias madrileñas de San Martín*..., 2004, pág. 272.

ii. D.n Antonio Jesús Juan Ana Ramón Chinchilla y Montes, llamado usualmente D.n Antonio Jesús Chinchilla y Montes. Bautizado el 27/7/1825 en la ciudad de Cádiz, siendo su padrino D.n Juan de Chinchilla y atestiguándolo D.n Juan Domingo Víctor y D.n Francisco Poyol. Caballero maestrante de la Real Maestranza de Caballería de Ronda (16/8/1840).[88] Mencionado todavía para los años de 1862[89] y 1863.[90]
iii. D.n José María de las Angustias Ramón Genoveva de Chinchilla y Montes, llamado usualmente D.n José de Chinchilla y Montes. Nacido el 4/1/1833 en Jerez de la Frontera, siendo su madrina D.ª María de la Paz Chinchilla; fallecido el 26/1/1904 en Valencia. Ingresa al real servicio en 1848;[91] coronel de caballería; maestrante de la Real Maestranza de Caballería de Ronda (18/2/1860);[92] caballero de la Orden de Santiago (1865);[93] marqués de Chinchilla (por sucesión en el título de la anterior marquesa, D.ª Antonia Gómez de Chinchilla y García, constando en sexto grado con segundo de la misma, por Real Carta el 29/4/1867);[94]

---

(88) Archivo Histórico de la Real Maestranza de Caballería de Ronda. Expediente de ingreso de D. Antonio Jesús Chinchilla y Montes. Signatura L178-C6. 14/10/1859 Madrid-27/11/1861 Madrid.

(89) REINO DE ESPAÑA: *Guía de forasteros en Madrid, para el año de 1862*, Madrid (España), Imprenta Nacional, 1862, pág. 229.

(90) REINO DE ESPAÑA: *Guía de forasteros en Madrid, para el año de 1863*, Madrid (España), Imprenta Nacional, 1863, pág. 218.

(91) ARCHIVO GENERAL MILITAR DE SEGOVIA: *Índice de expedientes…*, vol. II, 1959-1963, pág. 502.

(92) Archivo Histórico de la Real Maestranza de Caballería de Ronda. Expediente de ingreso de D. José Chinchilla y Montes. Signatura L176-30. 16/8/1840 Marbella.

(93) Consta para el año 1865 en Archivo Histórico Nacional. Consejo de Órdenes. Órdenes Militares Santiago. Pruebas de Caballeros, Mod. 404, y en: ALONSO DE CADENAS Y LÓPEZ, Ampelio: *Caballeros de las Órdenes de Santiago, Calatrava, Alcántara y Montesa que ostentaron un título nobiliario (siglo XIX)*, Madrid (España), Instituto Luis de Salazar y Castro-Ediciones Hidalguía, 1990, Expediente 404, pág. 33; aunque existe un expedientillo de tres años antes (Archivo Histórico Nacional. Consejo de Órdenes. Órdenes Militares Santiago. Expedientillos, Número 9081).

comandante del Escuadrón de los Lanceros de Villaviciosa (1873); primer jefe del Escuadrón Pizarro, en Cuba (1884). Sin descendencia.
iv. Quizá también, Rafael Chinchilla Montes.
Con un expediente militar.[95]

Seguidamente, se anexan las tablas genealógicas de otros linajes ascendientes del gobernador Montes, y que complementan la reseña anterior.

Alonso del Campo (naturales del Campo de Bores).

I. Toribio Alonso del Campo. Casado alrededor del 1600 con Juana Sánchez Calderón. Originarios del Concejo de Campo de Bores.[96] Con descendencia en:

i. Francisco Alonso del Campo. Casado con Francisca Gómez.
Con descendencia en:

1. Alonso Alonso del Campo. Casado con María Alonso.
Con descendencia en: Toribio Alonso del Campo
(vecino del Concejo de Santa María de Valdeprado).
2. Bartolomé Alonso del Campo. Casado con Lucía Calzado.
Con descendencia en: Miguel Alonso del Campo
(casado con Andrea Vejo; con descendencia en por lo menos: Francisco Alonso).

ii. Andrés Alonso del Campo, quien sigue la línea.

II. Andrés Alonso de Campo. Casado con Catalina Gómez.

III. D.n Toribio Alonso del Campo. Casado con D.a Catalina de Robledo.

IV. D.n Matías Alonso, también llamado D.n Matías Alonso del Campo. Vecino de Santa María de Valdeprado. Casado y velados el 20/1/1680 en Belmonte con María Vélez (bautizada el 18/4/1650 en Belmonte, siendo sus padrinos Andrés del Barrio y María

(94) Archivo Histórico Nacional. Consejos 8987, A1867, Expediente 620; mencionado también bibliográficamente en: REINO DE ESPAÑA: *Guía de forasteros. Año económico de 1872-1873*, Madrid (España), 1872, pág. 258.

(95) ARCHIVO GENERAL MILITAR DE SEGOVIA: *Índice de expedientes…*, vol. II, 1959-1963, pág. 502.

(96) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

González, mujer de Toribio Vélez, y testigos Toribio Alonso y Domingo de Cosío; hija legítima de Francisco Vélez, hidalgo, y de Catalina Montes), siendo padrinos Lucas Sánchez y su mujer, y testigos Antonio del Barrio, Pedro Ofugas y Francisco González. Con descendencia en:

i. Miguel Alonso del Campo. Obtuvo una Real Provisión de Hidalguía (15/12/1712).[97]

ii. D.ª Tomasa Alonso, quien sigue la línea.

V. D.ª Tomasa Alonso. Bautizada el 3/1/1686 en Valdeprado, siendo sus padrinos Matías Rodríguez y María Rodríguez y testigos Matías de la Torre, Domingo de la Torre y Francisco Alonso (menor en días), todos vecinos de Valdeprado y de Cueva. Casada y velados el 12/1/1713 en San Mamés con D.n Matías Montes (hijo legítimo de Francisco Montes y de D.ª María García de Cosío), siendo testigos Tomás y Miguel Alonso y otros.

Montes II (naturales de San Mamés).

I. Francisco Montes del Barrio. Casado con María Martínez.

II. Toribio Montes del Barrio. Bautizado el 16/9/1638 en la iglesia parroquial de San Mamés, siendo su padrino Pascual Montes (estudiante, hijo de García Montes) y Catalina Fernández (mujer de Santiago Montes), y testigos García Montes y Juan Gutiérrez. Casado y velados el 22/4/1682 en San Mamés con D.ª Toribia Montes Viaña (hija legítima de D.n Pedro Montes y de D.ª María Gutiérrez Viaña), siendo testigos Lucas Gutiérrez y Juan Montes. Naturales y vecinos de San Mamés.

III. Catalina Montes. Bautizada el 14/6/1693 en San Mamés, siendo su padrino D.n Juan de Rávago, cura de La Puente y Lombraña, y María Montes, vecina de San Mamés, y testigos Pascual Biaña y Pedro Calzado. Casada y velados el 10/8/1716 en San Mamés con D.n Toribio de la Puente (hijo legítimo de D.n Pascual de la Puente y de D.ª María Fernández), siendo sus padrinos Pedro de la Puente (vecino de La Puente) y Dominga Fernández (mujer de Domingo Alonso).

---

(97) *Ídem*.

Montes III (naturales de San Mamés).

I. Francisco Montes. Casado con María Fernández.

II. Pedro Montes, llamado también D.n Pedro Montes Fernández. Otorga testamento el 15/2/1707 en San Mamés.[98] Casado en 1657 en San Mamés con Maria Viaña, llamada también D.a María Gutiérrez Viaña (hija legítima de D.n Juan Gutiérrez y de D.a María Viaña). Con descendencia en dos hijos, quienes siguen a continuación:

i. D.n Toribio Montes. Natural de San Mamés; nacido en 1658. Otorga testamento el 10/5/1720 en San Mamés. Casado en segundas nupcias en 1684 en Lombraña con D.a María Sánchez (natural de Lombraña; hija legítima de D.n Francisco Sánchez Ruíz y de D.a Catalina Linares Morante); y casado en terceras nupcias con Felipa Gutiérrez. Con descendencia del segundo (1.) como tercero (2.-4.) de sus matrimonios en:

1. D.n Toribio Montes, llamado alguna vez D.n Toribio Montes Sánchez. Nacido en 1697 en San Mamés. Casado el 20/6/1724 en San Mamés con D.a Lucía Montes (hija legítima de Francisco Montes de Rada y de D.a María García). Con descendencia en: D.n Felipe Montes (nacido en 1736 en San Mamés; vecino de Cádiz; caballero de la Orden de Carlos III, nombrado el 20/11/1787; casado en Cádiz con D.a Inés Rey Montes, natural de Narezo, hija legítima de D.n Francisco Rey de la Madrid y de D.a María Montes); D.a María Montes; y D.a Antonia Montes.
2. Matías Montes.
3. María Montes.
4. Juliana Montes.

ii. D.a Toribia Montes Viaña, quien sigue la línea.

III. D.a Toribia Montes Viaña. Bautizada el 20/4/1656 en San Mamés, siendo sus padrinos Juan Montes y María Alonso, y testigos el licenciado Pascual Montes y Francisco Montes de la Tabliza. Casada y velados el 22/4/1682 en San Mamés con Toribio Montes del

(98) Archivo Histórico Nacional. Estado-Carlos III, Expediente 265.

Barrio (hijo legítimo de Francisco Montes del Barrio y de María Martínez), siendo testigos Lucas Gutiérrez y Juan Montes. Naturales y vecinos de San Mamés.

De la Puente (originarios de Puente Pumar).

I. Diego de la Puente. Hidalgo. Casado con María Gómez.

II. D.n Pascual de la Puente. Bautizado el 13/5/1663 en Santa Cruz de Lombraña, siendo sus padrinos Antonio de Terán y María de Terán (su mujer), y testigos Juan Gutiérrez y Juan Díez de Cosío, sin haberlo firmado nadie por no saber; fallecido con anterioridad a 1716. Hidalgo (Padrón del 14/12/1692); fallecido antes de 1704. Casado y velados el 10/5/1686 con D.a María Fernández (bautizada el 4/10/1664 en Lombraña; empadronada por hidalgo junto a sus hijos el 22/10/1704 en Potes, igual que en el 22/9/1711; hija legítima de Pedro Fernández, hidalgo, y de María Vélez), siendo testigos Bartolomé de Caviedes y Andrés de Terán. Vecinos del lugar de La Puente. Con descendencia en:

i. D.n Toribio de la Puente, quien sigue la línea.

ii. Magdalena de la Puente.

iii. Catalina de la Puente.

III. D.n Toribio de la Puente. Nacido el día de su santo, es bautizado el 2/5/1691 en la iglesia parroquial de Santa Cruz de Lombraña, siendo sus padrinos Santiago Fernández y Dominga Vélez. Hidalgo (24/8/1687 en el Padrón de Potes;[99] 14/12/1719).[100] Casado y velados el 10/8/1716 en San Mamés con D.a Catalina Montes (hija legítima de D.n Toribio Montes del Barrio y de D.a Toribia Montes Viaña), siendo sus padrinos Pedro de la Puente (vecino de La Puente) y Dominga Fernández (mujer de Domingo Alonso), y testigos Pascual Biaña y Francisco Montes. Vecinos de la Puente Pumar.

IV. D.a Josefa de la Puente. Nacida el 2/3/1724 en La Puente, es bautizada el 8/3/1724 en La Puente, siendo padrinos Pedro de la Puente y Catalina Fernández, vecinos de La Puente, y siendo testigos Juan de Rávago y D.n Juan de Rávago Terán, cura de Uznayo. Casada el 6/9/1745 en San Mamés con D.n Pedro Montes (hijo legítimo de D.n Matías Montes y de D.a Tomasa Alonso), siendo padrinos Francisco Montes y Clara de la Puente, su mujer, y testigos Francisco Gutiérrez, Felipe Montes y Francisco Montes. Vecinos de San Mamés.

---

(99) Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108.

(100) *Ídem*.

5. DOCUMENTACIÓN

Archivo General de Indias, Estado 85, Número 46. «Gobernador de Chiloé sobre la defensa de aquel pais». 1797.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6887,49. «Juan Antonio Montes. Gobernador de Chiloé». 1796.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,6. «Antonio Montes. Gobernador de Chiloé». 1795.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,7. «César Balbiani. Gobernador de Chiloé». 1800.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 6895,8. «Viuda. Traslado a España». 1801-1802.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7098,22. «César Balviani. Licencia para ir a América». 1791.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7113,7. «Tropas de Perú. Premios. Inválidos. Estados de fuerza». 1800.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7113,8. «Juan Antonio Montes. Inicio de residencia». 1800.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7122,7. «Juan Antonio Montes. Chiloé. Gobernador». 1795.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,2. «Juan A. Montes. Gobernador de Chiloé». 1795.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7131,10. «César Balbiani. Gobierno de Chiloé». 1800.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7133,1. «Regimientos y milicias del Perú. Revistas». 1799.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7133,2. «Regimientos y milicias del Perú. Revistas». 1800.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7134,89. «Estado y defensa de la isla de Chiloé». 1797.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7285,1. «Asamblea de Infantería de Chiloé. Perú». 1794.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Legajo Número 7288,11. «Veteranos de las milicias de Chiloé. Perú». 1800.

Archivo General Militar de Segovia. Expediente matrimonial 3926. D. Juan Antonio Montes de la Puente. 1790.

Archivo Histórico Nacional. Universidades 667, Expediente Número 108. 1766.

Archivo Histórico Nacional. Consejo de Órdenes. Órdenes Militares Santiago. Expedientillos, Número 9081. Chinchilla Montes, José de. 1862.

Archivo Histórico Nacional. Consejo de Órdenes. Órdenes Militares Santiago. Pruebas de Caballeros. Montes, Francisco Antonio. A 1789 San Mamés. Caja 1088. Expediente 5466.

Archivo Histórico Nacional. Consejo de Órdenes. Órdenes Militares Santiago. Pruebas de Caballeros, Mod. 118. Justiz y Urrutia, Ignacio María de. 1817.

Archivo Histórico Nacional. Consejo de Órdenes. Órdenes Militares Santiago. Pruebas de Caballeros, Mod. 145. Chinchilla, Antonio de Jesús. 1822.

Archivo Histórico Nacional. Consejo de Órdenes. Órdenes Militares Santiago. Pruebas de Caballeros, Mod. 404. Chinchilla y Montes, José de. 1865.

Archivo Histórico Nacional. Consejos 8987, A1867, Expediente 620. Chinchilla y Montes, José de. 1867.

Archivo Histórico Nacional. Estado-Carlos III, Expediente 265. Montes y Montes Sánchez García de Cossío, Felipe de. 1787.

Archivo Histórico de la Real Maestranza de Caballería de Ronda. Archivo Familiar Avilés-Casco. Signatura C-290-7.

Archivo Histórico de la Real Maestranza de Caballería de Ronda. Expediente de ingreso de D. José Chinchilla y Montes. Signatura L176-30. 16/8/1840 Marbella.

Archivo Histórico de la Real Maestranza de Caballería de Ronda. Expediente de ingreso de D. José Chinchilla y Montes. Signatura L178-C6. 14/10/1859 Madrid-27/11/1861 Madrid.

Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid. Sala de Hijosdalgo. Caja 1144,57.

6. BIBLIOGRAFÍA

ALONSO DE CADENAS Y LÓPEZ, Ampelio: *Caballeros de las Órdenes de Santiago, Calatrava, Alcántara y Montesa que ostentaron un título nobiliario (siglo XIX)*, Madrid (España), Instituto Luis de Salazar y Castro-Ediciones Hidalguía, 1990.

ALLENDESALAZAR ARRAU, Jorge: «Ejército y Milicias del Reino de Chile (1737-1815)», *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N° 68. Santiago (Chile), Academia Chilena de la Historia, 1963.

ANDÚJAR CASTILLO, Francisco: «El Seminario de Nobles de Madrid en el siglo XVIII. Un estudio social», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejo III: Ingenios para el mundo: sociedad, saber y educación en la Edad Moderna*. Universidad Complutense de Madrid, 2004.

ARCHIVO GENERAL MILITAR DE SEGOVIA: *Índice de expedientes personales*, vols. II, V. Madrid (España), Instituto Salazar y Castro, Ediciones Hidalguía, 1959-1963.

CADENAS Y VICENT, Vicente: *Caballeros de la Orden de Santiago que efectuaron sus pruebas de ingreso durante el siglo XIX*. Segunda Edición. Madrid (España), Instituto Salazar y Castro, Ediciones Hidalguía, 1993.

CADENAS Y VICENT, Vicente: *Pleitos de hidalguía que se conservan en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid*. Madrid (España), Instituto Salazar y Castro, Ediciones Hidalguía, 1983.

ESCAGEDO SALMÓN, Mateo (pbro.): *Solares Montañeses. Viejos Linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos)*, vol. I. Santoña (España), Tipografía Dialco-Mnemaen (C.P. del Dueso), 1925.

ESCAGEDO SALMÓN, Mateo (pbro.): *Solares Montañeses. Viejos Linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos)*, vol. III. Santoña (España), Tipografía Dialco-Mnemaen (C.P. del Dueso), 1928.

ESCAGEDO SALMÓN, Mateo (pbro.): *Solares Montañeses. Viejos Linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos)*, vol. VI. Santander (España), Talleres Tipográficos de la Librería Moderna, 1932.

ESCAGEDO SALMÓN, Mateo (pbro.): *Solares Montañeses. Viejos Linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos)*, vol. VII. Torrelavega (España), Artes Gráficas Fernández, 1933.

FELIÚ CRUZ, Guillermo: *Conversaciones históricas de Claudio Gay con algunos de los testigos y actores de la Independencia de Chile 1808 1826*. Santiago (Chile), Editorial Andrés Bello, 1965.

FERNÁNDEZ GARCÍA, Matías (pbro.): *Parroquias madrileñas de San Martín y San Pedro el Real. Algunos personajes de su archivo*. Madrid (España), Caparrós editores, 2004.

GARCÍA CARRAFFA, Alberto y Arturo: *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*, tomo 56. Madrid (España), Nueva Imprenta Radio S.A., 1952.

GARCÍA CARRAFFA, Alberto y Arturo: *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*, tomo 72. Madrid (España), Nueva Imprenta Radio S.A., 1954.

Gazeta de Madrid Nº 11. 6/2/1781.

MÁRQUEZ DE LA PLATA, Vicenta María; VALERO DE BERNABÉ, Luis: *Libro de oro de los Duques*. Colección El Persevante Borgoña. Madrid (España), Prensa y Ediciones Iberoamericanas S. L., 1994.

MATILLA TASCÓN, Antonio: *Índice de expedientes de funcionarios públicos. Viuedad y orfandad 1763-1862*, Tomo I. Madrid (España), Instituto Luis de Salazar y Castro-Ediciones Hidalguía, 1962.

MOGROBEJO, Endika de: *Diccionario hispanoamericano de heráldica, onomástica y genealogía*, volumen XVIII (III). Editorial Mogrobejo-Zabala, 1995.

MOGROBEJO, Endika de: *Diccionario hispanoamericano de heráldica, onomástica y genealogía*, volumen XL (XXV). Editorial Mogrobejo-Zabala, 1995.

OLGUÍN BAHAMONDE, Carlos: *Instituciones políticas y administrativas de Chiloé en el siglo XVIII*. Santiago (Chile), Editorial Jurídica de Chile, 1971.

ORTEGA Y PÉREZ GALLARDO, Ricardo: *Historia genealógica de las familias más antiguas de México*, vol. 3. México (México), Impr. de A. Carranza y hijos, 1910.

PÉREZ, Pablo A.: «Presencia ceutí del linaje García Conde vinculada a Chiloé (siglo XVIII)». *Cuadernos del Archivo General de Ceuta* nº 22. Ciudad Autónoma de Ceuta, Consejería de Educación y Cultura, 2018 (en prensa).

REINO DE ESPAÑA: *Guía de forasteros en Madrid, para el año de 1862*, Madrid (España), Imprenta Nacional, 1862.

REINO DE ESPAÑA: *Guía de forasteros en Madrid, para el año de 1863*, Madrid (España), Imprenta Nacional, 1863.

REINO DE ESPAÑA: *Guía de forasteros. Año económico de 1872-1873*, Madrid (España), 1872.

ROA Y URSÚA, Luis de: *El reyno de Chile (1535-1810)*, Valladolid (España), Consejo Superior de Investigaciones Científicas Instituto «Jerónimo Zurita», Sección de Historia Moderna «Simancas», 1945.

SOUBEYROUX, Jacques: «El Real Seminario de Nobles de Madrid y la formación de las élites en el siglo XVIII», *Bulletin hispanique*, vol. 97, Nº 1. Pessac (Francia), Université Michel de Montaigne Bordeaux, 1995.

URBINA BURGOS, Rodolfo: *La periferia meridional urbana. Chiloé en el siglo XVIII*. Valparaíso (Chile), Ediciones Universitarias de Valaparíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1983.

URBINA BURGOS, Rodolfo: «Notas para el estudio del oficio de gobernador de Chiloé», *Revista Chilena de Historia del Derecho* Nº10, 1984.

URBINA BURGOS, Rodolfo: «La Gobernación de Chiloé. Gobernadores y sociedad en los siglos XVII y XVIII», Juan Guillermo Muñoz Correa, *Instituciones y funcionarios en Chile colonial*. Santiago de Chile (Chile), Departamento de Ciencias Históricas, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile, 1992.

URBINA BURGOS, Rodolfo: *Gobierno y sociedad en Chiloé colonial*, Valparaíso (Chile), Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2013.

EL GALEÓN DE MANILA, 250 AÑOS NAVEGANDO. (1565-1815)

ELISA GÓMEZ PEDRAJA
Centro de Estudios Montañeses

Resumen: Este trabajo resume lo que fue epopeya marítima y comercial del Galeón de Manila, la línea de navegación que durante 250 años unió Filipinas con Nueva España en ambos sentidos y con periodicidad anual.

Como aportación principal se incluye la primera relación conocida de cántabros que participaron en puestos de responsabilidad en esta gran empresa que supuso poner en contacto directo a dos continentes, cerrando así el círculo comercial globalizado.

Palabras clave: Galeón de Manila, marinos cántabros, seda, plata.

Abstract: This essay summarizes the maritime and trade epic of the Galeon de Manila, the navigation line that during 250 years linked both sides of the Pacific, yearly: the Philippines and New Spain.

The main contribution of the essay is to reference for the first time to our knowledge the Cantabrian who took part in responsable roles in this great venture conecting the before unconected continents and making posible a global trade circuit.

Keywords: Manila´s galleon, cantabrian marines, silk, silver.

ATRAVESANDO EL GRAN OCÉANO
A modo de presentación

«…ninguna técnica posee vocabulario tan humano como el arte de navegar».
La Dragontea
LOPE DE VEGA

Siempre me gustaron los relatos de mar y las películas de corsarios oteando el horizonte catalejo en mano, a la caza de galeones cargados de tesoros; las peripecias de los marineros y pasajeros en aquellos largos viajes en barcos de vela; los piratas enterrando lo robado en las islas por las que pasaban, algunas aún sin nombre; las posteriores búsquedas de estos tesoros, robando y matando por hacerse con los mapas en que estaban descritos los lugares donde se hallaban los supuestos botines enterrados, toscos dibujos en pedazos arrugados de papel o badana que algún perdulario entregaba a otro compinche antes de morir, casi siempre de forma violenta, en cualquier taberna de un puerto exótico… Tesoros que debían buscarse en islas que generalmente no han sido aún halladas y han pasado a integrarse en las llamadas *The lost islands*.

Me encantaba la descripción de los barcos, dotados de tantas velas, cada una con su nombre: juanetes, escandalosa, cangreja, velacho, cebadera, guindalete… Los mascarones de proa… Además de por lo grande que fue, envidio a Neruda su colección de mascarones en Isla Negra, me gustaría poder verlos.

Me impresionaban las tremendas enfermedades y las muertes que sufrían a bordo los navegantes, producidas generalmente por la sed y las carencias alimentarias… Aprendí que a mediados del siglo XVIII descubrieron por fin cómo poder controlar el escorbuto, «*la peste del mar*», con el consumo de alimentos frescos, frutas y sobre todo limones y naranjas; y también que a bordo el agua para consumo se «*mareaba*» y dejaba de ser potable.

Sufrí con las tormentas, tifones y huracanes, que eran espantosos, con toneles rodando por cubierta, siempre aplastando a alguien. A menudo se quedaban los barcos sin mástiles ni velas, cabeceando a merced de las corrientes, y acababan viviendo sus ocupantes como náufragos en alguna isla que ni figuraba aun en los mapas. También me quedaron gra-

badas las «*calmas chicha*» que tenían que soportar, las cuales a veces duraban semanas, bajo un calor terrible. Lo de ¡hombre al agua! cuando alguien se caía por la borda… a veces a consecuencia de un puñetazo o una cuchillada. No me gustaban nada las inevitables escenas de las docenas de latigazos de castigo, pasar por la quilla a los que habían cometido algún error y lo de colgar a alguno del palo mayor.

Hace unos años caí en la cuenta de que casi todo eso que veía o leía ocurría en el Caribe, con nuestros galeones navegando hacia España bien cargados de oro y plata, las famosas «*piezas de a ocho*», los ingleses y holandeses esperándolos al acecho y atacando en cuanto los avistaban, abordándolos si era posible, degollando o haciendo prisionera a la marinería española y apropiándose el botín.

De la navegación por el Pacífico solo conocía algunas aventuras de los ingleses: los viajes del capitán Cook, *La isla del tesoro*, las aventuras de Robinson Crusoe, *Rebelión a bordo*… De nuestros barcos españoles, nada, hasta llegar mucho después a las expediciones científicas: Malaspina y Bustamante, Mutis… pero eso ya era otra cosa.

Al hilo de otras averiguaciones que estaba haciendo entonces, empecé a interesarme por los barcos que navegaban «*por el Gran Océano*» «*por la Mar de Poniente*» «*por el Gran Lago español*» «*por los Mares del Sur*» una vez al año: los Galeones de Manila. Encontré bastante documentación, pero lo que más me impresionó fue poder "seguir" la trayectoria crucial de Urdaneta, su tornaviaje que fue lo que al fin hizo realidad el sueño de Colón: traer las especias hasta la Península. Andrés de Urdaneta lo logró, aseguró el retorno desde las Molucas a Nueva España, a México, y fue el comienzo del gran negocio que resultó adquirir en Asia y cargar en barcos grandes de más tonelaje que los habituales todos los productos del lejano Oriente de los que había una gran demanda en América y Europa.

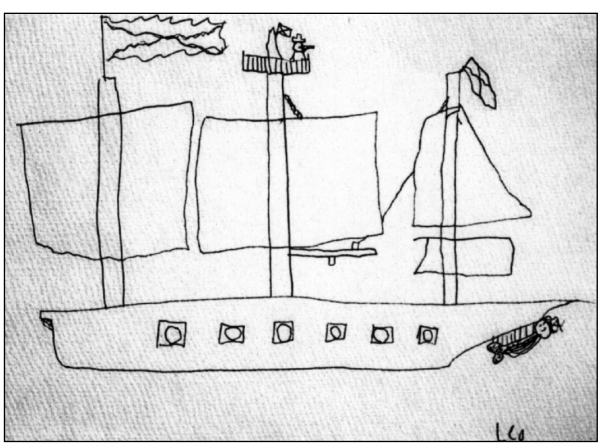
Y así siguieron ¡durante doscientos cincuenta años! haciendo la ruta del Galeón de la China o de Manila. Siguieron puntualmente el lema de la Liga Hanseática: «*Navegar es necesario, la vida no importa*». Mientras duró, esta ruta fue la más importante red comercial que había existido, solo comparable con lo que fuera desde tiempos inmemoriales la legendaria «*Ruta de la Seda*». Unía los continentes americano, asiático y europeo, además de navegar por toda Oceanía.

Todo lo anterior explica que haya tenido que leer cuantos libros, revistas, novelas y catálogos de exposiciones han caído en mis manos a lo largo de bastantes años, de los que por desgracia no puedo hacer más relación que la que menciono en la bibliografía final. Espero que esto sea suficiente.

Elisa Gómez Pedraja, Santander, verano de 2011

EL GALEÓN DE MANILA, 250 AÑOS NAVEGANDO

Después de la vuelta al mundo de Magallanes y Elcano (1519-1522) y del paulatino retorno en los años siguientes de más marinos que se habían ido quedando atrás, la vida en la mar siguió. Y también continuó en Europa aunque con otras perspectivas, con otros olores en los mercados, otro colorido en las calles, otro espectro gastronómico. Jugaron con diferente baraja… Esto es lo que me sorprendió e hizo que tratara de averiguar cómo ocurrió aquello en realidad.



Galeón dibujado expresamente para este trabajo por Leo Palacios Largo, de 7 años.

Lo primero que llamó mi atención fue que desde las islas Filipinas a las costas de California, en Nueva España, solo fueron capturados y saqueados por corsarios ingleses cuatro navíos castellanos en doscientos cincuenta años. En el Pacífico, por aquella época, los pilotos castellanos eran los mejores, los más experimentados, los que tenían bajo su mando los barcos más grandes y los que disponían de las mejores cartas de navegar. Conseguir retornar de Asia a América fue el logro de Andrés de Urdaneta, su trazado del tornaviaje aprovechando la corriente de Kuro Shivo, «*…tan rápida que incluso con el viento en contra se ganaba viaje*». Esto propició que la ruta de los galeones se estableciera y estuviera haciendo ese recorrido durante tantos años.

Y en los mares entre Borneo, Sumatra y Java los mejores eran los marinos portugueses, que habían estado navegando y negociando por allí desde hacía tiempo aunque bastante odiados por los nativos... Portugués fue el primer barco europeo que arribó al Maluco en 1515 y una misión diplomática lusa llegó también allí en 1517. Además, sus buenas relaciones con China y sus deseos de comerciar en el continente asiático dieron como resultado el establecimiento de los portugueses en Macao en 1550, primero utilizando su puerto y después convirtiendo aquel enclave en colonia suya.

Debemos recordar que en 1494 se había firmado el Tratado de Tordesillas entre los representantes de Juan II de Portugal y de los Reyes Católicos, con la intervención del papa Alejandro VI, que por cierto era el valenciano Rodrigo de Borja. Por este Tratado una línea dividía imaginariamente el mundo en dos mitades: los portugueses dominaban los mares en dirección este: bajando hasta Cabo Verde, siguiendo por el contorno africano, rodeando el cabo de Buena Esperanza y todo al este, siempre al este, por el sur de la India hasta las islas de las especias, el Maluco. Y retorno por el mismo camino.

Y los castellanos, saliendo de Sevilla, bajaban a las islas Canarias y cruzaban el Atlántico hasta el Caribe. O rumbo al sur, esquivando Brasil que pertenecía a Portugal, hasta las costas argentinas, y cada vez más hacia el sur según fueron descubriendo nuevas tierras. Buscando el paso al Mar del Sur.

Aún faltaba mucho para lograr ir y volver por el Pacífico con alguna garantía. Desde Nueva España Hernán Cortés, a petición de Carlos I, había enviado varias expediciones por las costas americanas y a Álvaro de Saavedra a Filipinas, ordenándole regresar e informarle, pero nunca volvió. Y otros salieron a buscar a los que no volvían que tampoco regresaron. Así hasta que Felipe II, informado por el virrey de Nueva España Luis de Velasco, encomendó a Legazpi que organizara una expedición para encontrar el tornaviaje desde las islas del Maluco, mandándole que Urdaneta se embarcara con él como asesor. Años atrás, Fray Andrés de Urdaneta había viajado desde la Península con la expedición del comendador García Jofre de Loaísa, en la que también figuraba Elcano como piloto. Ambos fallecieron en el viaje, y el resto de las tripulaciones de esos barcos, al no ser capaces de retornar, habían vivido en las islas de las especias durante casi nueve años. Urdaneta, abandonado con 105 hombres más, estuvo viviendo allí y muchos de sus compañeros fueron muriendo mientras aguardaban a ser rescatados.

Al organizarse en México la expedición de Legazpi, Urdaneta se autodescri-

bía ya como «*…de crecida edad*» «*…de cincuenta y seis años…*». Vivía en su convento de Ciudad de México dedicado al estudio. No deseaba volver a embarcarse en ninguna aventura. Pero el rey Felipe II le envió una carta en la que decía que «*…debía de hallar el camino de regreso, el tornaviaje, que la ida ya se sabía que era fácil*». Parece que él contestó algo así como «*…que podría regresar por el Pacífico hasta en carreta*» (ver GARMENDIA ARRUEBARRENA, José: «*Andrés de Urdaneta, agustino: en carreta sobre el Pacífico*». *Santa Ana*, Ordizia, 1997; págs. 19-21).

La expedición fue un éxito, y al lograr regresar desde Filipinas a Acapulco establecieron la ***Ruta del Tornaviaje***. Era octubre de 1565 (aunque Arellano en el ***San Pablo***, trampeando, llegó antes, a Urdaneta se le considera el creador de esta ruta).

Con tal logro, las bases para el establecimiento comercial servido por galeones quedaban pergeñadas.

Ya desde el descubrimiento del archipiélago de San Lázaro (así bautizado por haber sido avistado en el quinto domingo de Cuaresma, llamado «de Lázaro», pero luego reconvertido en las Filipinas) y de otros más situados en el océano Pacífico y denominados en su conjunto Islas de Poniente, interesaban grandemente, amén de sus especias, las maderas, perlas y piedras preciosas, tintes y demás productos exóticos, unos ya conocidos y otros que se iban descubriendo continuamente.

Una vez establecido el *tornaviaje*, se aprestó inmediatamente desde Nueva España el ***San Gerónimo***, hasta entonces «*solitario y maltratado*», que se puso al mando de Pedro Sánchez Pericón y llevó como piloto a Lope Martín, acompañándolos a bordo algo más de un centenar de soldados; partió ya con ciertas garantías de regreso a México.

Según se desprende de documentos consultados, en las islas Filipinas por el siglo XVI, a pesar de contarse con magníficas maderas para construir galeones, como se pretendía, y con obreros y artesanos chinos que trabajaban muy bien en esa especialidad y que ornaban profusamente los barcos, se carecía de casi todo lo necesario para equipar los mismos convenientemente. De 1578 hay una *Memoria de lo que se ha de enviar de Nueva España a Filipinas* en el Archivo General de Indias. Es bastante extensa, pero entre otras cosas dice:

> *«Instrumentos para fraguas, hachas, brea y alquitrán para pintar los navíos* (por esto las llamaban "las naos negras"), *sebo, lonas para navíos,*

papel, hilos de velas y agujas, sierras, acero, cueros, pipas y aros de repuesto, ancletas, calderas, jabón, ampolletas, jarcias para navíos, pólvora, azufre, salitre, cables, anclas, estopa, hierro, plomo, clavazón, azadones, palas y picas, celadas, coseletes, carpinteros de rivera y gentes de mar…».

Y también naipes; en fecha tan remota como 1583 hay referencia de haber sido enviados a Nueva España «*unos pliegos de naipes grabados en color tras firmar un contrato con Alonso Martínez de Orteguilla, para ser negociados en Nueva España*» (Archivo General de Indias 1583: Mapas y Planos México).

Como vemos, en Filipinas se recibían los pertrechos de Nueva España, los cuales a su vez llegaban allí desde la Península y otros países de la vieja Europa...

Los fructíferos negocios del archipiélago ya habían tenido un antecedente en el proyecto de Colón: negociar con China. Legazpi también se trasladó a Luzón para estar más cerca de ese floreciente imperio. Urdaneta conocía igualmente el plan, aunque al final las ansiadas relaciones comerciales surgieron por accidente: en 1571 los españoles rescataron y salvaron a unos marinos chinos cuyo sampan había naufragado cerca de Filipinas. Al año siguiente, otro barco llegó desde China a Manila cargado de regalos, en agradecimiento a los castellanos por la ayuda prestada. Los productos que aportaron eran bien conocidos en Luzón, pero la riqueza de aquellas sedas bordadas, de los marfiles y porcelanas que formaban parte del generoso regalo eran tales que los comerciantes españoles residentes en Filipinas decidieron fletar barcos a partir de entonces para enviarlos a China con el fin de adquirir allí mercancías de calidad y después, en una nao más grande, embarcarlas hacia el este, rumbo a Nueva España. Principalmente circularon porcelanas (pues su fabricación en Europa no se logró hasta mediado el siglo XVIII) y otros artículos chinos hasta entonces desconocidos para los occidentales. La primera carga llegó a Acapulco en 1573 y ese fue el comienzo del gran negocio a través del Pacífico. Manila se convirtió en el centro de la red comercial que allegaba productos de las islas de dicho océano, de China, la India y el sudeste de Asia. Estos nuevos negocios superaron ¡y de qué manera! al de las especias que, junto con el ansia de conseguir oro, plata, perlas y piedras preciosas, había sido hasta entonces el único objetivo de los castellanos.

En un principio, en la nueva ruta Manila-Nueva España empezaron a operar veleros pequeños, principalmente naos de unas trescientas toneladas. A veces viajaban dos juntas, pero pronto se puso de manifiesto que este tonelaje debía ir aumen-

tando según las necesidades y exigencias del mercado. Paulatinamente se fueron construyendo barcos cada vez mayores, hasta llegar a ser de mil setecientas e incluso más toneladas. En el Pacífico eran las naves más grandes jamás construidas, podían acoger a varios cientos de personas, entre ellas muchos pasajeros particulares que pagaban el importe de su viaje y el de su casi imprescindible criado. Transportaban todo el cargamento que resultaba factible conseguir para negociarlo y hacer rentable la expedición. Con el paso del tiempo, tras capturar los ingleses el galeón ***Santa Ana***, se vieron obligados los barcos españoles a incorporar armamento y artilleros para garantizar una travesía y una arribada seguras.

Desde Filipinas y Molucas trasladaban sándalo, alcanfor, pimienta, clavo, canela, nuez moscada… De China porcelana, telas de seda bordadas, tafetanes, terciopelos, capas, kimonos y millares de pares de calcetines y medias *para homes, de Cantón* (50.000 pares de calcetines y medias tejidos a mano he hallado reseñados en un solo galeón, principalmente en color blanco y turquí, para uso de los ejércitos españoles y quizá algunos europeos).

Era difícil conseguir tripulaciones idóneas con destino a los galeones por ser la paga relativamente baja para tantos riesgos y vicisitudes como tenían que sufrir aquellos hombres. Cobraban entre 150 y 300 pesos anuales. Esta escasez de recluta se compensaba contratando a indígenas con poca o nula experiencia, a veces muy jóvenes y otras demasiado mayores. A los mismos, en ocasiones solo se les pagaban 100 pesos. Algunos de los que se enrolaban utilizaban esa oportunidad de trabajo únicamente como medio para trasladarse a otros puntos en los que hacía escala el galeón, con el fin de ahorrarse los 1.500 pesos que tendrían que abonar por el desplazamiento.

Además de los pasajeros y autoridades que viajaban legítimamente, debemos tener en cuenta «*los llovidos*», en general chavales jóvenes que se embarcaban de forma ilegal, al amparo de algunos marineros que los ayudaban y escondían entre el velamen en las horas previas a la partida del navío. Al izarse las velas iban cayendo sobre cubierta «*como llovidos del cielo*», de ahí el nombre. Se les asignaba algún trabajo durante la travesía: ayudar en las bombas, servir a otros pasajeros etc. Estos polizones crearon una forma de emigración bien tolerada, aunque las leyes decían que «*…debería depositárseles al tocar puerto en algún fuerte o penal*».

Antes de zarpar de Manila, la efigie del galeón se paseaba alrededor de las murallas de la ciudad, las campanas de todas las iglesias repicaban y el arzobispo de aquella archidiócesis daba su bendición a los que iban a bordo. Se disparaban

siete cañonazos al iniciar la travesía rumbo a Acapulco, por ser el siete número de suerte ¡bien la necesitaban para llegar sin novedad a su destino! En cada bulto llevaban escrito «*Dios lo lleve a salvo*». Después de «*dar las velas*» y ya una vez en alta mar, el capitán abría el pliego sellado en el que estaba descrita la ruta que deberían seguir y que hasta entonces era un secreto celosamente guardado.

Tanto en Manila como en Acapulco, cabeceras del Galeón, se contaba con encargados y comisionistas que cursaban los pedidos a mercaderes e intermediarios en ambos territorios. Naturalmente, éstos cobraban porcentajes y comisiones muy sustanciosas por ello, a veces de hasta el 70%, y cuando las mercancías y haberes arribaban al puerto de destino también se ocupaban de hacerlas llegar a sus destinatarios.

He tenido la suerte de poder consultar el Libro de Caja que utilizó don Lorenzo de Rugama y Palacio, maestre de bajel en el Galeón de Manila, con todas sus anotaciones y encargos, por lo que, disfrutando no poco, me he enterado en detalle de los negocios que hizo este señor empleando como vehículo el citado Galeón entre 1722 y 1739. Diez y siete años, nada menos, estuvo actuando de intermediario entre ciudadanos de Manila, Acapulco y la Península (ver GÓMEZ PEDRAJA, Elisa: *Lorenzo de Rugama y Palacio y el Galeón de Manila (1690-1746)*. Colección Lince de Archivo, Santander, 2017).

Los viajes del Galeón estuvieron pronto perfectamente reglamentados por lo que se refiere a su llegada a las costas americanas, muy esperada en orden a proceder a la adquisición de los productos asiáticos, a la conveniencia de estar prevenidos de cara a abastecerle y a la materialización de envíos de dinero y plata, principalmente para pagar los salarios de los peninsulares destinados en Filipinas y para adquirir la mercancía con la que negociar. Debían tener todo preparado a tiempo a fin de no retrasar su salida, que dependía de vientos estacionales, corrientes, etc. Cualquier demora podía hacer peligrar o anular el viaje.

Con anterioridad a 1593 tres o más naos, algunas artilladas, zarpaban al año de cada puerto en ambas direcciones, Manila y Acapulco. Después se redujo el flujo a una sola embarcación.

Los preparativos y el abastecimiento de los galeones en la bahía de Manila, daban lugar a la concurrencia de muchos barcos, grandes y pequeños, que transportaban las mercancías desde otros puntos de Asia. El mismo puerto era el escenario de las negociaciones, compra, venta y empaquetado de los artículos que debían ser transportados a Acapulco, algunos destinados a Lima. Los que habían de aca-

bar en la Península Ibérica, una vez desembarcados en Acapulco, se conducían por tierra a través de la Nueva España, llegaban a Veracruz y, reembarcados de nuevo, partían para el Viejo Continente haciendo escala en La Habana.

En Manila todo debía ser comprobado y convenientemente empaquetado en fardos o metido en cajones, barriles, tinajas y tibores, y después depositado en el «Parián» (*Alcaicería de los Sangleyes*), inmensa lonja y terreno al aire libre en donde eran vigilados con celo los productos que iban llegando poco a poco desde el continente asiático y aguardaban allí su estibado en las bodegas del galeón de turno. En algunos casos, el propietario hacía una declaración y almacenaba aparte sus posesiones por miedo a robos e incendios. A veces eran muchos los meses de espera, los cargamentos chinos se retrasaban y el galeón tenía que posponer la salida.

El equipaje, artículos y provisiones para negociar que podían transportar los pasajeros en cada viaje, quedó muy pronto reglamentado: catorce «*boletas*» por persona («*boleta*» era el término utilizado, refiriéndose a una unidad de valor y derecho del Galeón). La totalidad de los habitantes de Manila tenía derecho de boletas, especialmente las viudas, y los mismos se cotizaban en el mercado. Esto se traducía en fardos o «*fardillos*» cuyas medidas debían de ser, obligatoriamente, «*una vara de largo por tres cuartas de vara de ancho, y por un tercio de altura*», todos bien iguales para poder ser perfectamente almacenados en las bodegas. Naturalmente, las «*boletas*» daban lugar a la posibilidad de negociar su reventa a cambalaches y trapicheos entre los pasajeros y la marinería, alguno de los cuales no necesitaba de tanto fardo para transportar sus pocas pertenencias; con la venta de esos derechos se ayudaban a pagar el pasaje.

Este tiempo de abastecimiento del Galeón originaba además una gran concurrencia de gentes que se desplazaban a la ciudad y su puerto, no solo para trabajar en la carga y descarga y ganar un dinero ocasional sino también para contemplar el magnífico espectáculo de tantos veleros –principalmente juncos– allí confluyentes, variación de marinería, mezcla de razas y, por añadidura, abundantes festejos populares que con este motivo se organizaban. Eran realmente varias semanas de holganza, colorido, olores exóticos y jaleo que se esperaban con verdadera expectación. Todo esto, casi un mes de Feria, estuvo reglamentado dese 1579. Tan importante era el negocio que en los doscientos cincuenta años que duraron los viajes del Galeón de Manila se construyeron y aparejaron ciento diez naves, casi todas en Filipinas y principalmente en Batagao, menos las ocho primeras, que lo fueron en

México (quizá los barcos fletados fueron más, cerca de 140, estos datos se están revisando actualmente).

Construir y después dotar convenientemente los Galeones para tan largo desplazamiento, con tanta carga, pasaje y animales, planteó agudos problemas.

Las velas que se utilizaban entonces en las islas Filipinas eran realizadas con unas esteras tejidas con fibras vegetales, y las cuerdas estaban hechas con corteza de árbol retorcida. Las de las nuevas embarcaciones hubieron de ser enviadas desde Europa.

La peligrosidad y dureza del viaje aconsejaba emprender el mismo zarpando de Manila en junio, como muy tarde en julio. Al prolongarse el recorrido entre cinco y seis meses, el Galeón llegaba a Acapulco en diciembre o enero. De no ser posible zarpar en esas fechas, el tornaviaje tenía que aplazarse hasta el siguiente año. Pero en muchísimas ocasiones las expediciones no cumplieron con el calendario ideal. El retraso solía estar determinado por la espera de la carga que debían aportar los juncos chinos, los cuales se demoraban casi sistemáticamente. El ***Nuestra Señora de Covadonga***, emplazado para partir el 14 de julio de 1740, aún se hallaba en el puerto de Cavite recibiendo mercancía en esa fecha; el ***Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza***, el 5 de julio de 1741, también andaba retrasado; de nuevo el ***Nuestra Señora de Covadonga***, el 21 de julio de 1742, padecía idénticos problemas; el ***Nuestra Señora del Rosario***, el 22 de julio de 1743, tampoco salió según estaba previsto, y sin embargo arribó a Acapulco en diciembre de ese año; el ***Santo Domingo*** permanecía todavía en puerto el 2 de agosto de 1745… Y así sucesivamente.

Tanto Manila como Acapulco fueron emporios de objetos exóticos. Las ferias que ya he comentado, que se organizaban una vez por año en cada uno de los dos lugares, duraban semanas y eran las más pintorescas de las que se tiene noticia. Pero el objetivo primordial de todo el entramado marítimo-comercial que vengo analizando era llevar a la Península y distribuir al resto de Europa, además de los productos ya citados procedentes de la costa asiática, los que se iban descubriendo en el continente americano: el cacao, la vainilla, los tintes… Entre estos últimos destacaban: el caracol púrpura, del que se extraía un magnífico colorante muy apreciado; el palo de eque, de cuya cocción se lograba el negro intenso para paños y pinturas (el pigmento atezado que utilizaban en sus cuadros los pintores europeos del siglo XVII, tan apreciable en las vestimentas oscuras de los retratos, derivaba de este producto); el palo de Campeche, que proporcionaba el tinte rojo; la pasta de

añil, transportada en talegas de cuero y en barricas; la cochinilla del carmín… Viajaban además en las bodegas de los buques la zarzaparrilla, los cueros y, sobre todo, el oro peruano y colombiano y la plata mexicana.

También de China se importaba oro, ya elaborado. He encontrado la referencia a «*unos bejuquillos de oro para el gremio de joyeros de Madrid*». Y en el pecio del galeón ***Concepción*** se recuperaron madejas enormes de gruesas cadenas hechas con el precioso metal para adorno (ciento cuarenta y siete varas de cadenas).

Además embarcaban pasajeros civiles, mucho clero y militares, así como el correo procedente de la Península, de las provincias de Ultramar y de las colonias americanas que pertenecían a la Corona. Aunque Humboldt afirmó, de forma un tanto simplista, que «*el Galeón de Manila cargaba plata y frailes*».

Los grandes enemigos de todos los navegantes en esta ruta a través del Pacífico fueron siempre la escasez y putrefacción del agua, el hambre y las enfermedades causadas por la carencia de alimentos frescos. Y en cuanto a la «*peste del mar*», el escorbuto, la descripción que hizo Pigafetta en su viaje con Magallanes y Elcano y que ha llegado hasta nosotros, es un diagnóstico perfecto de los síntomas:

> *«Todos los fallecidos mueren de crecerles las encías en tal cantidad que no pueden comer ninguna cosa. A menudo los hombres se sacan con un cuchillo tanto grueso de carne como de un dedo y al otro día las tienen tan crecidas como si no hubieran sacado nada. Todos los enfermos tienen dolores en el pecho y en las articulaciones de tal forma que no pueden moverse» (*PIGAFETTA, Antonio: *Primo viaggio in torno al Globo Terracqueo,* 1524*).*

Los tiempos empleados primitivamente por los Galeones en la ruta se fueron alargando después. No solo los barcos se construyeron más grandes y se cargaron más, por lo que la navegación se ralentizaba; también los cambios climáticos acontecidos en aquel siglo modificaron las corrientes. Uno de los barcos tardó seis meses en ir de Manila a Acapulco, y empleó otros tres en la vuelta para transportar –además de un montón de mercancías y muchísimo dinero destinado a la adquisición de productos–, «el situado», es decir, oro y plata para pagar los gastos del personal, construcciones, mantenimiento de instalaciones, etc. que en las Filipinas estaban siempre esperando con la incertidumbre de si llegaría con bien o se perdería. El ***San José***, en 1662, navegó por espacio de ocho meses, y el ***Sacra Familia***, en 1724, lo hizo durante casi nueve…

Los galeones eran las naves de mayor porte que jamás surcaran las aguas del Pacífico. Los barcos ingleses fueron en general más pequeños y ligeros. Hay noticia de que, a principios de 1710, Woodes Rogers tardó solo cincuenta y un días en llegar de la Baja California a la isla de Guam, en las Marianas. Y también de que en agosto-septiembre de 1721, Shelvocke empleó, desde el cabo San Lucas hasta la isla de Guam, solo cuarenta y dos días. Son datos consignados por Glyn Williams en su libro *El mejor botín de todos los Océanos* (Ediciones Turner, 2002), dedicado al galeón español ***Nuestra Señora de Covadonga***, que capturaron los ingleses en 1742 y que contenía cartografía y documentación muy importantes, además del valioso tesoro que transportaba, el cual fue vendido en 1743. Seguramente ese material cartográfico ayudó al almirantazgo inglés a planear las posteriores expediciones exploratorias del capitán Cook. De hecho, Álvaro de Saavedra falleció en las islas Hawaii en 1529, en su segundo intento de llegar a Nueva España, por mucho que Cook las adjudicara a la corona británica. Ya figuran en cartas de navegación de 1587 (ver *Atlas de Joan Martines*, 1587). Por cierto: ahora se da prácticamente como seguro que el citado Saavedra, en el trance señalado, estuvo a punto de toparse con la corriente de Kuro Shivo casi cuarenta años antes de describirla Urdaneta.

Los galeones no solo sufrían temporales que los llevaban al fondo del mar o los arrastraban a un arrecife costero. También envejecían y debían ser sustituidos. En 1729 el ***Sacra Familia*** llegó tan maltrecho a Acapulco, con tantos destrozos y pérdida de cargamento, que resultó necesario darlo de baja en 1730. La «carrera» fue cubierta por el ***Nuestra Señora de la Guía, Santo Cristo de la Misericordia y San Francisco de las Lágrimas*** llamado simplemente ***El Guía***, aunque solo fuera por abreviar. Iba al mando del mismo el general don Francisco de Abarca. Este navío siguió navegando hasta 1741, realizando sus expediciones en idéntica forma que los demás galeones anteriores.

GALEONES CAPTURADOS POR CORSARIOS INGLESES Y VÍCTIMAS DE LOS TEMPORALES

El primero de los Galeones que atacaron y saquearon los piratas británicos fue el ***Santa Ana***, a finales del siglo XVI. Salió de Cavite en julio de 1587 sin ningún temor y sin que mediaran noticias de peligro, y por lo tanto desprovisto de armamento. Llegó frente al cabo San Lucas el 14 de noviembre al mando del capitán Tomás de Alzola. Transportaba un rico cargamento y bastante pasaje, incluso varias familias con sus tesoros particulares.

Cerca del cabo estaba esperándole el corsario inglés Thomas Cavendish, que capturó el barco casi sin problemas. Entre los viajeros que retornaban a Nueva España se encontraba fray Juan de Armendáriz, canónigo de la catedral de Manila, quien estuvo insultando a los británicos y maldiciéndolos a voz en grito durante todo el tiempo que duró el asalto. Tan pronto quedaron desembarcados pasajeros y tripulación, Cavendish ordenó que el canónigo fuera ahorcado «*por conducta descomedida*»… El pirata inglés solo se portó bien con cuatro mujeres, a las que hizo un regalo en oro. Al abandonar a las gentes del ***Santa Ana***, les dejó algunas provisiones y armas para que pudieran defenderse de los hostiles indígenas. Entre los «liberados» estaban Sebastián Vizcaíno y Sebastián Rodríguez Cermeño.

Inmediatamente pasaron los piratas el rico cargamento del navío español a sus dos barcos, y lo que ya no cabía lo arrojaron al mar. Prendieron fuego al galeón y, llevándose con ellos al piloto castellano Alonso de Valladolid, navegaron Pacífico adelante hasta Filipinas. Antes de llegar a Manila, fue ahorcado el cautivo para que no pudiera contar lo acaecido. Y de allí a Inglaterra, donde el buque corsario «*remontó el Támesis con las velas forradas de seda, los marineros vestidos de ricos damascos y los palos y vergas empavesados*». La propia reina Isabel I subió a bordo y se quedó asombrada de la riqueza del botín. Cavendish había empleado en la vuelta al mundo dos años menos dos meses.

El ***Nuestra Sra. de la Encarnación*** zarpó el 12 de julio de 1709 de Cavite, al mando de M. Juan Presbert, y fue capturado en diciembre por Woodes Rogers.

El ***Nuestra Señora de Covadonga*** corrió la misma suerte en 1743. A punto de salir de Acapulco se recibió aviso de que George Anson, un corsario inglés, lo estaba esperando con dos barcos armados. Retrasó el capitán la partida cuanto pudo, pero cuando ya estaba frente al estrecho de San Bernardino, en las islas Filipinas, el perseverante Anson, que seguía al acecho, lo capturó, lo desmanteló y después vendió el casco en Cantón.

Finalmente, el ***Santísima Trinidad***, en 1762, fue tomado por el británico Hyde Parker, que estaba a las órdenes de Samuel Cornish, y llevado a Inglaterra, causando gran expectación a su llegada a Londres.

Estas son las noticias que se manejan habitualmente sobre los galeones capturados en el Pacífico, pero revisando los listados en algunas publicaciones recientes he hallado que en enero de 1754 el ***San Sebastián*** fue abordado cerca de la isla de San Clemente -la más meridional del canal de California- por George Compton, quien exterminó a todos sus ocupantes; sin embargo, he comprobado también que

algunos autores serios ponen en tela de juicio la historicidad de este hecho.

Los datos que he incluido aquí cuentan con el aval de Erik Wilhelm Dahlgren, Steve Singer y otros estudiosos del tema y fueron localizados por ellos, principalmente en el Archivo General de Indias de Sevilla.

Aunque el miedo a los ataques de la piratería mantenía permanentemente preocupados y sobre aviso a los españoles, en 250 años, como ya ha quedado dicho, solo los cuatro galeones reseñados fueron atrapados por los corsarios. Sin embargo, los tremendos temporales y tifones que tuvieron que sufrir sí provocaron el hundimiento y la pérdida de bastantes barcos más. Aunque se reseñan unos veintiséis, sin duda esa cifra se queda bien corta.

Uno de ellos, el mejor documentado, fue el ***Ntra. Sra. de la Concepción***. Hundido en 1638, lo localizó un equipo de arqueólogos de la Pacific Sea Resources en las islas Marianas, al sur de Saipan, en 1988. Es el primer galeón sepultado en aguas del Pacífico cuyos restos han sido explorados por un equipo especializado, con todo rigor, y con el asesoramiento de académicos de otras partes del mundo. Las investigaciones previas se realizaron en el Archivo de Indias de Sevilla, en Roma, Guam, Ciudad de Méjico, Estados Unidos y Manila. Esos hallazgos concuerdan con los datos que se conocían del naufragio.

Tal galeón era el mayor que entonces surcaba el Gran Océano; desplazaba 2.000 toneladas y en su último viaje llevaba carga por valor de unos 4.000.000 de pesos. En el pecio se encontraron, entre muchísimos objetos valiosos, 997 botones de filigrana de oro y metros y metros de gruesas cadenas también de oro, además de adornos y otras joyas (Ref.: *National Geographic*, vol. 178, nº 3, Sep. 1990).

Sumándose a tantos tesoros hundidos, se han hallado numerosos objetos de uso doméstico, indispensables para tan largas travesías: bacinillas, platos, cucharas, cepillos, navajas de afeitar, peines, peinetas y hasta una plancha de alabastro…

Además del Libro de Caja utilizado por don Lorenzo de Rugama, he localizado la referencia de parte de la carga que portaban por las mismas fechas dos barcos ingleses, el ***Haeslingfiel*** y el ***Harrington***: 8.000 libras de té; 400 baúles conteniendo porcelana y 60 repletos de seda cruda; 7.000 piezas de seda bordada y 20.000 libras en oro… Este cargamento salió a la venta en 240.000 libras, con un beneficio del 116% (ver WILLIAMS, Glyn: *Op. cit.*).

En el tornaviaje hacia México, la dotación de los galeones buscaba afanosamente la costa californiana con el fin de poder reponer provisiones y agua fresca y realizar reparaciones de emergencia. Una vez en Acapulco se remozaban las naves,

maltratadas después de tan largo periplo por el Pacífico, dejándolas listas para su vuelta.

Los grandes enemigos de estos viajes del Galeón por el Océano eran desde siempre la sed, la desnutrición que originaban el hambre y la deficiente alimentación, y el escorbuto o «*peste del mar*». El «*tabardillo*», nombre que se daba al tifus, también causaba gran cantidad de enfermos. Las ratas se habían convertido en un recurso casi indispensable para que la tripulación se mantuviese con vida, y en los barcos pululaban a centenares. En un viaje descubrieron más de un millar en el lastre cuando ya los roedores tenían consumida buena parte del matalotaje. En alguna otra expedición, después de remojar en el mar durante días las pieles de vacuno que protegían los mástiles, las asaron sobre las brasas para poder comerlas.

Solo durante el siglo XVIII, al menos seis Galeones hicieron el duro trayecto Manila-Acapulco, de 16.000 kilómetros, varias veces cada uno.

El ***Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*** (1732-1750), de 1.000 toneladas y construido en 1731, efectuó esta travesía, ida y vuelta, al menos en cuatro ocasiones. Sobrecargado, se hundió y desapareció en algún lugar entre el estrecho de San Bernardino, al que sí consta que llegó, y las islas Marianas. Desde julio de 1992, la Island Marine Archeology Research Foundation investiga un pecio, no lejos de Guam, que consideran pudiera ser el ***Pilar*** aunque, evidentemente, no proporcionan más detalles.

El ***Nuestra Señora de Covadonga*** (1731-1742) realizó su primer viaje partiendo de Manila el 18 de julio de 1731, al mando del capitán don Antonio González de Quijano (la reseña completa de su *maiden voyage* la podemos encontrar en GÓMEZ PEDRAJA, Elisa: *Op. cit.*).

El ***Nuestra Señora de la Guía, Santo Cristo de la Misericordia y San Francisco de las Lágrimas*** (1728-1741), conocido simplemente como ***El Guía***, fue el primero de los galeones construidos según las directrices de Antonio de Gaztañeta. Hizo numerosos desplazamientos a través del Gran Océano, transportando tesoros en ambas direcciones durante trece años hasta que se hundió en el golfo de Albay el 24 de enero de 1741, recuperándose meses después casi toda la artillería y munición.

El ***Nuestra Señora del Rosario y de los Santos Reyes*** (1745-1750) se hizo en Filipinas a lo largo del invierno de 1745-46 para reemplazar al ***Nuestra Señora de Covadonga***, capturado por los ingleses. Era grande aunque «*bastante lento, quizá no muy bien construido y difícil de manejar*». En su primera salida sufrió tales tifo-

nes y temporales que, después de intentar durante cuatro largos meses quienes lo comandaban llegar desde el estrecho de San Bernardino a las Marianas, decidieron en junta retornar a Manila, lo que lograron en menos de dos semanas. En 1749 no se vendió en Acapulco el cargamento que transportaba, que resultó preciso devolver al punto de partida; y con él 1.200.000 pesos en efectivo para hacer los pertinentes pagos de la administración. No completó el tornaviaje; se hundió cerca de las Filipinas en el verano de 1749, coincidiendo que en él viajaba el gobernador entrante del archipiélago, quien acudía al mismo para incorporarse a su puesto y que sobrevivió (tengo otra versión: «*Que llegó como pudo, con el nuevo gobernador don Francisco José de Ovando a bordo, el cual ordenó retirarle de la navegación*»).

El ***Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*** (1751-1762), llamado ***El Poderoso***, fue el más grande de los barcos construidos en Filipinas. Lo diseñó don Domingo Nebra, ya de 70 años pero única persona en las islas capaz de realizar esa tarea. Era incluso mayor que el ***Rosario***, y tan lento por lo menos como aquel. Se realizó en teka, molave y lanang, maderas que los españoles creían que «*podían repeler las balas*». Parece que, por su gran tamaño, estaba planteado para transportar más carga de la permitida, y esto se denunció al rey. El 14 de noviembre de 1752 llegó una reprimenda regia desde El Escorial, «*deplorando las muchas irregularidades de la ruta de Manila, causadas en su mayor parte por el tamaño del barco*». El propio Fernando VI dio instrucciones al nuevo gobernador, don Pedro Manuel de Arandía, para que esto fuera remediado, puntualizando «*que los barcos debían ser del tamaño adecuado para transportar el cargamento necesario en las islas y no más*». En el viaje de 1752 era capitán del galeón don Antonio de Cossío, según se puede comprobar en el «Demostrativo» que aún se conserva (mide cerca de tres pies de largo, unos ochenta centímetros). En él se reflejan casi hasta los últimos detalles las personas y los géneros a bordo: nombre de los oficiales, cuantía de la plata, puertos de escala, anotaciones sobre la importancia e intensidad de las tormentas sufridas… Las referencias a las existencias en la despensa incluyen las cantidades de carne salada y galleta, constando también 2.094 tinajas de agua potable, ya consumidas. En el viaje de 1755, lentísimo, de un total de 400 pasajeros enfermaron unos 150 o 200 de «*tabardillo*» (tifus), falleciendo 82 antes de llegar la nave a la costa de California. Entre los finados estaban el gobernador ya cesante de Filipinas, marqués de Ovando, su esposa y un hijo que había nacido a bordo; se dirigía aquel noble a Nueva España para seguir viaje a la Península, acompañado de su familia y de todos sus enseres. Sabemos que el marqués «*fue sepulta-*

do en el mar atado a una bala de cañón como lastre». Solo 27 miembros de la tripulación se aguantaban en pie cuando, por fin, arribó el galeón a Acapulco, el 27 de febrero de 1756, con un considerable retraso. El ***Santísima Trinidad*** se sometió a reformas y volvió a hacer «la carrera» en 1758-59. Después de muchas singladuras con terribles vendavales, tifones etc., fue capturado por Hyde Parker comandando el ***Panther*** y ayudado por el ***Argo***. El barco llevaba más de 800 personas a bordo, iba sobrecargado, y al no haberse enterado ninguno de sus ocupantes de que España estaba en guerra con Inglaterra, las pocas armas que portaban yacían en las bodegas al objeto de que hubiera más espacio libre en la cubierta. Los ingleses tomaron el galeón y el ***Panther*** lo remolcó hasta Manila, entonces en manos británicas. Allí se depositó el botín. Desplazaron después el ***Santísima Trinidad*** a Cavite para repararlo, y cuando la mayor parte de la flota abandonó Manila el 2 de marzo de 1763, se llevó con ella el barco, llegando a Plymouth el día 9 de junio de 1764, tras casi catorce meses de travesía. Siguieron luego hacia el Támesis, donde fue exhibido entre gran expectación al ser un gran buque, completamente diferente a todos los demás que conocieron con anterioridad. Según *The Scots Magazine* se trataba de «*…el barco más grande que había sido visto en Inglaterra*», y *The Annual Register* también comentó «*…que reposaba como una montaña en el agua*».

En cuanto al final de otro ***San José***, del siglo anterior, mencionado también más arriba, he encontrado un relato un tanto escalofriante: «*…a mediados del siglo XVII, los marinos de un buque saliendo de Acapulco pudieron contemplar un galeón relativamente cerca de la costa mejicana, con las velas desplegadas al viento aunque bastante deterioradas. Era el* ***San José****, que había partido de Manila más de un año antes. Todos sus ocupantes habían perecido de hambre y enfermedades. El Galeón era un gran ataúd flotante, lleno de sedas y cadáveres*» (Ref.: *National Geographic*, vol. 178, Nº 3. Sep.1990).

ACAPULCO

En cuanto el Galeón era avistado aproximándose a Acapulco o se recibía aviso de su inminente llegada, las campanas de la población se echaban al vuelo, y en cadena las iban siguiendo todas las de los pueblos existentes en la ruta hacia la capital, Ciudad de México, que conocía de ese modo la feliz nueva. En su Catedral era entonado entonces un *Te Deum* en acción de gracias.

El logro del objetivo principal de estas travesías presentaba, entre otras dificultades, una nada despreciable: Ya vendido parte del enorme e importante carga-

mento del galeón en el puerto de destino, el resto era trasladado, por tierra y a lomos de mulas (que introdujeron en América los españoles), hasta la capital y de allí a Veracruz para ser reembarcado con destino a la Península. El vial, conocido como *Camino del Asia*, era un sendero de herradura, que desde Acapulco atravesaba al menos dos ríos, el Mezcala y el Papagallo. Normalmente se podían vadear, pero a veces bajaban tan crecidos por causa de las lluvias que era necesario esperar varios días a que la corriente se redujera, o si no cruzarlos en balsas o almadías llamadas «*jangadas*», de cinco o seis pies cuadrados, las cuales se fabricaban con calabazas bien amarradas a las que añadían un entramado de cañas para hacer de superficie (ver GÓMEZ PEDRAJA, Elisa: *Op. cit.*, p. 57). En estas condiciones se llegaba a Ciudad de México. Por toda la Nueva España se extendía una amplia red de vetustos senderos y caminos, que fueron peatonales y solo resultaban aptos para bestias de herradura.

De antiguo sabían navegantes y militares, por habérselo demostrado la experiencia, que el trecho a recorrer desde el Pacífico hasta el Caribe era muchísimo menor por el istmo de Panamá que a través del territorio de México, pero las extensas selvas, las zonas pantanosas y la endémica malaria que caracterizaban a la primera de estas rutas actuaron de razones disuasorias a la hora de utilizarla, a sabiendas de la alta mortalidad que conllevaría su uso.

Volviendo a Acapulco, una vez vaciado el Galeón «*a plan barrido*» se procedía a su puesta a punto para el retorno, carenándolo si era preciso.

A menudo los peruanos mandaron barcos desde Callao y Lima al puerto mexicano para adquirir mercancías. La alta sociedad de aquel virreinato, principalmente la limeña, pagaba en plata, por lo que sus comerciantes estaban determinados a tomar parte en los suculentos negocios de importación de productos chinos. En 1581 los peruanos tenían decidido enviar sus propios barcos «de compras» hasta Filipinas, causando la alarma inmediata de los sevillanos, que temieron ver disminuida sustancialmente la cantidad de plata y de oro que con bastante regularidad llegaba a España desde Perú, por lo que en 1587 la Corona prohibió este comercio. Pero, de manera más o menos lícita, siguieron saliendo navíos de Lima y retornando a dicha ciudad, donde se vendían gran parte de las mercancías aportadas y, naturalmente, los comerciantes cobraban en plata. Por otros medios, los peruanos también se ocupaban de hacer llegar a la costa del Caribe y a Cuba los tributos oficiales, «*el quinto real*» (20%), que desde allí tenían que ser trasladados a España. Todo esto demuestra la intensidad del tráfico marítimo y de los negocios que se llevaban

a cabo entre los dos virreinatos. Y me temo que a la Península llegarían las mercancías bastante mermadas.

El viaje redondo del Galeón de Manila, con leyes que le regían, impuestos sobre su cargamento, tarifas a cobrar a los pasajeros perfectamente reglamentadas, condiciones de embarque, etc., estuvo cubriendo este recorrido entre 1565 y 1821, doscientos cincuenta largos años. Fue la ruta marina de recorrido más largo y de mayor durabilidad de la que jamás se ha tenido noticia. Junto con la Flota de Indias, unía en cada viaje completo Asia, América y Europa.

Habiendo surgido los problemas derivados de la Guerra de Independencia de México, se cambió el lugar de arribada y retorno: Acapulco fue sustituido por el puerto de San Blas. El último galeón que hizo el «viaje redondo» partió de Acapulco en 1811 y regresó de vacío a Filipinas en 1815. El presidente mexicano Iturbide, «*el Emperador*», se incautó de la carga del barco, conocido como el ***Magallanes***, que en realidad era una fragata llamada ***San Fernando***.

En los doscientos cincuenta años que duró esta ruta, la recorrieron al menos ciento ocho galeones. Hay versiones que sostienen la cifra de casi ciento cuarenta… Tenemos noticias fidedignas de que se perdieron o hundieron veintiséis, aunque yo presento un listado de cuarenta... Todos estos datos se siguen revisando en la actualidad.

ALGUNOS DE LOS GALEONES GOBERNADOS POR MARINOS CÁNTABROS

1596. ***Santa Isabel***, al mando del capitán ***Lope de Vega***, montañés. Con él viajaba su esposa Mariana de Castro (ver PEREDA DE LA REGUERA, Manuel: *Indianos de Cantabria*. Institución Cultural de Cantabria, Santander, 1968; pág. 66).

1622. ***San Damián***, al mando de ***Diego L. de Sanvitores*** (no contrastada su procedencia cántabra; quizá burgales). Barco perdido en las Islas Marianas.

1694. ***Ntra. Señora, San Francisco Javier y Santa Rosa***, mandado por el general ***Domingo Ruiz de Tagle y García Sánchez de Tagle***, de Santillana del Mar.

1718. ***Ntra. Señora del Carmen***, a cargo de ***Juan Manuel Pérez de Tagle y Gómez de Sierra***, natural de Puente San Miguel.

1719. ***San Andrés***, mandado por ***Gregorio Alejandro de Bustamante y Bustillo***.

1723. ***Santo Cristo de Burgos***, maestre ***Antonio Gonzalez de Quijano***, natural de San Felices de Buelna.

1725. ***Ntra. Señora de los Dolores***, sargento mayor ***Pedro Antonio de Alvarado***, natural de Adal, Treto.

1725. ***Ntra. Sra. de la Guía***, sargento mayor ***Pedro Antonio de Alvarado***.

1726. ***Ntra. Señora de los Dolores***, maestre de bajel ***Lorenzo de Rugama y Palacio***, de Bárcena de Cicero; piloto ***Manuel Pérez de Cos***.

1727. ***Ntra. Señora de los Dolores***, mandado por ***Antonio García del Mazo***, de Roiz, alférez de mar y tierra; a cargo del general ***Antonio González de Quijano***, de San Felices.

1730. ***Ntra. Señora de la Guía***, mandado por ***Francisco de Abarca***.

1731. ***Ntra. Señora de la Guía***, mandado por ***Francisco Sánchez y Pérez de Tagle*** y ***Pedro Gómez de Rivero***.

1732. ***Ntra. Señora de Covadonga***, mandado por ***Antonio González de Quijano y González Campuzano***.

1733. ***Ntra. Señora de la Guía***, mandado por ***Pedro Gómez de Rivero***.

1734. ***Ntra. Señora de Covadonga***, capitán ***Antonio García del Mazo y Gómez de la Ganceda***, de Bustriguado, en Roiz.

1736. ***Ntra. Señora del Pilar***, maestre ***José Antonio de la Madrid***.

1737. ***Ntra. Señora. de la Guía***, general de la flota ***Pedro González (¿Gómez?) de Rivero y González Quijano***, luego caballero de Santiago, marqués de Montecastro y marqués de Llanahermosa.

1739. ***Ntra. Señora de la Guía***, con ***Pedro González (¿Gómez?) de Rivero***. Se perdió cerca de Albay.

1741. ***Ntra. Señora del Pilar*** (o el ***Covadonga***), al mando de ***Manuel Gómez de Bustamante***.

1742. ***Ntra. Señora de Covadonga***, al mando del general ***Luis Manso de Velasco*** (no contrastada su probable procedencia cántabra).

1743. ***Ntra. Señora de Covadonga***, mandado otra vez por ***Antonio González de Quijano y González Campuzano*** (era alcalde provincial de Manila por entonces Francisco González de Quijano).

1744. ***Ntra. Señora del Pilar***, general al mando ***Antonio González de Quijano***.

1745. ***Santo Domingo de Guzmán***, patache, al mando de Antonio Gutiérrez de Cossío.

1745. ***San Francisco***, llevando como capitán al piloto ***Ignacio Pérez de Arce***.

1746. ***Ntra. Señora de la Guía***, general al mando ***Antonio González de Quijano***.

1746. ***Ntra. Señora del Rosario y los Santos Reyes***, al mando de ***Francisco González de Quijano*** (¿?).

1747. ***Ntra. Señora del Rosario y de los Santos Reyes***, siendo general de la flota ***Francisco González de Quijano***, caballero de Calatrava.

1747. ***Santo Domingo de Guzmán***, patache, al mando de ***Antonio Gutiérrez de Cossío***.

1752. ***Santísima Trinidad y Ntra. Sra. del Buen Fin***, llamado ***El Poderoso***, al mando del general ***Antonio de Cossío***.

1755. ***Santísima Trinidad y Ntra. Sra. del Buen Fin***, llamado ***El Poderoso***, al mando del filipino-español Felipe Mª Rodríguez de Madrid, 2º marqués de Villamediana; como maestre, el capitán ***Pedro Antonio Cossío***.

1801. ***El Montañés***, que se construyó en El Ferrol en 1794, sufragado con el dinero recolectado entre los cántabros de las colonias americanas y algunas familias de Cantabria y regalado al rey. Fruto de una importantísima gestión realizada por don José Joaquín y don Francisco de Bustamante y Guerra, se exigió que estuviera mandado siempre que resultase posible por un capitán montañés. Fue botado bajo la advocación de ***Santo Toribio de Mogrovejo***, aunque se le conoció siempre con el nombre de ***El Montañés***. Propiamente no funcionó como Galeón de Manila pero protegió este comercio en el Pacífico. Navegó por tal océano y por el mar de la China durante ocho años, y dio la vuelta al mundo regresando a Cádiz el 21 de octubre de 1805, al mando del capitán ***Alejo Gutiérrez de Rubalcava***. Es más recordado por su intervención en la Batalla de Trafalgar. Retirado en 1810, salió a subasta en 1822. Su último capitán fue ***José de Quevedo y Cheza***. En el Paseo Marítimo de Santander, frente al portal nº 23 del Paseo de Pereda, se alza un bonito monumento a este galeón y sus gentes, realizado por otro cántabro, el escultor camargués Juan José Revuelta Escagedo.

GALEONES PERDIDOS

En 1568 el ***San Pedro***, barco en el que Urdaneta realizó el primer *tornaviaje* oficial. Un tifón acabó después con él en Guan.

En 1576 el ***Espiritu Santo***, hundido en Catanduanes, pasado el estrecho de San Bernardino, a causa de un error del piloto. Los pocos ocupantes que se salvaron fueron muertos por los nativos.

En 1576 también, el ***San Felipe***, perdido en route durante ese verano.

En 1578 el ***San Juanillo*** se perdió, y el ***San Martín*** lo mismo en Japón (aunque este dato no parece exacto).

En 1588 un navío procedente de Macao, propiedad o bajo el mando de Juan de Gama (Joao de Gama), nieto del célebre Vasco de Gama. Estaba en tratos con el rey Felipe II para allanarle la supuestamente «fácil» conquista de China.

En 1590 el ***San Martín***.

En 1591 el ***San Ildefonso***.

En 1595 el ***San Agustín***, parece que de propiedad privada y pilotado por Sebastián Rodríguez Cermeño. Se perdió en las costas americanas.

En 1596 el ***Santa Isabel***, cuyo capitán era Lope de Vega, quien viajaba con su esposa Mariana de Castro, montañeses los dos (ver PEREDA DE LA REGUERA, Manuel: *Op. cit*., pág. 66).

En 1600 el ***San Diego***. Iba al mando de don Antonio de Morga y Sánchez Garay. Libró un combate con el holandés ***Mauritius***, comandado por Olivier van Noort, en la defensa de Manila. Se hundió a causa de una vía de agua con 300 hombres a bordo. Morga y unos 100 más lograron salvarse. En 1992 se ha explorado su pecio, recuperándose más de 6.000 objetos, muchos de los cuales se exhiben en el MNM.

En 1601 el ***Santa Margarita***, perdido en la isla de Rotta (Marianas).

En 1601 también, ***La Contadora*** consiguió volver a Manila después de casi siete meses de ruta, pero llegó completamente destrozado.

En 1601 el ***Santo Tomás***, que regresaba de Acapulco y encalló en Luzón.

En 1603 el ***San Antonio***.

En 1604 hubo otro naufragio en Mindoro, pero pudo recuperarse el barco.

En 1608 una nave naufragó en Cavite.

En 1609 el ***San Francisco***, que navegaba al mando del capitán Juan Covirós, naufragó en Japón por el mes de septiembre a causa de un tifón. Llevaba a bordo 373 personas, de las que fallecieron 59. En él viajaba don Rodrigo de Vivero Aberruza, ex gobernador interino de Filipinas.

En 1616 el ***Ntra. Señora de los Remedios*** se perdió en route, y al ***Santísima Trinidad*** un tifón lo destrozó cerca de Japón.

En 1620 el ***Jesús María*** y el ***Santa Ana*** se perdieron en el estrecho de San Bernardino. Y el ***San Nicolás*** fue cañoneado en Samar.

En 1621 el ***Ntra. Sra. de la Vida*** desapareció en route.

En 1622 otro barco se hundió, igualmente, de camino.

En 1628 le pasó lo mismo a un navío más.

En 1638 el ***Concepción*** se perdió en la isla de Saipan (Marianas).

En 1639 el ***San Ambrosio*** embarrancó, y también el ***San Antonio*** a causa de un tremendo tifón.

En 1641 el ***Ntra. Señora de la Ayuda*** resultó perdido en la isla de Santa Catalina.

En 1642 corrió el ***San Luis*** la misma suerte en Cagayán.

En 1649 el ***Ntra. Señora de la Encarnación*** se hundió en route.

En 1654 se fue al fondo del mar en Ecuador el ***Jesús María de la Limpia Concepción***, conocido simplemente como ***La Capitana***. Iba mandado en un principio por don Baltasar Pardo de Figueroa, quien sufrió la acusación de embarcar muchísima más plata que la declarada. Se estuvo recuperando su cargamento desde 1654 hasta 1662. El pecio fue localizado en 1990 y se finalizó su rescate en 1997.

En 1654 el ***San Diego*** se hundía al arribar a Manila.

En 1655 el ***San Francisco Javier*** padecía igual suerte en Samar.

En 1662 el ***San Damián***, al mando de Diego L. de Sanvitores, se perdió en las islas Marianas.

En 1668 el ***Ntra. Señora de los Valles*** se incendió en Acapulco, perdiéndose por completo. Murieron al menos 350 personas.

En 1690 el ***Ntra. Señora del Pilar de Saragosa*** (sic) y Santiago, de 300 toneladas, se iba al fondo oceánico en las cercanías de la isla de Guam (Marianas). No se trata del ***Ntra. Señora del Pilar de Zaragoza***, gemelo del ***Covadonga***, del siglo siguiente.

En 1693 el ***Santo Cristo de Burgos*** desapareció, sin que se supiera más de él.

En 1705 también se perdió un segundo ***San Francisco Javier*** en la costa americana. Hay noticias de que una parte de los supervivientes se quedaron a vivir en las colonias de Oregón.

En 1727 naufragó el ***Ntra. Señora de los Dolores***.

En 1734 el ***Santa María Magdalena*** se hundió en Cavite.

En 1750 el ***Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza***, de 1.000 toneladas y construido en 1732, salió de Manila y se sabe que pasó el estrecho de San Bernardino… Nada más, ahí se extingue su rastro.

En 1775 el ***Ntra. Señora de la Concepción***, alias ***El Desengaño***, se perdió en las Marianas.

En 1797 el ***San Andrés*** se hundió en Ticao y parte de la carga no se recuperó.

COLABORACIONES Y APOYOS

Bedia Casanueva, Diego
Calvente Iglesias, Virginia
Casado Soto, José Luis
Ceballos-Escalera y Gila, Alfonso
Celis Diez, Antonio de
Cerezales Laforet, Marta
Crespo-Francés, José Antonio
Crespo García-Bárcena, Federico
García Abasolo, Antonio
Gómez Navedo, Juan
Gómez Pedraja, José Antonio
González-Riancho Colongues, Aurelio
Gutiérrez López-Vázquez, Enrique
Madariaga de la Campa, Benito
Millén Blanco, Francisco
Moreno del Collado, Francisco
Moreno del Collado, Jesús
Museo Marítimo del Cantábrico (MMC)
Navarro Baldeweg, Margarita L.
Palacios Largo, Leo (dibujo del galeón)
Prieto Gil, Manuel
Ranea Sierra, Eva (MMC)
Stewart, Dick (porcelana de Hizen)
Trujillano del Moral, Ángel (velas, lonas, jarcias y cabuyería)
Velasco, Fernando

FUENTES CONSULTADAS

Atlas de Joan Martines, 1587. Edición del Servicio de Publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1973.

Diario de navegación de Cádiz a Manila y viceversa, de León de Albarelos. Archivo particular de M. Sánchez de Gurtubay.

Libro de Caja 1722-1739, de Lorenzo de Rugama y Palacio. Archivo particular de D. Enrique Gutiérrez Gómez.

Mapas y planos México, 1583. Archivo General de Indias (Sevilla).

Memoria de lo que se ha de enviar de Nueva España a Filipinas, 1578. Archivo General de Indias (Sevilla).

The Annual Register for the year 1764, escrito y editado por Edmund Burke e impreso por James Dodsley. Londres, 1764.

The Scots Magazine MDCCLXIV, volume XXVI. Edimburgo, 1764.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

AGUILERA ROJAS, Javier (comisario) et alii: *Manila 1571-1898: Occidente en Oriente* (catálogo de la exposición). Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Ministerio de Fomento), Madrid, 1998.

ALFONSO MOLA, Marina; GARCÍA-ABÁSOLO, Antonio; MARTÍNEZ SHAW, Carlos; SERRERA, Ramón Mª y YUSTE, Carmen: *El Galeón de Manila* (catálogo de la exposición). Fundación Focus-Abengoa, Sevilla, 2000.

ARTIÑANO GALDÁCANO, Gervasio de y NAVARRO ENRÍQUEZ, José Gabriel: *Aportación al estudio de la cultura española en las Indias* (catálogo de la exposición). Sociedad Española de Amigos del Arte, Madrid, 1930.

BERNABÉU ALBERT, Salvador y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, colección Universos Americanos, Sevilla, 2016.

CANALES TORRES, Carlos y REY VICENTE, Miguel del: *Naves negras, la Ruta de las especias*. Editorial EDAF, Madrid, 2015.

DAHLGREN, Erik Wilhelm: *Were the Hawaiian Islands visited by the Spaniards befote their discovery by Capitan Cook in 1778? A contribution to the geographical history of the North Pacific Ocean especially of the relations between America and Asia in the Spanish period*. AMS Press, Nueva York, 1977 (2ª ed.).

FERNÁNDEZ TORRES, Antonio y SÁNCHEZ DE MORA, Antonio (comisarios) et alii: *Pacífico: España y la aventura de la Mar del Sur* (catálogo de la exposición). Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Sevilla, 2013.

FISH, Shirley: *The Manila-Acapulco Galleons. The Treasure Ships of the Pacific. With an annotated list of the Transpacific Galleons. 1565-1815*. Author House, Central Milton Keynes (Inglaterra), 2011.

GALVÁN GUIJO, Javier (coordinador) et alii: *Islas del Pacífico: El legado español* (catálogo de la exposición). Dirección General de Cooperación y Comunicación Cultural del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid, 1998.

GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ, Jesús: *Retrato de un navío. «Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza» (1733-1750)*. Editorial Naval, Madrid, 1993.

GARMENDIA ARRUEBARRENA, José: «Andrés de Urdaneta, agustino: en carreta sobre el Pacífico». *Santa Ana*, Ordizia, 1997, pp. 19-21.

GÓMEZ PEDRAJA, Elisa: «Lorenzo de Rugama y Palacio y el Galeón de Manila (1690-1746)». *ASCAGEN* nº 17, Santander, 2017, pp. 9-64.

GÓMEZ PEDRAJA, Elisa: *Lorenzo de Rugama y Palacio y el Galeón de Manila (1690-1746)*. Colección Lince de Archivo, Santander, 2017.

JUAN FERRAGUT, Mariano et alii (coordinadores GINER LARA, Pedro; LÓPEZ CALDERÓN, Carmen y RAFFAELLI, Santiago): *El Galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes* (catálogo de la exposición). Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa, Madrid, 2016.

LAORDEN JIMÉNEZ, Luis: *Navegantes españoles en el Océano Pacífico*. Ed. del autor (2ª), Madrid, 2014.

MURO ARIAS, Luis Felipe: «Soldados de Nueva España a Filipinas (1575)». *Historia Mexicana* vol. 19, nº 4, México, 1970, págs. 466-491.

PEREDA DE LA REGUERA, Manuel: *Indianos de Cantabria*. Institución Cultural de Cantabria, Santander, 1968.

PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del Globo* (Edición de Benito Caetano). Fundación Civiliter, Sevilla, 2012. Título original: *Primo viaggio in torno al Globo Terracqueo*, 1524.

RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio M.: «El mar se mueve: la experiencia del viaje trasatlántico entre los pasajeros de la Carrera de Indias (siglos XVI y XVII)». *Communication and Culture Online*, Special Issue I, 2013.

RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio M.: *La carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías)*. Colección «Verba Volant», Esles de Cayón (Cantabria), 2012.

UNSAIN AZPÍROZ, José Mª; ARANBURU ORBEGOZO, Mª Jesús; MELLÉN BLANCO, Francisco; TRUCHUELO GARCÍA, Susana; CASADO SOTO, José Luis; OLLÉ, Manel; RILOVA JERICÓ, Carlos y MADRID ÁLVAREZ-PIÑER, Carlos: *Los vascos y el Pacífico. Homenaje a Andrés de Urdaneta*. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2009.

VV.AA. *National Geographic*. Múltiples ejemplares de la revista.

WILLIAMS, Glyn: *El mejor botín de todos los océanos (la trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII)*. Turner/Armas y Letras, Madrid, 2002.

DEL ATLÁNTICO AL CARIBE: AVENTURAS Y DESVENTURAS DEL MARINO MONTAÑÉS JOSÉ MANUEL ECHEVERRI (1825-1879), AUTOR DE LA NOVELA *EL CAPITÁN NEGRERO*

SALVADOR GARCÍA CASTAÑEDA
Centro de Estudios Montañeses
Ohio State University

Resumen: Después de viajar por el Mediterráneo, por el Atlántico y por América, el marino montañés José Manuel Echeverri (1825-1879) fue cónsul de España en diversos países. Su accidentada biografía, reconstruida aquí con documentos de archivo, revela interesantes aspectos de la sociedad española de entonces, así como de la trata de negros, pues Echeverri fue autor de la novela *El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos, un curioso relato prácticamente desconocido*. El presente estudio incluye los siguientes apartados: «Vida y trabajos», «El tráfico negrero» y «El capitán negrero».

Palabras clave: Cónsul, Cristóbal Colón, independentismo cubano, trata de esclavos, *El capitán negrero*.

Abstract: After sailing the Mediterranean and the Atlantic and having traveled through America, the Cantabrian sea captain José Manuel Echeverri (1825-1879) was appointed Consul of Spain in several countries. His hapless life story, reconstructed here using archival documents, reveals interesting aspects of the Spanish society of the time, as well as the slave trade, as told in Echeverri's curious and practically unknown novel *El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos*. The present study consists of three parts: «Vida y trabajos», «El tráfico negrero» and «El capitán negrero».

Keywords: Cónsul, Christopher Columbus, Cuban independence, slave trade, *El capitán negrero*.

En 1953 el estudioso santanderino Fernando Barreda publicó el artículo «La trata desde el puerto de Santander», en el que aportaba interesantes datos acerca de la participación de Cantabria en la trata de negros. Mencionaba allí el libro *El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos, por un marino mercante*, impreso en 1879 en Santander por Solinís y Cimiano. Aunque manejó el ejemplar de la Biblioteca de Menéndez Pelayo que lleva en la contraportada el nombre del autor, escrito de mano de don Marcelino, Barreda no dio su nombre, contentándose con decir que era «de neto apellido vasco». Era José Manuel Echeverri, autor del opúsculo *¿Do existen depositadas las cenizas de Cristóbal Colón?* (1878) en el que se firma «Cónsul de España en la República Dominicana». Este dato me llevó a conseguir su expediente administrativo[1] y otros papeles que dieron vida a tan curioso personaje. Si el ficcional capitán negrero sufrió no pocas desventuras, no fueron menores las del cónsul quien, víctima de su buena fe y de su confianza en la bondad del prójimo, o de una inocencia a prueba de desengaños y, en más de una ocasión, de circunstancias adversas, quedó cesante en los puestos consulares que sirvió y fue injustamente expedientado en algunos. El propósito inicial, y que sigue en pie, fue el de hacer una edición crítica de *El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos*, un curioso relato prácticamente desconocido, e incorporarlo así al canon de la literatura de asunto marítimo de Cantabria. Pero la asendereada vida de su autor, ilustrada por los abundantes documentos de su expediente, conservado

(1) Expediente personal de José Manuel Echeverri. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. Madrid. Expedientes personales, leg. P.84, expt. 4100. Agradezco a Fernando Vierna la lectura de este artículo y sus oportunas observaciones; mi agradecimiento también a Patricia Madariaga por la localización de documentos.

en el Ministerio de Asuntos Exteriores, revela tanto el carácter del cónsul Echeverri como algunos aspectos de la intrahistoria administrativa de España en la segunda mitad del siglo XIX, que merecen darse a conocer. El presente trabajo dedica tres apartados a: *a)* La vida y trabajos de José Manuel de Echeverri, *b)* El tráfico negrero y *c)* La novela *El capitán negrero*.

Vida y trabajos

Vito José Manuel de Echeverri y Gutiérrez nació en Renedo de Piélagos el 15 de junio de 1825[2] y tras concluir los estudios en el Instituto de Náutica entró de Agregado en 1843 en la fragata *Teresita*, con la que realizó varias travesías a América. En 1846, a los 19 años y tras el examen de Segundo Piloto de derrotas, emprendió un nuevo viaje a América a bordo de la fragata *Carmen*. Y en 1849, al mando de la goleta *Dolores*, continuó navegando por el Mediterráneo y América. A partir de 1852, como capitán de la *Tita*, hizo numerosos viajes por el Mediterráneo, norte de Europa y América.

En 1859, al comenzar la guerra de África, fue nombrado Alférez de Fragata y sirvió a bordo de la urca *Marigalante* como oficial de guerra en la escuadra de

---

(2) Partida de nacimiento: Año de 1825. En este lugar de Renedo, valle de Piélagos, Obispado de Santander, a diez y siete de Junio de mil ochocientos veinte y cinco, yo Don Vicente de la Bárcena, Cura de esta Iglesia Parroquial de dicho lugar Bautizé solem. Ongí con los Sagrados Oleos a un Niño que nació el quince del presente mes a las quatro del día que puse pr. Nombre Vito José Manuel, hijo lexítimo de Dn. Manuel Echeverri y de Da. María Magdalena Gutiérrez, residentes en este mencionado lugar de Renedo, nieto por línea paterna de Dn. Thom. Domingo de Echeverri y de Da. Fran. de Agesta, vezinos de Pasajes en la provincia de Guipúzcoa y por la materna de Dn. Fran. Antonio Gutiérrez y de Da. Ana María *[ileg.]*, vezinos de la ciudad de México, capital de la Nueva España. Fueron sus padrinos Dn. Venancio de Arce Miranda y Da. María Fernández de la Bárcena mis feligreses a quienes advertí el parentesco espiritual contraído con el bautizado y sus padres y la obligación de enseñarle la doctrina cristiana y misterios de nuestra santa Fe siendo testigos Dn. Juan Madrazo y Dn. Fernando de Cadelo. [Esta partida se halla en el Libro de Bautizados 1815-1829 en Renedo de Piélagos con la signatura 5898, en los folios 63 y 64, Iglesia Catedral de Santander. Archivo Diocesano].

bloqueo mandada por Juan Bautista Topete. Su expediente revela diversas intervenciones, algunas de carácter heroico, en aquella campaña, por lo que fue ascendido a Alférez de Navío, a Teniente de Infantería de Marina y posteriormente a Comandante del mismo cuerpo.

En 1877, «merced a una espontánea y especial recomendación expedida a mi favor por el inmortal, dignísimo patriota y malogrado general el Excmo. Sr. Marqués de los Castillejos, q.e.p.d., con cuya amistad y cariño se dignó honrarme» fue nombrado cónsul de 2ª clase «en la mortífera colonia inglesa de Sierra Leona» (Al ministro de Estado, Madrid, abril 1877). Y tras su carrera de marino mercante y su honrosa actuación militar comienza así la consular de José Manuel Echeverri, que le ocasionaría unos sinsabores que le acompañaron hasta el fin de su vida.

Su abultado expediente administrativo abunda en despachos, solicitudes de prórrogas por enfermedad, órdenes de cese y nombramientos a nuevos destinos, minutas, inicios de expediente, reclamación de haberes y de dietas, tanto por parte del Ministerio como del cónsul, así como largos escritos de este último justificando su conducta.

Llegó a Sierra Leona aquejado de una sordera contraída en la guerra de África que se iría agravando con los años. Triunfante la Gloriosa, su nombramiento como cónsul de España y juez del Tribunal de la Corte Mixta fue extendido por el general Serrano, Regente del Reino, «en nombre de la Nación Española» el 22 de julio de 1869, siendo ministro de Estado Manuel Silvela. Tomó posesión el 1 de octubre de aquel año, con un sueldo de 1800 escudos anuales, y cuando solicitó fondos para el viaje se le concedieron solamente 400 «atendidas las circunstancias del Tesoro y la facilidad actual de las comunicaciones con Sierra Leona». Apenas transcurrido un año pidió una licencia de cuatro meses por hallarse gravemente enferma su madre política (20 septiembre 1870), que se le concedió (26 noviembre 1870), y obtuvo otros cuatro más para restablecer su propia salud, tras la presentación del certificado de un doctor de Sierra Leona declarando que sufría de asma y debería volver a Europa (24 diciembre 1870). Y en abril de 1871, en un despacho al ministro de Estado, escribía que «Dos años próximamente permanecí en aquella residencia y al cabo de cuyo período regresé a España en uso de licencia temporal, convertido en un semi-cadáver por efecto de las perniciosas calenturas a cuya terrible dolencia debí aumentada la sordera de una manera considerable». El 4 de febrero de 1871 se encargó del consulado de España en Sierra Leona a D. Juan Pachos [?] y Prim.

El 29 de abril de 1871 Echeverri fue nombrado cónsul en Cayo Hueso por el gobierno de D. Amadeo con sueldo de 4.500 pesetas. También por motivos de salud, pues se resentía de «las dolencias adquiridas en Sierra Leona», solicitó quince días más de prórroga antes de marchar a Cuba, que le fueron concedidos (29 mayo 1871), salió de Santander a bordo del vapor-correo francés *Washington* (16 junio 1871) y desde La Habana llegó a Cayo Hueso.

No era precisamente un puesto fácil, pues en aquella ciudad residían por entonces "más de dos mil filibusteros cubanos". Cuenta que a los tres días de su llegada colocó sobre la nueva casa del consulado la bandera española y que a la mañana siguiente aparecieron gran cantidad de banderitas cubanas en las rejas del pequeño jardín del edificio, y dos establecimientos de la acera de enfrente estaban empavesados con ellas. «Durante aquel día cuanto cubano pasaba por la calle saludaba con respeto a sus pabellones mientras el nuestro era causa de risas burlonas y ademanes grotescos». Pero sin dejarse intimidar, Echeverri decidió izar la bandera española todos los días y arriarla al anochecer.[3]

Como se recordará, los movimientos para conseguir la independencia de Cuba se intensificaron a lo largo del siglo XIX y hubo diversas intentonas armadas como las dos de Narciso López. El «Grito de Yara» de Carlos Manuel de Céspedes, en octubre de 1868, originó la «Guerra Grande» o «Guerra de los diez años» (1868-1878) que finalizó con el Pacto de Zanjón, aunque Antonio Maceo continuó combatiendo. Echeverri había sido destinado a la ciudad de Estados Unidos más cercana a Cuba y uno de los principales centros de conspiración, de partida de expediciones y de avituallamiento para los rebeldes.

En respuesta a la orden del Ministerio de Estado del 24 de febrero de 1872 de esclarecer los hechos en que se fundaron las autoridades de Cuba y Washington para proponer su relevo, Echeverri explica que cuando llegó a Cayo Hueso el cónsul saliente le presentó un oficio de la Armada solicitando que protegiese a D. Elías Moscoso, quien residía en la ciudad bajo el amparo del Consulado por carecer de todo recurso. Echeverri le asignó un sueldo a cuenta de los gastos secretos de la legación como agente encargado de descubrir los ocultos manejos de los refugiados

(3) La bandera nacional de Cuba con la estrella solitaria apareció por vez primera en 1850, en ocasión de la fracasada expedición de Narciso López para tomar la ciudad de Cárdenas.

cubanos. «En mi poder existen datos que prueban que solo para cobrarse él, se cargaron en cuenta trescientos veinte pesos papel, siendo además de mi cargo pagar sus alimentos, lavandera, hospedaje y hasta el tabaco que fumaba. Doy estos pormenores para que además se aprecie con justicia la conducta que más tarde él observó conmigo».

Este Elías Moscoso era un oficial de la Armada que malversó fondos, desertó y se refugió en Cayo Hueso; Echeverri le creyó víctima de un momento de alucinación, le dio trabajo como agente de vigilancia y, tanto por lo útil que resultaba su persona como por «la compasión que me inspiraba su triste situación», lo recomendó a los jefes de la Armada que trataban de rehabilitarlo e hizo grandes elogios suyos en sus despachos, que el beneficiado agradeció en su propio nombre y en «el de su madre y desgraciados hermanos». Le apoyaba un Sr. Bonanza, pariente o íntimo de una señorita con la que Moscoso estaba prometido para casarse y gran amigo de Don Joaquín Jovellar, el capitán general de la isla de Cuba. Bonanza logró que Elías fuera recibido por aquél en La Habana pero el ingrato, que trataba de entrar en la carrera consular, desacreditó a su bienhechor, del que dijo que no servía para nada, y facilitó información sobre los emigrados que le había ocultado, faltando a su obligación. La buena fe de Echeverri llegó al extremo de no dar crédito a los numerosos anónimos que recibía denunciando a Moscoso como un ser despreciable e hipócrita que le estaba envolviendo en una trama y le advertían que no se fiara de él; pero, despreciándolos, se los enseñaba al mismo interesado. Antes de salir para La Habana éste denunció a Agustín Peralta, otro agente secreto del cónsul (Madrid, 28 febrero 1872. Al ministro de Estado). El tal Agustín era un cubano huido de La Habana por falsificador, casado según decían con tres mujeres a la vez, sin un centavo y muy jugador, y Echeverri se excusó de servirse de tal clase de gente aduciendo que «hombres de la condición de Peralta son únicamente los que pueden rebajarse a desempeñar el triste papel que él desempeñaba». Moscoso «con su inicua delación y malvados fines» dejó la vida del denunciado en gravísimo riesgo, y a raíz de ello, *El Republicano. Patria e Independencia*, el periódico de los independistas cubanos de Cayo Hueso, publicó el 21 de octubre de 1871 el artículo «Traidor y espía», revelando que Peralta cobraba 15 pesos mensuales del Consulado español por revelar los planes de sus compatriotas. Corrió la noticia de su doble juego y con ella las amenazas de muerte, y «Ya cerca del anochecer se presentó en el consulado una pobre y afligida anciana y me suplicó salvara la vida de su hijo amenazado por los tabaqueros. La consolé cuanto pude [y] ofrecí a Peralta en nombre de España

amparo y protección, si por los servicios que prestaba su vida peligrase alguna vez; y como queda probado, cumplí fielmente tamaño compromiso. Acaso no fue muy diplomático mi proceder en aquella ocasión, pero no me fue posible desobedecer el mandato imperativo de mi conciencia» (Madrid, 28 febrero 1872).

Cuando el patrón de un barco vivero de pesca acudió al consulado para solicitar ser despachado para La Habana se le ocurrió al cónsul que éste podría salvar al amenazado y llevarle consigo, y así prometió al visitante darle los documentos que necesitaba al amanecer y le pidió que acogiese a un pasajero. El propio Echeverri relata el accidentado episodio de este salvamento, que podría haber formado parte de alguno de los de *El capitán negrero*:

> Apenas amaneció, tuve noticia de que el espacio que mediaba entre el Consulado y la casa en que vivía Peralta se hallaba ocupado por numerosos grupos de cubanos provistos de revólveres y puñales. Esto me hizo comprender que era algún tanto comprometido pretender llevar a ejecución mi propósito mas recordé el compromiso adquirido en nombre de España, sabía por experiencia que las autoridades locales no se darían la prisa que el caso exigía para atender a mi reclamación de justicia en pro de liberar a Peralta de la muerte que le amenazaba y me eché a la calle resuelto a sufrir resignado lo que pudiera ocurrirme. Luego de atravesar por entre los citados grupos escuchando a cada paso mil groseras amenazas contra Peralta, España y su Cónsul llegué a casa de Peralta y le encontré completamente acobardado negándose a salir a la calle por temor de ser asesinado por sus paisanos. Por fin conseguí se resolviera, y cogido a mi brazo emprendimos la marcha en dirección al embarcadero escuchando a cada paso voces que salían de los grupos proponiendo si el Cónsul y Peralta debían morir de tal o cual manera, tropezando con algunos que manifestaron claras intenciones de detenernos, pero que al escuchar mis frases que les decía dejarme el paso libre al Sr. Cónsul de España, se hacían a un lado aunque con marcadísimas señales de descontento.
>
> Por fin arribamos al muelle y en él había una sola canoa tripulada por dos marineros, los que al comprender que me dirigía a servirme de ella, huyeron a confundirse entre los cubanos. Nos acercamos a la canoa, di un empujón a Peralta y fue a caer dentro de ella, luego dirigí la vista a los grupos con objeto de ver si alguno de aquellos miserables se acercaba a nosotros, y al

notar que el coronel filibustero Mr. Tinker era uno de los que se hallaban más próximos me dirigi a él y en alta voz le rogué me ayudara a salvar la vida de aquel desgraciado. Inmediatamente obedeció y le supliqué que tomara el timón mientras yo, recordando mi antigua profesión de marino, me desnudé la levita, tomé los dos remos y después de dar unas cuantas estropadas, abordamos al vivero. Entregué al patrón los documentos y el pasajero que le había prometido, y al corto rato marcaba el barquito sus velas en viento con rumbo a la isla de Cuba.

A mi vuelta al muelle, tan pronto como desembarqué, me encontré de repente encerrado dentro de un gran círculo formado por los cubanos y tomando la palabra uno de ellos, me dio las gracias en nombre suyo y en el de sus paisanos por haber evitado que sucediera otra escena como la sucedida con Castañón. Les di las gracias, agregando que les quedaba reconocido por haberme manifestado palpablemente que aun conservaban algún respeto hacia la madre patria, me despedí y llegué al consulado siendo saludado por casi todos los cubanos que encontré en el camino» (Al ministro de Estado, Lisboa, 10 junio 1875).

El Cántabro de Santander del 15 de enero de 1872 reprodujo un suelto del *Key West Dispatch* del 19 de octubre del año anterior relativo a este episodio; y le glosaba destacando la talla heroica del cónsul de Renedo. Según dicho periódico, Echeverri pasó por el Wharf Largo de Cayo Hueso a buen paso escoltando «por su solo brazo» al traidor Peralta.

El porte del Cónsul fue bravo e impertérrito mientras que su compañero tenía grande aprensión […] el Dr. Tinker, el amigo y compatriota de Peralta, se veía seguir tras el Cónsul, seguido a la vez por grupos de furiosos cubanos. Pero José Manuel Echevarría [*sic*] es marino viejo y sabía lo que tenía entre manos hallándose a la altura de las circunstancias con igual juicio y valor. Un bote con un solo tripulante se encontró juntó al Wharf esperándole, metió a Peralta y entregando el timón a Tinker quitó su casaca consular, agarró un remo y con un vigoroso y bien dirigido remazo puso a su protegido en sitio a bordo fuera de todo peligro.

Los refugiados cubanos podían obtener la nacionalidad norteamericana tan solo con solicitarla, votar y formar parte de unas milicias integradas principalmente por ellos. Según informaba el funcionario del Gobierno Superior Político de Cuba Antonio Yrene Verrerie [*palabra dudosa*] al ministro plenipotenciario de España en Washington, las autoridades norteamericanas toleraban e incluso ayudaban en sus actividades a los independentistas cubanos. El principal de ellos era Guillermo Tinker, desterrado de La Habana por el capitán general Domingo Dulce, quien residía entonces en Cayo Hueso y era coronel del regimiento de Milicias de La Florida nº 17, formado casi en su totalidad por emigrados cubanos. Tinker es «uno de los más furibundos auxiliadores de la insurrección y el designado para mandar la expedición que se prepara para venir a las costas de esta isla». Y el funcionario español solicitaba que el ministro de España en Washington elevara una protesta ante el gobierno norteamericano (14 septiembre 1871).

Los cubanos contaban con su propio periódico en Cayo Hueso, *El Republicano*, que se repartía los sábados por la noche, y sus «doctrinas maratistas», informaba Echeverri, junto con «los prodigiosos efectos que produce el aguardiente, convierte a algunos de los partidarios de Cubita libre en fieras atacadas de hidrofobia que corren a apagar su sed de venganza al consulado español» (Cayo Hueso, 11 septiembre 1871). Y en un informe dirigido al capitán general de la isla de Cuba y al ministro plenipotenciario de España en Washington sobre las actividades de los filibusteros cubanos en Cayo Hueso entre el 18 de julio y el 9 de noviembre de 1871, destacaba el intenso tráfico marítimo de pequeñas embarcaciones balandras, lanchas y goletillas fletadas por los revolucionarios con armas y pertrechos o con pequeñas expediciones que burlaban la vigilancia de los barcos de guerra españoles y se refugiaban en las múltiples calas y esteros para recoger fugitivos, todos salidos de Cayo Hueso, Nueva Orléans y otros lugares, así como la falsificación de documentación de embarque y flete de mercancías, sin que los norteamericanos trataran de impedirlo. Además, los jefes independentistas animaban a los trabajadores de las tabaquerías para que siguieran contribuyendo con fondos a la revolución cubana, y Echeverri adjuntaba un furibundo discurso antiespañol típico de aquellos tiempos (Al ministro de Estado, Madrid, 28 febrero 1872).

También se refirió en varios despachos e informes a las piedras lanzadas más de una vez contra el edificio del consulado por algunos niños que al parecer jugaban inocentemente. Pero «en altas horas de la noche» fue apedreado directamente cuando reposaba en la galería de la casa consular, y en otra ocasión, al regresar a las

doce de la noche de inspeccionar un vapor denunciado como portador de pertrechos de guerra para Cuba libre, recibió una pedrada en la sien derecha que le derribó en el suelo donde permaneció «medio atolondrado» hasta que le auxiliaron unos pescadores (Al ministro de Estado, Madrid, abril 1877). El periódico *La Voz de Cuba* de La Habana del 3 de octubre de 1871, da la versión de que al parecer unos insurrectos cubanos hicieron «una fuerte contusión» al cónsul, quien fue curado por un médico insurrecto e invitado a subir al cañonero español *Lince*, lo que rehusó. Sin embargo, no es exacta la noticia de que también fueran apedreados algunos tripulantes del cañonero, pues tan solo se les escapó una piedra a unos chiquillos y rompió un farol que llevaba un marinero en tierra.[4]

Por su parte, *El Republicano* del 10 de octubre de 1871 incluía una carta de Guillermo C. Tinker, en la que daba su propia versión del apedreo del consulado y afirmaba, falsamente, que Echeverri le había mostrado documentos oficiales reservados. Este último se comunicó con los directores de los periódicos de La Habana *Diario de la Marina, Voz de Cuba* y *Juan Palomo* en aquel mismo día para que desmintieran lo escrito por Tinker y explicasen la verdad de los hechos.

Pero sin poseer más datos que los aportados por la lectura de esta carta en *El Republicano* y la de *El Diario de la Marina* y los demás periódicos de Cuba que habían exagerado los sucesos, el capitán general conde de Valmaseda recomendó el cese de Echeverri a Mauricio López Roberts, ministro plenipotenciario de España en Washington,[5] quien sin detenerse a estudiar el caso apoyó la recomendación de Valmaseda con el siguiente telegrama remitido al Ministerio de Estado el 21 de octubre de 1871:

---

(4) Echeverri envió un oficio al maire de Cayo Hueso en el que se quejaba de los repetidos apedreos vandálicos al consulado –algunas piedras pesaban «libra y media»–, así como de la «cruzada» de los insurrectos contra España.

(5) Blas de Villate y la Hera, conde de Valmaseda (Sestao, 1824-Madrid, 1882), militar que participó en el levantamiento de Vicálvaro (1854) y en la guerra de África. Nombrado capitán general interino de Cuba en 1867, tomó parte en el golpe que proclamó la Restauración y volvió con el mismo puesto a Cuba en 1875. Mauricio López Roberts (+Madrid, 9 octubre 1884) fundó en la capital de España el *Diario Español*. Ministro plenipotenciario en Estados Unidos.

> Cónsul Cayo Hueso ha comprometido con su imprudencia honra España. Ha faltado verdad su parte sobre apedreo en casa encargando me pida V. con urgencia su relevo. Me anuncie detalles correo. Visto este telegrama dígame V. si mando algún vicecónsul hacerse cargo del mencionado consulado. Creo conveniente relevo inmediato. Cuando sepa ocurrido comunicaré V. telégrafo.

Y en su despacho al ministro de Estado, López Roberts incluía un ejemplar de *El Republicano* (10 octubre 1871) y la carta de Tinker (Despacho núm. 117, Washington, 27 octubre 1871).

Pero como escribía Echeverri, antes de regresar a España, ya cesante, se presentó en La Habana al capitán general Valmaseda, ante quien se defendió de las acusaciones de ser amigo de Tinker según *El Republicano* y de ocultar noticias importantes «que otro ha revelado». Al fin de la entrevista, su interlocutor le tendió la mano y le dijo: «Siento mucho lo ocurrido, pero no se apure V. que pronto le darán otro destino tal vez mejor. Adiós y buen viaje, Cónsul».

Un documento del Ministerio de Estado, firmado por Jacobo Prendergast, director de Comercio y Consulados, solicita que se proporcione a Echeverri «historia de los hechos y ruega que se le dé traslado de los cargos que aparecen para que éste pueda contestarlos y formar en su vista un juicio exacto de lo sucedido» (Madrid, 30 enero 1872).

En su descargo, Echeverri remitió escrito al ministro de Estado, fechado en Madrid el 28 de febrero de 1872, acompañado de su impecable hoja de servicios, de informes de sus superiores y de otros documentos, en el cual explicaba detalladamente la realidad de los hechos. Justificaba su actuación en el asunto de los dobles agentes Moscoso y Peralta; con referencia al apedreo del consulado y al sufrido por él mismo, afirmaba que sus vecinos en Cayo Hueso podían testificar la verdad sobre el suceso; que no mintió cuando afirmó que el cañonero español había sido apedreado porque así se lo dijo el patrón del bote; negaba haber mostrado correspondencia oficial a Tinker, quien mintió en su comunicado al periódico *El Republicano*, y que solicitó la ayuda del mismo Tinker por razones humanitarias para salvar la vida a Peralta. Entre los documentos incluidos en el «Apéndice» a este escrito están los certificados, con fecha de noviembre de 1871, del Alcalde, del U.S. Marshall y del Administrador de la Aduana de Key West, que atestiguan la gran labor realizada por

el cónsul de España D. José Manuel de Echeverri y las excelentes relaciones que ha mantenido con ellos, y que lamentan los ataques que éste ha sufrido y su marcha.

Don Jacobo Prendergast señalaba que, tras haber leído «detenidamente todos los documentos que constan en el expediente», «no encuentra motivo fundado para la determinación adoptada por el Capitán General de Cuba respecto del cónsul en Cayo Hueso. El expediente no se halla completo pues la Legación se limita a copiar los oficios del Capitán General sin ampliar el asunto y emitir su dictamen». Recomienda que se aconseje a Echeverri observar más cautela en su conducta y que se le vuelva a colocar, en la primera ocasión que se presente, dentro de la carrera consular. Hay una nota al margen del documento, de 29 de abril de 1872, aprobando la recomendación y ordenando que se dé conocimiento de ella al capitán general de Cuba.

Habrían de transcurrir varios meses, en los que circularon numerosos papeles referentes al esclarecimiento del caso, hasta que un despacho del Ministerio de Estado del 29 de abril de 1872 notificara a Echeverri que «Su Majestad el Rey ha dispuesto que no existen razones suficientes para la medida que se adoptó, ni los cargos son de tal naturaleza que exijan la pena a que se le ha sujetado». Se le repondría en su puesto en la primera vacante que hubiese

> sin que esta su separación actual del servicio le perjudique en su buen nombre y ascensos ulteriores; si bien le encarga que en lo sucesivo tenga el mayor cuidado en la redacción de los informes que eleve V. a la superioridad, y muy especialmente cuando se trata de asuntos de tanta gravedad, atendidas las circunstancias extraordinarias de la Isla de Cuba y las especiales condiciones del punto en que residía V.

El ministro de Estado comunicaba al de Ultramar que debía poner en conocimiento del capitán general de la isla de Cuba esta decisión, y asimismo transmitírsela al ministro plenipotenciario en Washington, «debiendo manifestarle para gobierno de la Legación la necesidad de que en casos análogos se informen con más amplitud y cuidado los expedientes que tengan relación con el personal, de conformidad con lo establecido por la ley vigente».

Echeverri fue nombrado cónsul en Baltimore el 26 de agosto de 1872 con 4.500 pesetas anuales de sueldo, 5.500 para gastos de residencia y 1.500 para los ordinarios del servicio; reinaba ya Don Amadeo y el ministro de Estado era Cristino

Martos. Pero a consecuencia de una fuerte caída sufrida a la salida del puerto de Liverpool el nuevo cónsul se rompió una costilla, se lastimó otras, llegó a Baltimore bastante enfermo y, habiendo empeorado además su salud a causa del clima y el riguroso invierno, solicitó una licencia temporal de cuatro meses (17 marzo 1873). Justificaba su petición con un certificado médico del licenciado José López Benavides, según el cual Echeverri padecía de una antigua pleuresía, bronquitis crónica, fiebre catarral y reumatismo articular (Baltimore, 16 marzo 1873). El Gobierno de la República le concedió dos meses más de prórroga (29 abril 1873) y al parecer permaneció ya en España.

Poco tardó el nuevo gobierno en nombrarle cónsul en Oporto (25 enero 1874), desde donde ofició al Ministerio de Estado informando haber tomado posesión el 18 de febrero y solicitando aumento de fondos para hacer frente a los numerosos gastos del consulado general. En su extenso informe Echeverri reitera su amor a la Patria y destaca su sentido del honor y su laboriosidad. La anotación al margen de Jacobo Prendergast deniega la petición porque en esa situación se encuentran muchos de los agentes en el extranjero, y más cuando Echeverri ha recibido un aumento de 1.000 pesetas para material durante el ejercicio en curso. En otro despacho al Ministerio de Estado (Lisboa, 10 junio 1875), también solicitando fondos, expone el cónsul que la mayoría de los veintiún viceconsulados españoles en Portugal se hallan situados a lo largo de la costa o en las fronteras y que quienes habitan esas zonas «en su mayor parte profesan ideas miguelistas, sinónimo de carlistas, los cuales prestaban toda clase de protección a las partidas».

En el voluminoso historial administrativo de Echeverri no he hallado ningún documento que especifique las razones de su cese como cónsul de España en aquella ciudad portuguesa. Al parecer fue cesado en marzo, y en un escrito al ministro de Estado exponía que durante su estancia en Oporto «he puesto cuantos medios han estado a mis alcances en pro de cumplir mis deberes con el celo y honradez que aquel cargo exige.

Y tanto es así, que en vez de la cesantía, esperaba ser premiado». Asimismo suplicaba que «V. E. me otorgue la [gracia] de emplear su poderosa influencia en pro de alcanzar que nuestro dignísimo jefe se compadezca de mi situación actual y me destine a donde tenga por conveniente» (Madrid, 9 mayo 1875). Y en otro detallado escrito al ministro de Estado fechado en Lisboa el 10 de junio de 1875, justificaba su actuación al frente del consulado en Oporto y solicitaba que al haber sido cesado sin «previa formación de sumaria» se le indemnizara por los perjuicios.

El nuevo cónsul en la ciudad de Oporto, D. José Soler Greppi, exponía en su despacho del 22 de enero de 1876 que su predecesor en el cargo había dejado un descubierto de 219.319 reis en la caja del consulado y explicaba que, según éste, aquella suma pertenecía a Dª. Margarita dos Santos, quien allí la tenía en depósito. Parece que don Mariano Illán, antecesor de Echeverri, nunca dio cuenta de aquel dinero o se lo gastó, y como Dª. Margarita no podía disponer de él y «pedía limosna, siendo depositaria en la caja consular», D. José Manuel, llevado de sus buenos sentimientos, creyó que tal caudal sería restituido pronto, se lo adelantó a esta señora y entregó el recibo a Soler. Al quedar cesante, el antiguo marino vendió sus muebles pero no pudo pagar la deuda porque, aunque le habían costado 10.000 reales, solamente le dieron por ellos dos mil y pico. Seguía informando Soler que «El Sr. Echeverri acudió a varios, pidiéndoles prestado para pagar el saldo y no encontró quien se los diera, como sucede siempre al que desciende de un pedestal por modesto que sea, lo cual le ocasionó una enfermedad al citado Sr. Echeverri que le detuvo bastantes días en ésta teniendo que gastar la insignificante suma que tomó de los muebles».

Forman parte del expediente diversos documentos referentes al cobro de esa suma por el Tesoro público, y con fecha 16 de abril de 1877 el propio D. José Manuel comunica al ministro de Estado haber satisfecho la deuda contraída. El informante Jacobo Prendergast hace notar que Echeverri lo ha hecho en efecto y que además ha incluido el interés del 6% devengado por esa cantidad desde el día en que salió de Oporto, tan luego como tuvo conocimiento de la Orden expedida el 8 de febrero.

En abril de 1877, después de dos años de cesantía y en un escrito dirigido al ministro de Estado, el antiguo cónsul se consideraba

> víctima de una disposición tan atentatoria como injustificable su proceder al atentar contra derechos que garantizados por una ley orgánica y reglamento, se me ha envuelto en un Sumario condenándome a sufrir sus consecuencias sin que de su formación y decreto se me comunicara noticia alguna cual a V. E. le consta, hasta el momento en que se trataba de mi reposición, sin embargo de haber transcurrido el intervalo de dos años largos, sin que casi una vez por semana no se haya presentado ante el jefe que dirigió, creo, el expediente en solicitud de su apoyo en pro de mi reposición, algún buen amigo senador o Diputado y a los cuales se les prometió siempre la coopera-

> ción por parte de dicho jefe, sin indicarles nunca la existencia del inconveniente que a última hora se ha presentado, cual también consta a V. E.
>
> Si las razones que en pro de mi justa defensa y en solicitud de mi reposición alego y manifiesto las juzga V. E. con su leal y esclarecido criterio como nulas o de poco valor e inatendibles, ruego y espero alcanzar de la recta justicia que os es característica, se me comunique oficialmente aquello que V. E. crea más conveniente.

A pesar de todo, Echeverri debía contar con influyentes amigos, pues en los albores de la Restauración «Don Alfonso XII, por la gracia de Dios Rey Constitucional de España» le nombró cónsul en Santo Domingo el 2 de julio de 1877 con sueldo de 5.000 pesetas anuales, 7.500 para gastos de representación y 3.500 para los ordinarios del servicio, y el día 20 del mismo anunciaba su salida de Santander «dentro de dos horas», a bordo del vapor–correo *España*, hacia Puerto Rico (Al ministro de Estado, Santander, 20 junio 1877).

Echeverri envió un despacho al ministro de Estado el 24 de julio de 1877 informándole de haber tomado posesión del cargo y recibido de D. Aubin Desfougerais, vice-cónsul de Francia y encargado del Consulado de España, los papeles y efectos del mismo. Hacía constar que

> según lo acredita el inventario que acompaño, no solo me he encontrado sin los enseres necesarios que constituyen el mobiliario de la cancillería, sino hasta sin libros registro de actuaciones, pasaportes, etc., y lo que es aun más admirable, sin sello ni escudo de armas y con una bandera en tan completo estado de deterioro que no es posible largarla sin grave riesgo de causar irrisión y cual es consiguiente comprometer el decoro Nacional.

Teniendo en cuenta esta situación sugería que un español establecido allí adelantara el valor de lo que costaran los efectos a adquirir, y que remitiera después factura de los gastos al Ministerio para que le fueran reembolsados. Y preocupado con el aspecto físico y el decoro propios de un Consulado de España insistía pocos meses después en solicitar nuevos fondos. El contenido de este despacho ofrece una equívoca visión de la vida y de la situación política en Santo Domingo. Por un lado, da la sensación de que el cónsul de España resolvía los asuntos oficiales con el presidente y los ministros de aquella república de manera familiar y oficiosa en las visi-

tas que se hacían mutuamente:

> Convenido con los Sres. Presidente de la República y Ministros de Gracia y Justicia, y Relaciones Exteriores, en que todas las cuestiones relacionadas con mi cargo deberíamos tratarlas en un principio siempre con arreglo a justicia moral pero en el terreno extraoficial, los más de los días los visito con este fin en sus casas particulares. Y, como al ser correspondido, casi siempre y a su ruego, les recibo en mi despacho, me pareció necesario amueblar éste con alguna decencia.

Pero tan paradisíaca situación parece quedar desmentida cuando añade que:

> Por otro lado, los continuos disturbios de que es víctima este desgraciado país proporciona el que, cuando menos se piensa, se encuentran los consulados atestados de hombres más o menos comprometidos en la política suplicando ser acogidos al amparo de los pabellones extranjeros y esto proporciona unos gastos («Justificando gastos hechos para habilitar la oficina consular». Santo Domingo, 10 noviembre 1877).

En palabras de Miguel Rodríguez Ferrer, la República Dominicana era «esclava de una revolución perpetua» (Rodríguez Ferrer, 193), y su historia a lo largo del siglo XIX, independizada y anexionada de nuevo a España por breve tiempo, es una sucesión de invasiones de haitianos, franceses y norteamericanos, de revoluciones y dictaduras que culminaron con las de Trujillo y Balaguer en el siglo XX. En la época del hallazgo de los famosos presuntos restos de Colón, tras la definitiva salida española de aquella isla en 1865, continuaban los conflictos políticos, las revueltas militares y el creciente endeudamiento del país. El presidente Báez fue derrocado en 1874, volvió a serlo en 1878 y la república conoció una relativa prosperidad en los años 80 bajo la presidencia de Ulises Heureaux.

De todos modos, parece que la vida resultaba allí agradable y que el nuevo cónsul de España era respetado y querido. Pero al cabo de cinco meses escasos de su llegada la mala suerte, que nunca le abandonaba, se manifestó de nuevo con el inesperado hallazgo (el 10 de septiembre de 1877) de los pretendidos restos del Descubridor.[6]

En Santo Domingo existía la antigua tradición de que Cristóbal Colón había

sido enterrado en la catedral de aquella isla, y al comenzar unas obras a finales del verano de 1877 se resolvió aprovechar la circunstancia para desvanecer las dudas. Como las intervenciones, que debía supervisar el canónigo penitenciario D. Francisco Javier Billini, se harían cerca de la bóveda donde estaban los restos de don Luis Colón, primer duque de Veragua, se nombró una comisión rectora formada por las autoridades civiles, militares y eclesiásticas y cuerpo consular, la cual encabezaba el obispo de Santo Domingo fray Roque Cocchia.

Escribe Echeverri en su publicación *¿Do existen depositadas las cenizas de Colón*?, que reunidos todos en la sacristía

> antes de dar principio a la obra, durante su ejecución, y un rato largo luego de terminarla, todas las conversaciones de los asistentes al acto consistieron en lo relativo a creer que los restos exhumados y conducidos a Cuba, no habían sido los verdaderos pertenecientes al héroe, y sí en su defecto los de D. Diego, su hijo primogénito. Mistificación de la que hacían responsable al Guardián de los sepulcros o a lo de no haberse efectuado el acto de exhumación con toda la previsión y escrúpulo que el caso exigía.

Al cabo de varios días de excavaciones, el 10 de septiembre apareció una caja sobre la cual existía una inscripción, e inmediatamente el canónigo Billini ordenó parar las obras y avisar al obispo, al cónsul de Italia y al ministro del Interior que se personaron de inmediato; fueron cerradas las puertas, se colocaron centinelas y «se dirigieron a la autoridad superior para participar la ocurrencia» (*¿Do existen*, 9)

---

(6) Como se recordará, Cristóbal Colón murió en Valladolid el 20 de mayo de 1506, tres años después su cuerpo fue trasladado a la Cartuja de las Cuevas, en Sevilla, y en 1537 la nuera del Almirante lo llevó junto con el de su marido Diego, hijo de aquél, a la catedral de Santo Domingo, donde se enterraron después Bartolomé, el hermano de Colón, y sus nietos Luis y Cristóbal. Cuando España cedió a Francia la parte oriental de la isla en 1795 los restos del Descubridor pasaron a La Habana y de allí, al perderse Cuba en 1898, regresaron a Sevilla y fueron enterrados en su catedral con gran pompa.

Que yo sepa, entre los autores de los abundantes escritos dedicados al tema, nadie con excepción de Echeverri recogió los tan entusiastas ecos populares que despertó el hallazgo entre los dominicanos:

> Cuatro horas más tarde, un inmenso gentío perteneciente a todas las clases de la sociedad rodeaba las cercanías del templo, ávidos unos de contemplar el verdadero hallazgo, y otros ansiosos de regocijarse ante la vista del precioso tesoro consistente en piedras preciosas, ricas alhajas y monedas de oro y plata, que les habían hecho creer existían enterradas entre el suelo del presbiterio (¿*Do existen*,10).

Con las autoridades e invitados dentro del recinto sagrado, continuaron las excavaciones, el obispo sacó la caja, descifró las inscripciones con ayuda de algunos testigos oficiales y

> elevándola al espacio manifestó al público que su contenido consistía en los verdaderos restos mortales pertenecientes al descubridor del Nuevo Mundo. Nutridos aplausos, calurosos y sentidos vítores dedicados a rendir tributos de homenaje a los manes del intrépido marino y a los de la sin par Reina Isabel la Católica, un repique general de campanas, la banda de música entonando la marcha real española y veintiuna detonaciones producidas por otros tantos disparos de la Fortaleza, saludaron la aparición de aquellas preciosas reliquias (¿*Do existen*, 10-11).

El obispo mostró la caja desde el púlpito, se levantó acta, se examinaron los restos por doctores en medicina, «aquella formalidad se efectuó de noche al auxilio de luces artificiales, rodeados de una inmensa concurrencia y casi asfixiados sus autores por el excesivo calor que se experimentaba dentro del local» (¿*Do existen*, 11). El acta fue firmada por los representantes diplomáticos de los gobiernos de Alemania, Italia, Francia, Holanda, Países-Bajos y Estados Unidos, y sus gobiernos dieron por buena la identificación de los restos. Y también lo hizo el de España.

Colocada la caja dentro de otra de madera, sellada y precintada, se organizó una procesión encabezada por el obispo en la que iban las arcas sobre unas andas cubiertas «con paños de altar de rico Damasco y en hombros de dos cónsules y dos individuos de autoridad».

> Dos batallones de tropa, la brigada de artillería conduciendo las piezas rodadas, la banda de música tocando una marcha fúnebre, el repique general de campanas, la profusión de iluminaciones que, producidas por los fuegos de artificio cruzaban el espacio, las casas del trayecto que recorrimos iluminadas y sus balcones engalanados con preciosas colgaduras, dieron al acto la solemne pompa y majestad a que aquellas reliquias son tan dignamente acreedoras (¿*Do existen*,12-13).

Hubo discursos, y al fin de «aquel grandioso y conmovedor acto» la multitud prorrumpió en vítores «dedicados al héroe y a Doña Isabel la Católica». Desde el amanecer del día siguiente, la bandera española estuvo izada en el consulado y fue arriada con frecuencia para

> permitir que aquellos que acudieron a felicitarme por el hallazgo, pasaran un momento envueltos entre sus paños y besar su glorioso Escudo […]. Ocho días transcurrieron en los que apenas desaparecía el astro del día tras las cortinas del ocaso, veíanse cruzar por el espacio una infinidad de pintorescos e iluminados globos rodeados de fajas cuyos campos se hallaban sembrados de inscripciones alusivas al gran marino y a la virtuosa Reina (¿*Do existen*, 13).

Como era de esperar, el descubrimiento de estos restos levantó airadas protestas en Cuba y en España, pues ponía en entredicho la autenticidad de los sepultados en La Habana, atentaba contra el honor nacional del país que había hecho posible el Descubrimiento y negaba lo que hasta entonces venía constituyendo una verdad indudable. Pero según los dominicanos, los despojos mortales del Almirante eran los hallados en su catedral mientras que los trasladados a Cuba serían los de su hermano, los de su hijo o los de alguno de sus nietos.

La noticia del inesperado hallazgo alcanzó proporciones de escándalo a nivel internacional, el Gobierno español reaccionó de inmediato y el capitán general de la isla de Cuba Joaquín Jovellar[7] comisionó al estudioso Antonio López Prieto, de la Sociedad Económica de La Habana, para que se trasladara a Santo Domingo a consultar archivos y entrevistarse con quienes, como el obispo Cocchia o el cónsul Echeverri, habían sido testigos de la recuperación de los restos. Resultado de tales gestiones fueron el *Examen histórico-crítico y el Informe que sobre los restos de*

Colón presenta al Excmo. Sr. Gobernador General D. Joaquín Jovellar y Solar, después de su viaje a Santo Domingo, D. Antonio López Prieto. En ambos trabajos éste juzgó una superchería el descubrimiento efectuado en la catedral de Santo Domingo y confirmó que los despojos conservados en La Habana eran indudablemente los de Cristóbal Colón. Consideraba cortesmente que «Son muy dignas de fe las personas que en el hallazgo figuran y yo no me atrevo a considerarlas culpables de una acción criminal, mas también confieso que son de sobra confiadas para admitir sin reparo alguno el hecho que he discutido» (*Informe*, 80-81).

Le parecía sorprendente que Echeverri ignorase dónde descansaban los restos de Colón y que no protestase de aquel acto. Y concluía: «¿Qué pruebas legales tiene el Sr. Cónsul de S. M. de que los restos que le mostraron eran los del Gran Almirante D. Cristóbal Colón?» (*Examen histórico-critico* 27). Y en su *Informe*, elaborado meses después y en tono más comedido, observaba que

> Cuando escribí en octubre próximo pasado el examen histórico-crítico refutando el suceso de que me he ocupado, consigné mi sorpresa al ver en aquel documento la firma del Sr. Cónsul de España, cuya importancia en él no desconocía el Ilmo. Sr. Obispo, a quien con toda franqueza manifesté mi opinión sobre esa ligereza, que he tenido ocasión de convencerme en Santo Domingo tratando al dicho Sr. Cónsul, no era hija de la mala fe ni siquiera de falta de patriotismo. Si estuvo desacertado como diplomático el Sr. D. José Manuel de Echeverri, búsquese la explicación en el solemne aparato con que todo se hizo, en las influencias que le rodeaban, en el aspecto que el acto tomó cuando en los primeros momentos los vivas a Isabel la Católica resonaron bajo las históricas naves del templo. Harto sabían todos allí que mucha fuerza daba ante el mundo que apareciera en el acta la firma del representante de España, y eso fue lo que se logró, consiguiendo de la natural bondad del Sr. Cónsul que suscribiera el documento, sin que pensara que con él se quería arrebatar una justa gloria a su patria (*Informe*, 53).

---

(7) Joaquín Jovellar y Soler (28 diciembre 1819-17 abril 1892). Distinguido militar, enviado por Castelar a Cuba como Capitán General (Noviembre 1873-1874 y junio 1876-octubre 1878).

Como cabía esperar, el obispo, la Sociedad de Amigos del País y la opinión pública dominicana rechazaron con indignación la versión de López Prieto, que era la oficial del gobierno español, la de la Academia de la Historia y la de la prensa peninsular y cubana. Objeto destacado de los ataques de estos medios fue el cónsul de España por haber firmado el acta en la que se validaban los recién hallados restos como los propios de Cristóbal Colón. Y Echeverri confesaba ingenuamente «que la lectura de aquellos sueltos tan atentatorios a mi honra, no solo me hacían sufrir horriblemente, sino también presagiaba lo que me iba a suceder, razón por la cual la noticia de mi cesantía no me sorprendió» (*¿Do existen*, 18). Y al cabo de tres meses desde el día en que se verificó el hallazgo recibió un despacho comunicándole el cese. El 4 de febrero llegó a La Habana, donde debido «al delicado estado de mi salud» decidió no salir de casa ni leer periódicos. Ya en España, Echeverri se vio especialmente afectado por el artículo «Los restos de Colón no están en Santo Domingo sino en Cuba», en el que Miguel Rodríguez Ferrer, basándose en López Prieto, acusaba al canónigo Bellini [*sic*] de ser autor del «mal preparado encuentro» y pedía el cese de Echeverri: «¡Hasta el Cónsul español aparece también firmando por otra no menos superlativa anomalía! ¿Y existe allí aun, con semejante carácter?» (Rodríguez Ferrer, 191).[8]

La lectura de este artículo le decidió a publicar en Santander un folleto con el curioso título *¿Do existen depositadas las cenizas de Cristóbal Colón? Apuntes al caso, en defensa de su conducta oficial*, en el que defendía su inocencia y justificaba su actuación aduciendo que la prensa de Europa y América –*Il Caffaro de Genova, L'Unitá Católica, L'Osservatore Romano, The New York Herald* y *El Bien Público* de Venezuela– había recogido la noticia como verdadera (*¿Do existen*, 18), que no consideraba una sacrílega farsa, obra de «los procedimientos maquiavélicos de los mefistofélicos autores» lo ocurrido en la catedral de Santo Domingo el 10 de setiembre de 1877, pues «aquel día vi, toqué y examiné sobre el terreno datos que comparados con los suministrados por el acta levantada el año 1795 fueron y son tan poderosos como cuanto se hace suficiente para atreverse a considerar nulos los

(8) Miguel Rodríguez Ferrer (Lebrija, 1815-1889). Geógrafo, gobernador civil en varias provincias. Vivió en Cuba y escribió acerca de la naturaleza y cultura de la Isla. Autor de «Los restos de Colón no están en Santo Domingo sino en Cuba», *Revista Contemporánea*, tomo XIV, vol. 2 (marzo-abril 1878), págs. 188-202.

que provenidos de la ejecución del crimen, o de una falta de previsión y celo existen en las páginas de la Historia antigua». Y llevado del «imperioso mandato de mi conciencia y con el corazón henchido de ardiente amor patrio» dirigió una «semiprotesta» al obispo Cocchia solicitando la custodia y eventual repatriación de aquellos despojos –«¡Cónsul! ¡Arrebátanos y condúcenos a nuestra España!» (*¿Dó existen*, 12-14)– que él creía ser «los verdaderos restos del primer Almirante de las mares». Y como prueba de su sinceridad aducía que al llegar a Madrid envió una respetuosa comunicación al ministro de Estado suplicándole dispusiese que a la mayor brevedad posible se procediera a formarle expediente, y que se sometería a respetar su fallo «aun cuando de él resultara la condena de ser pasado por las armas» (*¿Do existen*, 21).[9]

A lo largo de su vida, José Manuel Echeverri dio pruebas de su carácter generoso y sincero y de su amor a España. En esta ocasión, en lugar de consultar con su gobierno como era elemental que hiciera se dejó llevar de sus primeros impulsos, influenciado –como escribe en *¿Do existen…*– por las teatrales ceremonias, la unanimidad de opiniones y el general entusiasmo que rodearon el hallazgo. Y además cayó en el ridículo al reclamar emocionadamente unas reliquias que España consideraba falsas.

De carácter poco analítico, parece que hasta el fin de sus días siguió sin darse cuenta de que la posesión o no de los verdaderos restos del Almirante era una cuestión fundamentalmente política y de prestigio internacional; *¿Do existen depositadas las cenizas de Colón?*, el escrito con el que Echeverri pretende justificarse,

---

(9) Según Associated Press de mayo de 2006, el Dr. Antonio Lorente, especialista en genética, y su equipo analizaron los exiguos fragmentos de hueso atribuidos a Cristóbal Colón que yacen en la catedral de Sevilla y los despojos del cuerpo de su hermano Diego, enterrados en la misma ciudad, y hallaron que compartían igual DNA, lo cual indica que los restos sevillanos son los auténticos del Almirante. A pesar de que hace años que los investigadores han tratado de que se haga la misma prueba con los que guarda el monumental Faro de Colón en Santo Domingo, los dominicanos no acceden a ello y continúan afirmando que los conservados allí son los auténticos, basándose tan solo en la afirmación de que los restos trasladados por los españoles a Cuba en 1795 no fueron los del Descubridor (Associated Press 5/19/2006.//www.msnbc.msn.com/id/12871458/ns/technology_and_science/t/dna-verifie/).

acabó de desacreditarle pues puso de manifiesto que, a pesar de conocer la posición del gobierno español y los informes oficiales, él continuaba insistiendo en la autenticidad de los despojos hallados en Santo Domingo.

Cesado en diciembre de 1877, hizo entrega del cargo de cónsul al nombrado interinamente, don A. Aubin Defongerais, vice-cónsul de Francia, el 27 de enero de 1877, y en su despacho al ministro de Estado explicaba:

> Proceder el mío, que si tal vez ha sido un tanto equivocado, creo me será fácil probar que todos mis actos fueron dictados por una conciencia tan leal y llena de patriotismo como honradez y celo puesta en pro de obtener el fiel desempeño de todos los cargos inherentes al honroso que se me confió en esta República.

Así como tras su cese en Cayo Hueso el encargado de informar acerca de él fue el director de Comercio y Consulados en el Ministerio del Interior don Jacobo Prendergast y Gordon, quien estudió su caso y contribuyó a resolverlo favorablemente, ocupaba ahora el mismo puesto don Plácido Jove y Hevia,[10] quien observó con el desdichado Echeverri una enconada doblez que contribuyó a destruir su carrera.

Ya en España, y a la espera de un sumario, el ex-cónsul enviaba el 1 de enero de 1878 al Ministerio de Estado una copia de los documentos de una protesta que pensaba publicar en la prensa «reservándome el derecho de acudir más tarde ante los tribunales en solicitud de querella criminal»:

> 1º. Declarado cesante de Cónsul en Oporto y efectuada la entrega del cargo con un pequeño déficit manifestando verificaría el reintegro tan pronto como me fuera posible, acudí a comunicar aquella noticia a un alto funcionario diplomático y aquel me contestó lo siguiente: Luego que recibí ayer su

---

(10) Plácido Felipe Jove y Hevia, periodista, vizconde de Campo Grande, fue diputado y senador por Oviedo y cónsul general en diversos destinos. Del partido de Cánovas, tras la Restauración ocupó puestos tan importantes como el de director de Comercio y Consulados en el Ministerio de Estado, subsecretario y ministro de Hacienda y senador vitalicio.

telegrama fui al ministerio y pregunté en secretaría si había V. sido trasladado a otro punto y me dijeron que no; pero aseguraron que no habiendo nada contra Vd. sería colocado. 2º. Más tarde fui recibido por el ministro Sr. Castro al que verbalmente manifesté mi situación y apuntando mi nombre sobre un volante, me despidió con la promesa de que sería colocado, e inmediatamente me presenté al Sr. Jove y Hevia, acompañado por un digno oficial del ministerio, y aquel a su vez me prometió su cooperación en pro de obtener nuevo destino. 3º. Algunos meses después, propuesto el Sr. Silvela a reponerme, se opuso a que así sucediera la presentación por el Sr Jove y Hevia, de una resolución recogida en un expediente contra mi incoado del que no se me dio conocimiento hasta el instante mismo de haberse acordado mi reposición. Informado de cuya noticia, inmediatamente acudí por escrito ante un Sr. Diputado suplicándole me informara respecto a si en el año largo que se hubo ocupado constantemente en rogar al mencionado Sr. Jove y Hevia empleara su poderosa influencia en pro de obtener mi reposición, le había indicado alguna vez el dicho Sr. la existencia del expediente en cuestión, recibiendo en contestación dos cartas escritas ambas en el Congreso de los Srs. Diputados cuyo texto, entre otras cosas, dice lo siguiente: La del Sr. Diputado: «Sin duda no ha tenido lugar su reposición de V. por los muchos negocios que tiene el Sr. Ministro y no por otra causa alguna de que yo jamás he oído hablar a nadie». Dice la segunda: «En las dificultades que hasta ahora han surgido, ninguna parte ha tomado este centro. Ahora lo principal consiste en que sean colocados los cesantes según su antigüedad y no ha llegado el turno a su recomendado el Sr. Echeverri». 4º. Nombrado por fin con destino a Santo Domingo y declarado cesante, tan pronto como efectué mi arribo a la Corte, no solo me dirigí al digno jefe por medio de una respetuosa exposición suplicándole se dignara ordenar la formación de expediente lo más breve posible, sino a la par supliqué a dos Srs. Diputados se dirigieran haciéndolo en mi nombre igual petición y los que para probarme que así lo habían cumplido, en nombre de ambos me comunicó uno por escrito lo siguiente: «Hemos hablado extensamente con el Sr. Ministro sobre el asunto de V. y aquel dice: No hay expediente uno ni ninguno y es más, ni le habrá. Reconoce en V. honradez, laboriosidad y cuantas buenas condiciones adornan a un caballero pero en la cuestión de Colón ha podido V. acarrear un conflicto y todo de buenísima fe. 5º. Una vez trasladado a ésta, recibí una carta de un buen amigo diplomático

en la que entre otras noticias me comunicaba la siguiente: Junio 21 de 1878. De la conversación que acerca de V. he tenido con el Sr. Jove, infiero que el asunto Colón le considera muy reciente para alterar nada de lo acordado. 6º. Animado al saber tal noticia me atreví a dirigirme al Sr. Jove y Hevia suplicándole cooperara en pro de que se me hiciera justicia lo más breve posible y, a correo seguido, recibí la contestación siguiente: «Siento que V. me ponga en el caso de hablar porque solo sé hacerlo con franqueza, la única consideración que se puede tener con V. por estar en suspenso la Ley de la Carrera, es la de no borrarle del escalafón». Y otro párrafo dice: «No fue solo Colón quien echó a V. a España, ni solo el Sr. Castro quien le sacó de Oporto sino su administración y otras muchas cosas». 7º. Al dirigirme a otro amigo también diplomático comunicándole tan fatal nueva, aquel me contestó lo siguiente: «Siento de veras los disgustos que te ocasiona la cuestión Colón, y más me sorprende a la vez las frases que te dirige el Sr. Hevia con este motivo, que distan mucho de las que tuve el gusto de escuchar de sus propios labios al hacerle una pregunta respecto a tu conducta oficial».

Ahora bien, apreciadas en su verdadero valor las razones que dejo manifestadas, creo me autorizan para opinar que: Si efectivamente desde la declaración de mi cesantía en Oporto, juzgó el Sr. Jove y Hevia mi conducta oficial como últimamente me comunica, inaceptable faltó con tal proceder a los altos deberes que el cargo le imponía, al no manifestar al jefe los supuestos motivos en que fundaba mis faltas de aptitud para el desempeño del nuevo cargo que me fue confiado en Santo Domingo sino que con su inexplicable conducta posterior dio lugar a que el digno jefe de aquel centro no creyera necesario dar las órdenes para proceder a la formación del expediente que con noble insistencia hube solicitado de ponerme en situación tan difícil, que no podía menos de creerla favorable, cuando vino a sorprenderme la fatal noticia que posterior y particularmente me comunica el Sr. Jove con relación al peligro en que pretende colocarme de ser dado de baja en el escalafón de la carrera consular, sin haber obtenido la formación consiguiente de un expediente aclaratorio que pusiera de relieve mis actos oficiales. Como en la continuación de las demás razones que explayo en mi protesta apenas figura directamente el Sr. Jove y Hevia creo innecesario copiarlas para probar palmariamente a dicho Sr. que sé corresponder con creces a la leal franqueza que me manifestó en su carta aviso de expulsión de la Carrera.

En otra solicitud al ministro de Estado, fechada en Madrid el 21 de marzo de 1878, Echeverri solicitaba que se procediese a la formación de la sumaria a la mayor brevedad:

> Y si sin embargo de decirme la conciencia que el obrar como lo he efectuado en la cuestión restos de Colón solo obedecía a los impulsos de un corazón henchido de patriotismo, lo de considerar la indicación en pretensión del Excmo. Sr. Capitán General Jovellar como origen de una miserable calumnia, y respecto a mis consideraciones y acatamiento hacia V. E. como intachable, ha sucedido lo contrario y se me halla criminal, me conformo no solo a sufrir y lamentar las tristes consecuencias que me reporta la cesantía, sino a ser fusilado si así lo merezco.

Fechada en Santander, el 16 de octubre de 1878, hay otra carta a Jove y Hevia en la que expresa Echeverri que

> Existen asentadas sobre mi hoja de servicios ocho páginas destinadas a relatar varios hechos algún tanto gloriosos prestados durante la gloriosa campaña de África, merced a los cuales obtuve diferentes premios […]. Las autoridades, comercio y demás súbditos españoles residentes en Sierra Leona, Cayo Hueso, Baltimore, Oporto y Santo Domingo atestiguan la energía y ardiente celo por mí empleado, así como lo de haber dejado en todos los países el pabellón Español, colocado moralmente, en todos conceptos a algunos palmos más alto que lo hallé izado […]. Poseo la encomienda ordinaria de Isabel la Católica dada por ese Ministerio de Estado.

Y confía en que se le permitirá defenderse y dar su versión de los hechos en el asunto de los restos de Colón. Tres meses más tarde (Santander, 1 enero 1879) se dirige de nuevo en carta particular a Jove y Hevia, respondiendo a un escrito de éste en el que le comunicaba haber sido condenado [*palabra dudosa*], y le adjunta la nota de protesta que piensa dar a la prensa.[11] Refiriéndose a este «inmerecido fallo» afirma que

> «me veré en la dolorosa precisión de acudir en demanda de hospitalidad a una de las naciones cuyos representantes en Santo Domingo, u obraron

> seducidos inocentemente por los autores del falso altarcito, y en conciencia tan inocentes y nobles cual yo, único mártir de buena fe y patriotismo, o convenidos entre sí, lo cual no creo, y de común acuerdo con los Maquiavelos autores de la farsa, me hicieron víctima».

El estilo epistolar de Echeverri, un tanto declamatorio y bastante propio de la época, va revelando la creciente paranoia de quien se cree, al igual que el don Ramón Villaamil galdosiano, víctima de las ocultas asechanzas de sus enemigos. Enemigos, imaginarios o reales, que sin duda encabezaría Jove y Hevia, conservador y monárquico, quien al parecer sintió escasa simpatía personal por el antiguo recomendado de Prim. En otra carta del 19 de abril del mismo año, el viejo marino le escribía de nuevo en términos lastimosamente patéticos:

> Muy Sr. mío: Suplico a V. se digne dispensarme si, abusando una vez más del carácter franco que me ha insinuado le caracteriza, me atrevo a confiar en que, si le es posible, querría indicarme particularmente el estado en que se halla la resolución relativa a mi expulsión de la carrera consular pues colocado muy próximo a las puertas que conducen a la miseria y declarado sin derecho legal para recibir la indemnización que a otros se les concede, debo tratar de buscar por el mundo los precisos medios con el fin de mejorar lo triste de mi situación actual. Creyendo mi deber […] decidirme a tomar tal resolución sin poder saber hasta donde llega la persecución de la horrible desgracia de la que soy una inocente víctima.
>
> Vuelvo a suplicarle se digne concederme el favor que imploro y con anticipadas gracias se repite suyo afmo. S. S. Santander 19 Abril 1879. [Una nota de otra mano al margen de esta carta dice: «Expulsado no está pero no podrá ser colocado. Es decir, no está en el sentido de ser borrado del escalafón»].

---

(11) De nuevo, la aparente falta de algunos documentos en el expediente administrativo de Echeverri no me permite saber en qué consistía tal condena, ni se incluye la mencionada nota de protesta.

A causa sin duda de los ceses y frecuentes cambios de residencia, suelen hallarse en este expediente peticiones de abono de sueldos atrasados y de gastos de viaje que el Ministerio de Estado por lo general no concede al solicitante, citando para ello diversas disposiciones. Y una nota de dicho departamento, fechada el 13 de mayo de 1879, confirma que Echeverri no tiene derecho a percibir las cantidades reclamadas según las R. O. que éste cita, y concluye encargándole «que sea más verídico al referirse a Reales disposiciones y que cese en sus reclamaciones sobre este asunto».

La última correspondencia que conozco es una carta dirigida por el ex-cónsul al director de Comercio del Ministerio (Santander, 15 julio 1879) en la que solicita que se le indique su situación en la carrera. Cesado en diciembre de 1877, José Manuel Echeverri dedicó el año y medio que le quedaba de vida a tratar de demostrar tenazmente su inocencia en el asunto de los restos de Colón, a rehabilitar su honor y a continuar formando parte del Cuerpo Consular, del que había sido a su parecer injustamente separado. A pesar de contar con amigos más o menos influyentes no pudo lograr lo que ambicionaba y sus solicitudes, cada vez más frecuentes y patéticas, así como sus reclamaciones de dietas y sueldos atrasados, no alcanzaron a ser atendidas. Aquellos últimos tiempos debió vivirlos con intensa amargura y en ellos apareció su folleto *¿Do existen depositadas las cenizas de Cristóbal Colón?. Apuntes al caso, en defensa de su conducta oficial, por D. José Manuel de Echevérri, Cónsul de España en la República Dominicana*. (Santander: Imp. de Solinís y Cimiano, Arcillero, 1, 1878) con esta dedicatoria impresa al

> Excmo. Sr. Duque de Veragua.
>
> Excmo. Señor:
>
> Descendiente del ilustre e intrépido Marino que dotó a España de un Nuevo Mundo, del gran hombre cuyas preciosas reliquias han dado origen a la cuestión que hoy se debate, V. E. más interesado que nadie en que la verdad resplandezca y en oponerse a que permanezcan fuera del territorio Español los gloriosos restos que solo a España pertenecen.
>
> Sirva tal consideración de disculpa a la libertad que me tomo al dedicar y poner este pobre escrito bajo la égida de vuestro ilustre nombre.
>
> Con sentimiento de profundo respeto, soy de V. E. afectísimo S.S. Q.S.M.B.
>
> El Autor.

El ejemplar que he manejado en la Biblioteca Municipal de Santander lleva el sello de la «Biblioteca de Francisco Pi y Margall. Abogado. Madrid», y tiene otra dedicatoria manuscrita

> Al Sr. Dn. Francisco Pi y Margall, ardiente Patriota, celoso e infatigable Apóstol de las doctrinas democráticas, afectuoso recuerdo de su correligionario y S.S. Q.S.M.B,
>
> El Autor
>
> El Marino de la emigración.

Al año siguiente, quizá muy poco antes de su muerte en Santander, ocurrida el 21 de julio de 1879, vio la luz *El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos, por un marino mercante* (Santander: Solinís y Cimiano, 1879).

En su esquela, publicada en *La Voz Montañesa*[12] dos días después, debajo del nombre de D. José Manuel de Echeverri destacan las palabras «Cónsul Cesante», confirmando póstumamente su condición de tal y el haber sido cesado de forma injusta.

Sin citar nombres, la esquela menciona «Su viuda, hermanos políticos, sobrinos, primos y demás parientes». El duelo se recibió en el nº 3 de la calle del Puente, que sería el domicilio familiar, y el funeral fue en la iglesia del Cristo. Sigue una lista de sus condecoraciones y honores: Alférez de Navío y Teniente de Infantería de Marina, Benemérito de la Patria, Caballero Comendador de la Real Orden Americana de Isabel la Católica, condecorado además con las medallas de África y Cuba, Cruz de la Legión de Honor, medalla de Honor de Francia,[13] medalla de la Campaña de Italia... Impresionante lista de honores, propia de un hombre ilustre,

---

(12) *La Voz Montañesa* era un periódico santanderino de tendencia republicana federal fundado por Antonio María Coll y Puig, y José Estrañi fue su redactor jefe entre 1877 y 1895. Partida de defunción: Dn. José Manuel Echeverri - A las cinco de la tarde del día veintiuno de Junio de mil ochocientos setenta y nueve, falleció en esta ciudad de Santander, a los cincuenta y cuatro años de edad, Dn. José Manuel de Echeverri, natural de Renedo de Piélagos, e hijo de Dn. Manuel y Da. Magdalena Gutiérrez. Estaba casado con Da. Bernardina Orbe, de cuyo matrimonio no dejó sucesión. Para que conste lo firmo. [Iglesia Catedral de Santander. Archivo Diocesano].

que encubría la desdichada vida de quien fue víctima de su buen natural y de su mala suerte.

Su viuda, Dª. Bernardina de Orbe, solicitaba desde Santander el 18 de noviembre de aquel año la pensión de viudedad que le correspondía, y tras los trámites correspondientes recibió «una pensión temporal por espacio de siete años, diez céntimos por ciento del sueldo regulador de 5.000 pts. que ha disfrutado el causante más dos años».

De ideología liberal y republicano ferviente, a juzgar por su amistad con Prim y por la dedicatoria del folleto *¿Do existen depositadas las cenizas de Cristóbal Colón?* a Pi y Margall, de quien se firma correligionario, Echeverri debió contar también con amigos en el campo conservador, pues estuvo empleado bajo gobiernos políticamente tan diversos como los de Isabel II, el Provisional, los del reinado de Amadeo de Saboya, la Primera República y la Restauración. Su biografía podría titularse «José Manuel Echeverri o las tribulaciones de un cesante», pues la carrera consular que desarrolló fue una sucesión de cesantías, atribuibles unas veces a su aparente falta de *savoir faire* diplomático unida a su generosidad y a su buena fe, y otras a la mala suerte.

El tráfico negrero

En el continente africano había civilizaciones muy desarrolladas desde hacía centurias y tráfico de esclavos antes de que existieran testimonios escritos. Los portugueses fueron los primeros en llegar a sus costas a principios del siglo XV para comerciar cambiando principalmente oro, esclavos, aceite de palma y demás productos locales por otros europeos. La colonización de América creó una enorme demanda de mano de obra barata entre los siglos XVI y XIX y españoles y lusos, en especial a partir de 1650, abastecieron al Brasil y a las colonias hispanas del Caribe de negros para trabajar en las industrias del tabaco, el café y el azúcar (Klein, 1999: 27).

---

(13) Con fecha 12 de junio de 1861 el cónsul galo en Santander, en nombre de la Marina Imperial de Francia, notifica a Echeverri que el Emperador le ha concedido una Medalla de Honor en plata el día 26 de septiembre de 1860 por haber salvado de pérdida al navío mercante francés *Luxor* el 13 de marzo del mismo año.

A partir del XVII los nuevos poderes marítimos de Inglaterra, Holanda, Francia y Dinamarca se incorporaron al comercio de esclavos en el triángulo formado por Europa, la costa de África, principalmente en su parte occidental, y las Américas. Los británicos estuvieron a la cabeza del tráfico durante el siglo XVIII, que fue el de la expansión mercantil europea, hasta el punto de que a mediados de esa centuria alrededor de un millón y medio de esclavos vivían dedicados al cultivo del azúcar. En 1800 había en Brasil un millón de ellos y medio de negros y mulatos libres, y antes de la abolición de la esclavitud en la primera década del XIX, el número de libertos sobrepasaba al de esclavos en las colonias españolas y portuguesas.

Los negreros compraban a través de agentes (*factores*) establecidos en la costa, quienes se entendían directamente con los reyezuelos africanos. Las guerras entre estos últimos solían tener carácter político, económico o religioso y los vencedores vendían a los vencidos a los comerciantes europeos. Los agentes estaban interesados en promover estos conflictos, y lo hacían apoyando a una u otra facción y comprando con regalos y dinero los favores de los jefes y de los brujos. Junto con los clanes de comerciantes africanos que controlaban su propio territorio, los portugueses mantuvieron una fuerte presencia militar y política en las costas del Congo, Angola y Mozambique, construyeron factorías fortificadas en el litoral y progresivamente se adentraron en el interior, donde establecieron comunidades comerciales afro-portuguesas (Klein, 1999: 67-74). También había numerosos negros y mulatos empleados en la trata como porteadores, vigilantes y boteros, y otros formaban parte de las tripulaciones de barcos negreros, eran agentes e incluso factores.

Al tráfico de esclavos debieron su prosperidad algunas ciudades portuarias como Liverpool –que fue el mayor centro esclavista de Europa en época dieciochesca–, Nantes –de donde salieron cerca de dos mil expediciones para la costa de África desde principios del siglo XVIII a mediados del XIX–, Honfleur, Burdeos y La Rochelle. A partir de la segunda mitad del XVIII la prosperidad de Santander se basaba en la exportación a América de las harinas castellanas, y se manifestó en nuevas fábricas y casas de comercio y en una flota mercante que ya en 1800 contaba con más de treinta barcos. Buscando documentos referentes al tráfico mercantil marítimo desarrollado en esta ciudad entre 1750 y 1810, Fernando Barreda halló varios referentes a la trata de negros; por ejemplo, contratos que suscribían los armadores y las tripulaciones de los navíos que salían de Santander para la costa de África (Barreda, 5).

Los de ese continente comerciaban con los europeos de igual a igual, los capitanes negreros compraban los esclavos a sus dueños africanos y dependían de ellos y de los factores para hacer su carga de hombres, de agua y de víveres. Los comerciantes locales aceptaban a cambio dinero o mercancías, y las monedas que circulaban eran las conchas marinas cauri [*cowry, cypraea moneta*], oro, plata, cobre y billetes de banco, armas, hierro en barras y licores fuertes como el aguardiente y el ron. Los estados africanos de la costa obtenían sus esclavos del interior, donde pagaban con pescado salado, nueces de cola, textiles de algodón y otros productos europeos y del país.

La mayor parte de los cautivos pasaban de seis meses a un año en espera de embarque y los capitanes negreros debían permanecer en la costa otro tanto aguardando a completar la carga; para evitar la persecución de los cruceros ingleses que patrullaban por el litoral se establecieron las factorías como puestos fijos que servían de almacenes, oficinas y depósitos para guardar a los negros cautivos, y de este modo los barcos que llegaban de Europa o de América podían cargarse de inmediato. Aunque hacia 1808 el tráfico de esclavos había dado fin en Estados Unidos y en las colonias británicas, continuó en Cuba, Puerto Rico, Brasil y los dominios europeos no ingleses del Caribe, y de no haber tenido que proscribirlo podría haber continuado hasta bien entrado el siglo XX (Klein, 1999: 47).

Los navíos usados en la trata eran corbetas, bergantines y goletas, muchos construidos en Francia o en Estados Unidos. Según Herbert S. Klein, a fines del siglo XVIII los negreros de Liverpool tenían por término medio 201 toneladas, y dos tercios de ellos entre 177 y 242. Un barco representativo sería de 200 toneladas, eslora de 68 pies, manga de 24 y puntal de unos 12; uno de 400 toneladas podía cargar 600 esclavos, y el *Brooks* pesaba 300 y llevaba 609 (Klein 134). Barreda menciona quince embarcaciones de la matrícula de Santander dedicadas a la trata (Barreda 12-17) cuyo tonelaje oscilaba entre las menores –como las goletas *Maria Josefa de Ereño*, de 90 toneladas, y *Palafox*, de 112– y las mayores –las corbetas *San Fernando*, de 433 toneladas, y *Flora*, de 434–.

Financiaban aquellas operaciones comerciantes y navieros asociados para adquirir un barco, equiparle y comprar los negros. Los capitanes se encargaban de contratar la tripulación y negociar la trata en África. Los navíos llevaban una numerosa dotación entre la que se contaban un médico, un carpintero encargado de construir los acomodos en la bodega para los esclavos y un tonelero que hacía los indispensables barriles para el agua. Los negreros holandeses y franceses del XVII y el

XVIII llevaban de 30 a 40 hombres, el doble de los de un barco mercante, pues resultaban necesarios de cara a la vigilancia y cuidado de los esclavos (Klein, 1999: 84).

La Minerva, cuyo tonelaje oscilaba entre las 300 y 350 toneladas, emprendió viaje el 8 de abril de 1816 desde Santander a La Habana con escala prevista en la costa de África. Formaban la tripulación el capitán, dos pilotos, un agregado y un pilotín, veintiséis marineros, veinte grumetes, tres pajes, un guarda, un carpintero, el contramaestre y el cirujano don Joaquín Pérez San Román (Barreda, 13). En el siglo XIX, a los barcos españoles se les concedía una Real Patente, y algunas lo eran de corso y mercancía, para dedicarse al tráfico de negros; la fragata *Rita* llevaba una dotación de cincuenta y cinco hombres y su Real Patente, expedida por D. José León y Pizarro, Secretario de Estado, en abril de 1817, especificaba que era para dirigirse «a la costa de África a la compra de negros y conducirlos desde allí al Callao de Lima, Guayaquil u otro cualquiera puerto de la América meridional». Barreda da en «Apéndice» la «Contrata de sueldos del capitán y la tripulación de la goleta *Mulata*, firmada en Santander el 18 de febrero de 1815» y la de otros barcos (Barreda, 17-20).

Los carpinteros instalaban bajo cubierta medias cubiertas, plataformas y mamparas para acomodar a los esclavos, que viajaban encadenados y acostados en espacios angostos. Aunque en general los capitanes trataban de mantener limpios y bien comidos a los negros a bordo para evitar enfermedades, el maligno clima de la costa de África provocaba gran mortandad entre los europeos y los africanos, y la mayoría de los jefes de expedición tan solo hacía uno o dos viajes. El porcentaje de esclavos fallecidos durante el viaje era semejante o algo más elevado que el de otros colectivos como soldados, trabajadores, emigrantes y presos (Klein, 1999: 136). Según atestiguan tanto los autores contemporáneos que relataron sus experiencias en la trata como Hugh Thomas, los vómitos causados por el mareo, los excrementos, la extrema proximidad de tantos cuerpos y la falta de aire incrementaban notablemente el riesgo de muerte. Las enfermedades más frecuentes eran de carácter gastrointestinal, como la disentería –llamada «*the bloody flux*»– y las fiebres (Thomas, 153).

Una vez a bordo, y a no ser que el barco encontrase tempestades o calmas, el largo viaje desde la costa de África hasta América [«*the Middle Passage*»] llevaba un mes si se iba al Brasil y dos si eran destino el Caribe o Norteamérica. La manera en la que los negros eran transportados y la mortandad consiguiente fueron dos

de las cuestiones divulgadas como más inhumanas por los abolicionistas para acabar con la trata.

La documentación disponible hoy día desmiente la extendida idea de que los esclavos eran baratos, así como la afirmación frecuente de que el negocio proporcionaba grandes ganancias (Klein, 1999: 102). Pero cuanto mayor resultaba la demanda, más subía el precio de los cautivos, y en muchas ocasiones resultaba difícil completar los cargamentos en poco tiempo (Klein, 1999: 133).

Los barcos de guerra ingleses tenían su base en la colonia de Sierra Leona; el clima era sofocantemente caluroso y muy húmedo, pues la estación de las lluvias duraba desde mayo hasta mediados de noviembre, y para los europeos resultaba mortífero, como atestiguó el mismo Echeverri cuando inició su carrera consular. Los mareantes capturados por los cruceros de la marina real que relataron después sus experiencias coincidieron en destacar la actitud sarcástica y la insolencia de los elegantes oficiales británicos cuando apresaban los buques negreros. Una vez a bordo, se emborrachaban y robaban cuanto encontraban, incluidos los efectos personales de los tripulantes. Llevaban a los capitanes a Sierra Leona, y tras un juicio los solían dejar libres; otras veces iban presos a los pontones en Inglaterra, y en ocasiones abandonaban a las tripulaciones en la misma costa de África.

Tanto las obras de carácter diverso escritas por quienes vivieron tales experiencias como las de historiadores especializados, caso de Hugh Thomas, coinciden en darnos a conocer algunas características propias de aquel comercio. En primer lugar, la gran cantidad de empresarios, comerciantes y navieros de Europa y de América que participaban en la trata de negros de forma discreta y sin exponerse personalmente subvencionando expediciones; y ya fueran católicos o protestantes, no hallaban conflicto alguno entre sus convicciones morales y aquel negocio, pues una creencia extendida era que los negros eran ganados así para el cristianismo y que tendrían mejor vida en América que en su propio país.

Era un mundo bárbaro y despiadado en el que los fuertes, sin distinción de razas, medraban a costa de los débiles y la vida humana no tenía valor: los omnipotentes reyezuelos negros vendían a sus enemigos, a los prisioneros e incluso a sus propios súbditos y a sus familias si necesitaban dinero, los negreros trataban a los esclavos como si fueran ganado y los transportaban en condiciones que propiciaban la muerte de muchos.

En más de una ocasión, perseguidos por los cruceros ingleses, los tripulantes huyeron en los botes después de haber arrojado a los negros al agua o de hundir o

hacer explotar el barco con ellos dentro. A su vez, estos capitanes eran víctima de piratas que les arrebataban el barco y su carga.

Los buques negreros llevaban el doble de tripulación que otros de semejantes características y tonelaje para manejar a los esclavos y evitar posibles rebeliones. Se contaba también con la mortandad causada por el clima africano, pues en cada viaje era normal que falleciesen bastantes cautivos y tripulantes. En ocasiones, la dotación se alzaba contra la oficialidad por razones diversas como malos tratos, descontento con la comida o deseo de apoderarse del dinero que llevaba el capitán para comprar esclavos.

Quienes se dedicaban al tráfico eran de nacionalidades y razas diversas. Vivían con una o con varias jóvenes negras o mulatas, con las que tenían hijos que algunos también vendían. Y aunque durante el viaje a América se prohibía a la tripulación cohabitar con las esclavas que iban a bordo, los capitanes, los oficiales y en alguna ocasión los marineros lo hacían.

La campaña antiesclavista comenzó en las últimas décadas del siglo XVIII como una consecuencia de la ideología de la Ilustración, que ponía en duda la legitimidad de algo que tan abiertamente chocaba con el concepto de la igualdad entre todos los seres humanos. Y la postura abolicionista llegó a convertirse en una cruzada moral para diversas sectas protestantes, pues consideraban que la esclavitud era básicamente anticristiana. Pero lo que de verdad motivó el movimiento antiesclavista en Gran Bretaña, según los historiadores modernos, fue que ya desde fines del siglo XVIII las plantaciones inglesas en las Indias Occidentales no podían competir con las de los franceses, los españoles y los brasileños. Por otro lado, los abolicionistas llamados Santos [*Saints*] no creían en la igualdad de blancos y negros sino en el derecho al trabajo libre del individuo [*free labor*] como parte inherente de los propios de la sociedad moderna. De este modo coincidieron protestantes y católicos, cada vez con más fuerza, en la necesidad de la abolición de la esclavitud por razones morales, religiosas, económicas y legales (Klein, 1999: 189-190).

El creciente movimiento dio lugar a asociaciones antiesclavistas en Francia, Inglaterra y Estados Unidos, y estos dos últimos países prohibieron la trata en 1807. «A partir de entonces –escribe Peter C. Hogg– fue en su propio interés asegurarse de que sus rivales económicos Francia, España, Portugal y Holanda dejaran también de exportar esclavos africanos a sus colonias» (Hogg, X). Pero el tráfico siguió aumentando a pesar de que la marina británica tomó a su cargo patrullar las costas africanas para registrar los barcos de otros países, apresarlos y confiscar su carga-

mento si eran negreros, aunque los demás países rechazaron enérgicamente esta ingerencia. Los ingleses declaraban libres a estos esclavos y los transportaban a sus propias colonias, donde vivían como trabajadores sujetos a un contrato durante ciertos años que les proporcionaba alimentos, casa y ropa pero no sueldo, en condiciones muy semejantes a las de la esclavitud.

Aunque el comercio humano continuó existiendo, Brasil prohibió la importación ilegal de esclavos en 1851, y en los Estados Unidos concluyó con la guerra de Secesión. En España se creó la *Sociedad Abolicionista Española* en 1865, la cual publicaba su periódico *El Abolicionista* y contaba con el apoyo de los políticos liberales y republicanos. El entonces ministro de Ultramar, Segismundo Moret, promulgó en 1870 la ley de «libertad de vientres», que concedía el libre albedrío a los futuros hijos de las esclavas, y dos años después el gobierno de Ruiz Zorrilla elaboró un proyecto legal para abolir la esclavitud en Puerto Rico.

Dicho proyecto provocó una violenta reacción en quienes tenían intereses económicos en Cuba, pues la liberación de los 31.000 esclavos negros de la isla vecina podría originar la de los 400.000 que había en ésta. Se crearon por toda España *Círculos Hispano Ultramarinos de ex residentes en las Antillas* y la *Liga Nacional antiabolicionista*, hubo manifestaciones callejeras y campañas de prensa como la de los periódicos conservadores contra el rey Amadeo de Saboya por no enfrentarse a un Parlamento dominado por monárquico-progresistas como el jefe del gobierno Ruiz Zorrilla y republicanos como Pi y Margall.

Tras la supresión del tráfico negrero en América en el siglo XIX, la atención de los abolicionistas se centró en el de los musulmanes en el Sudán hacia 1840, y en África del Norte y Oriental hacia 1870. Tal preocupación coincidió con el crecimiento de los intereses políticos europeos en el Maghreb y en Egipto, y de los comerciales y estratégicos en el Océano Índico. Desde principios de los años 80 las potencias europeas compitieron por obtener colonias en África, justificando sus pretensiones mediante la disculpa de querer acabar con el tráfico de esclavos que hacían los musulmanes; en 1888 el cardenal Lavigerie promovió una «Cruzada antiesclavista» contra ellos y en la Conferencia antiesclavista de Bruselas de 1889-1890 se decidió la supresión por vía militar del «Comercio árabe de esclavos» en África Oriental y Central. Hacia 1900 el continente estaba ocupado colonialmente por los europeos (Hogg, XI).

Los diversos aspectos de la trata de negros africanos han originado una copiosa literatura. Entre los numerosos *diarios y memorias* de negreros citados por

Hogg están los de DELANO, Amasa: *A narrative of voyages and travels, in the northern and southern hemispheres*… (Boston: E. G. House, 1817). El capítulo diez y ocho va dedicado a la captura del barco español *Tryal* en la isla de Santa María (costa de Chile) por esclavos senegaleses el año 1805, navío que recobró después Delano. La novela de Melville *Benito Cereno* está basada en este incidente.

Otras obras: CANOT, Theodore & MAYER, Brantz: *Captain Canot; or Twenty Years of a Slaver being an account of his career and adventures on the coast, in the interior, on shipboard, and in the West Indies. Written and Edited from the Captain's Journals, Memoranda and Conversations by Brantz Mayer* (New York, Appleton & Company, 846-848 Broadway; London, 16 Little Britain, 1854); DRAKE, Richard: *Revelations of a slave smuggler: being the autobiography of Capt. Rich'd Drake, an África trader for fifty years from 1807-1857; during which period he was concerned in the transportation of half a million blacks from África coasts to America. With a preface by his executor* (New York, Rev. Byrd West, 1860); y MANNING, Edward: *Six months on a slaver. A true narrative* (New York, 1879).

Entre las obras españolas destaco la apasionante biografía del malagueño Pedro Blanco titulada *El negrero. Vida novelada de Pedro Blanco Fernández de Trava* por Lino NOVÁS CALVO. Blanco y el recién mencionado capitán negrero italo-francés Theodore Canot fueron amigos, y éste mencionó a aquél con admiración en su libro. Tanto *Los pilotos de altura* como *Las inquietudes de Shanti Andía* son novelas en las que la trata de esclavos tiene un papel destacado, aunque el interés primordial de Pío BAROJA se centre en las extraordinarias aventuras de los marinos vascongados que las protagonizan, algunos de ellos negreros.

Paralelamente, desde el siglo XVIII proliferaron también obras antiesclavistas, hallándose entre las principales las siguientes: ANÓNIMO: *Case of the Vigilante, a ship employed in the slave-trade; with some reflections on that traffic*, publicada por Society of Friends (London, Harvey, Darton and Co., 1823); FOWELL BUXTON, Thomas: *The África Slave Trade and its remedy* (London, John Murray, 1840); LABRA CADRANA, Rafael Mª de: *La abolición de la Esclavitud en las Antillas españolas* (Madrid, 1870); ALCALÁ Y HENKE, Agustín: *La Esclavitud de los Negros en la América Española* (Madrid, 1910)… Y tantas otras.[14]

Mucha mayor difusión alcanzaron las obras de creación literaria, y principalmente las novelas. La primera de carácter abolicionista escrita en Norteamérica fue

The Slave; or Memoirs of Archy Moore (1836) por Richard HILDRETH, y sin duda la que más fama obtuvo *Uncle Tom's Cabin* (1852), de la entusiasta abolicionista Harriet BEECHER STOWE, cuya primera edición llegó a 300.000 ejem-

(14) HOGG, Peter C.: *The África n Slave trade and its suppression. A classified and annotated bibliography of books, pamphlets and periodical articles* (London, Frank Cass, 1973. Incluye diarios de a bordo de negreros). Véanse también TAPIA Y RIVERA, Alejandro: *La cuarterona* (Madrid, Fortanet, 1867); FERNÁNDEZ Y GONZÁLEZ, Manuel: *Los negreros, memorias de un esclavo. Novela de costumbres* (Madrid, José Astort y Compañía, 1873); ESPADAS BURGOS, Manuel: *Alfonso XII y los orígenes de la Restauración* (Madrid, Escuela de Historia Moderna, 1975); ARROYO JIMÉNEZ, Paloma: «La Sociedad Abolicionista Española, 1864-1886» (*Cuadernos de historia moderna y contemporánea* 3, 1982, 127-149); FRADERA BARCELÓ, Josep M.: «La participació catalana en el tráfic d'esclaus (1789-1845)» (*Recerques* 16, 1984, 120-139); FERRER, Ada: *Insurgent Cuba: Race, Nation and Revolution 1868-1898* (Durham, Duke University Press, 1999); FRADERA BARCELÓ, Josep M.: *Colonias para después de un imperio* (Barcelona, Bellaterra, 2005); ZEUSKE, Michael & GARCÍA MARTÍNEZ, Orlando: «La Amistad de Cuba: Ramón Ferrer, Contrabando de esclavos, captividad y modernidad atlántica» (*Caribbean Studies* 37.1, January-June 2009, 97-170); FERRER, Ada: «Cuban Slavery and Atlantic Antislavery» (en Josep M. Fradera and Christopher Schmidt Nowara eds., *Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire*. New York and Oxford, Bergham Books, 2013, 134-157); ZEUSKE, Michael & GARCÍA MARTÍNEZ, Orlando: «La Amistad: Ramón Ferrer in Cuba and the Transatlantic Dimensions of Slaving and Contraband Trade» (en Josep M. Fradera and Christopher Schmidt-Nowara, eds., *Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire*. New York and Oxford, Bergham Books, 2013, 200-228); RODRIGO Y ALHARILLA, Martín: «Spanish Merchants and the Slave Trade: From Legality to Illegality, 1840-1870» (en Josep M. Fradera and Christopher Schmidt-Nowara, eds., *Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire*. New York and Oxford, Bergham Books, 2013, 134-157); CORWIN, Arthur F.: *Spain and the Abolicion of Slavery in Cuba, 1817-1886* (Austin, University of Texas Press, 2014); SURWILLO, Lisa: *Monsters by Trade: Slave Traffickers in Modern Spanish Literature and Culture* (Stanford, Stanford University Press, 2014); RODRIGO Y ALHARILLA, Martín: «From Periphery to Centre: Transatlantic Capital Flows, 1830-1890» (en Adrian B. Leonard and David Pretel, eds., *The Caribbean and the Atlantic World Economy*. London, MacMillan, 2015, 217-237).

plares vendidos en menos de un año. Pero sería en Cuba donde el movimiento romántico produjese una apreciable cantidad de creaciones novelescas y donde el autor y crítico literario local Domingo del Monte encabezara un influyente círculo de intelectuales abolicionistas. Entre estas obras destacan *Francisco, el ingenio, o las delicias del campo* del joven Anselmo SUÁREZ Y ROMERO, escrita con el apoyo y asesoramiento de del Monte en 1839, pero publicada en 1880 en Nueva York, que se considera la primera novela antiesclavista de costumbres. La sigue cronológicamente *Sab* (1841), de Gertrudis GÓMEZ DE AVELLANEDA, quien forma parte tanto de la literatura cubana como de la española. Pero la que se considera mejor novela del siglo XIX nacida en la isla antillana es *Cecilia Valdés o La Loma del Ángel*, de Cirilo VILLAVERDE, que se publicó en La Habana en 1839 y que contó con una segunda edición ampliada hecha en Nueva York en 1882; en ella está basada la popular zarzuela en dos actos del mismo nombre.

Los protagonistas de estas obras son negros y mulatos esclavos víctimas de la opresión a que están reducidos por su estatus y por su raza –pues la mayoría de la sociedad de su tiempo les consideraba objetos– y de la incomprensión o de la crueldad de sus amos. Destaca en ellas el tema romántico de unos desdichados amores entre blancos y negros esclavos o entre mulatos y morenos de la misma condición. *Sab* es la historia de un siervo negro instruido y de espíritu refinado, enamorado de una señorita blanca. En su novela, Avellaneda toma una posición opuesta a la de la sociedad de su tiempo, y debido a esto fue prohibida en Cuba por las autoridades españolas. El argumento de *Cecilia Valdés* refleja las relaciones sexuales, sociales y raciales de entonces en la isla antillana, y en ella la protagonista, bella mulata hija natural de un rico hacendado blanco, se enamora de Leonardo, vástago legítimo del mismo, sin saber que son hermanastros. La chica da a luz un niño, mas su amado la abandona para casarse con otra joven blanca y rica; pero José Pimienta, un moreno pobre que está enamorado de Cecilia, mata al traidor el día de su boda. *El negro Francisco*, de Ramón ZAMBRANO (1875), cuenta los amores de dos jóvenes esclavos que acaban frustrándose trágicamente a causa de la malevolencia de sus amos. Y algo semejante ocurre con Francisco y Dorotea en la novela *Francisco, el ingenio, o las delicias del campo*, de Anselmo SUÁREZ Y ROMERO (1880).

El capitán negrero

El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos, por un marino mercante (Santander: Solinís y Cimiano, 1879) se publicó quizá muy poco antes de la muerte de José Manuel Echeverri, acaecida el 21 de julio de 1879. Es probable que, además de contribuir con ella a una causa moralmente tan justa como la abolición de la esclavitud, el escribir esta novela casi seguro en los últimos años de su vida, cuando estaba amargado por serias contrariedades profesionales, mala salud y apuros económicos, le ayudara a apartarse de la cruda realidad.

La obra cuenta el desgraciado viaje del velero *Antílope* desde el puerto de Nueva York a la costa de África el 20 de junio de un año que no precisa. En su introducción «Al lector» José Manuel Echeverri califica este relato de «cuento histórico», en el que los elementos tomados de la realidad conviven libremente con los de la fantasía. Tiene fin moralizador y didáctico, y en unas líneas preliminares celebra el autor la supresión del esclavismo en Puerto Rico, añadiendo que espera contribuir con este libro a «la total abolición de la horrible esclavitud, bajo cuyo pesado y cruel yugo gimen una porción de miles de seres». La lacra había cesado en Puerto Rico en 1873 y *El capitán negrero vio la luz* en 1879, muy poco antes de abolirse en Cuba (febrero del año siguiente).

A juzgar por el título, Echeverri se habría propuesto en *El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos* contar en primera persona las aventuras de un arrepentido traficante de seres humanos. Pero la descripción de la expedición va entretejida con otro tema aparentemente secundario, el de la historia que el Abogado, un joven mulato francés, va relatando al capitán de la *Antílope*, la cual pone en evidencia de forma dramática la intolerancia y los prejuicios raciales de la sociedad de la época, protegidos por las leyes vigentes. Conviene destacar que *El capitán negrero* es una de las pocas novelas abolicionistas escritas en España.

El autor subtituló esta obra «cuento histórico» sin duda por haber combinado en ella dos argumentos de ficción –el viaje de la *Antílope* y el relato del Francés, cuyas posibles fuentes desconozco– con experiencias vividas. Había navegado extensamente y sido cónsul en Sierra Leona, y es muy posible que hubiera conocido algunos marinos de los que se dedicaban al tráfico negrero. Su narración incluye usos y ceremonias de las tribus de la costa occidental de África, al parecer fidedignas y que, de serlo, tendrían gran interés etnográfico.

Echeverri no parece haber recibido una educación literaria, y como no confía en sus dotes de narrador se excusa modestamente en más de una ocasión de su «pobre y rudo lenguaje, mal coordinados conceptos y muy raquítica elocuencia». *El capitán negrero* está escrita en un lenguaje claro y directo y describe de manera realista y amena la vida diaria en los barcos, sus gentes y sus costumbres, así como las incidencias del tráfico negrero. La precisa y detallada descripción de las maniobras de navegación y la rica terminología al efecto que emplea revelan una larga experiencia a bordo de barcos de vela. Y, en ocasiones, usa humorísticamente el pretendido modo de hablar de la gente de mar; el cocinero de la *Antílope* relata así su encuentro con unas mozas de vida airada en un barrio de Vigo:

> un estrecho de esos cuyo fondo se halla sembrado de arrecifes, surgideros y rompientes muy peligrosas en cuyas aguas se encuentran siempre voltejeando las terribles cañoneras-corsarios que a medio cargar las mayores y con las escotas aventadas efectúan el zafarrancho de combate, largan la parlamenta y se van a bordo de todo buque que arrastrado por las pícaras y traidoras corrientes tiene la desgracia de caer sobre la costa (Cap. XI).

A pesar de ser una narración de desgracias, fracasos, violencia y muerte, Echeverri adopta en ocasiones una perspectiva irónica incluso en los momentos más dramáticos. Refiriéndose a la persecución de la *Antílope* por los cruceros ingleses, habla de la «halagüeña sorpresa» y «embriagadora perspectiva» de conocer a «los atentos visitantes», y en algunos pasajes, por desdicha escasos, cuenta sus desventuras de manera vivaz y humorística:

> se nos suministró por barba, un pote de a cuartillo lleno de una agua tibia de color tan arcillosa, que en vez de cha, té, parecía haber servido para lavar las teteras de toda la tripulación, más unas migajas o restos de galletas mezcladas con alas, patas, y hasta cucarachas enteras perfectamente disecadas, y una porción de laticinios, vulgo gorgojos, dando más velocidad a su fuga al huir de ser apresados por nuestras mandíbulas, que la llevada por la «Antílope» cuando escapó de la primer caza dada por nuestros caritativos y hospitalarios protectores (Cap. X).

No hay descripción de la *Antílope*, una «barca», posiblemente un «brick-barca», rápida y ligera, con gran capacidad de maniobra y suficiente tonelaje para llevar una cuarentena de tripulantes y acoger nada menos que mil ciento cuarenta y dos esclavos. Como era costumbre, además de la tripulación legítima, es decir, la apuntada en el rol, había otros hombres embarcados ilegalmente, destinados a controlar y cuidar a los negros durante el viaje desde las factorías hasta América; y aunque por lo general eran gentes de nacionalidades diversas, en esta ocasión predominaban los españoles. Entre ellos destacan el Tío Carando, que encarnaría al viejo lobo de mar, y los gavieros Jaime el Alicantino y Cristóbal el Mahonés, protagonistas de un duelo personal y de un motín evitados a tiempo, y el cocinero Curro-Gallego, que tiene un papel cómico. A él se debe la narración de los chascarrillos y cuentos que elevan la moral de la tripulación.

Pero quizás influido por el enfático lenguaje de los informes oficiales que redactó en sus años de funcionario y por el oratorio característico de la política y de la prensa de entonces, tan sobrado de retórica, incide esta novela en un ampuloso estilo del que serían muestra expresiones y frases hechas como «la magna obra sobre cuya alta cúspide se verá girar muy pronto la grandiosa veleta que señale…», «bajo cuyo pesado y cruel yugo gimen…», «mi insignificante óbolo», «los rugidos de las embravecidas olas» o «esa rica e invalorable montaña de oro inmensamente lucrativa».

A causa del propósito didáctico y moral y del pretendido carácter confesional del libro, la intervención del autor es omnipresente a través de su portavoz el capitán negrero, quien tras debatirse en una lucha entre encontrados sentimientos justifica su dedicación al esclavismo diciendo que emprendió el viaje por haberse dejado llevar de su orgullo y de su «carácter emprendedor y genio aventurero». Aunque ejerce su autoridad a bordo y no duda en sacar el revólver cuando resulta necesario, este capitán sensible, comprensivo y demócrata discute acerca de la existencia de Dios con los marineros, les aconseja y educa, y en el momento en que dos de ellos van a batirse a cuchillo apela a sus buenos sentimientos y les habla de la pena que causará su previsible trágico fin a familia e hijitos. Y en los tiempos del abandono, enfermedad y muerte en la costa africana, consuela y guía moralmente a todos.

Este relato muestra dos mundos paralelos en las factorías africanas: el de los esclavos y el de quienes comerciaban con ellos, sometidos los primeros a crueldades y privaciones e indiferentes los libres, ya fueran blancos o negros, a lo que consideraban meras incidencias del oficio. A pesar de su vehemente denuncia de la

esclavitud, el narrador califica de «caballeros» a los factores que se dedican a la trata y comparte con ellos, fraternalmente, amistades y convites. Así, trata con uno que es un buen padre de familia sin remordimientos de conciencia, «poseedor de una fortunita regular para poder acabar mis días con bastante comodidad al lado de mi esposa y dos hijos que quiero con idolatría de los cuales me separé hace diez y seis años, estoy dispuesto a efectuar el despacho de su buque y cuatro o seis días después largarme para Loanda y aprovechando la primera oportunidad, salir con destino al Brasil o a Portugal» (*El capitán*, 22). Para celebrar su jubilación hay una gran cena con profusión de alegres brindis, y de sobremesa tratan del embarque de las mil doscientas *cabezas*. Por la mañana, el capitán sale cariñosamente del brazo del factor a presenciar «profundamente conmovido […] el horrible espectáculo de la marca al fuego de los esclavos, los bocabajos, la separación de madres e hijos» y otros «vandálicos y criminales actos». Pero a partir del embarque, no vuelve a mencionar a estos negros, que desaparecen a bordo de la *Antílope*, decomisados por los ingleses. Su tripulación, abandonada en la costa, es acogida por «un respetable anciano» y dos generosos jóvenes, dueños de una factoría alemana también dedicada al tráfico de esclavos.

El autor alaba repetidamente la generosidad y el espíritu caritativo y humilde de estos «bárbaros» y «pobres infelices» cautivos africanos cuyo delito ha sido «nacer dotados de una piel o cutis negro y sobre tierras –opina sarcásticamente– que aún no han alcanzado la inmensa dicha de que el sol de la civilización esparza sobre ellas sus refulgentes rayos» (*El capitán*, 2). Tienen un profundo sentido religioso: «No existe sobre la tierra ningún hombre blanco ni negro –dice uno de ellos– capaz de hacer una cosa como el sol, la luna y las estrellas. Y por consecuencia su Hacedor debe ser el Jefe de todos los hombres» (*El capitán*, 36-37). Pero se convierten en unos seres bestiales que vociferan y gesticulan ridículamente bajo el influjo de los *feticeiros*. En ocasión de una ordalía o juicio de Dios entre una negra vieja acusada de mal de ojo y una joven, su presunta víctima, el autor detalla la horrible brutalidad de la escena presidida por uno de estos brujos, quien daba «furiosos gritos o bramidos ejecutando a la par tan ridículos como grotescos ademanes […] parecía un demonio tanto por su rara, fea y repugnante figura, cuanto por lo pintorreteado que tenia el cuerpo». El acto acaba con una orgía de canibalismo ritual colectivo.

Para Echeverri la influencia del clero (no es difícil imaginar que se refiere al español) sobre sus feligreses es semejante a la de estos brujos sobre los salvajes africanos; usa también de exorcismos «sin para nada tener en cuenta ni respetar los

derechos divinos y humanos que concede la fraternidad», y hace causa común con los poderosos. Considera que buen número de estos «apóstoles» se ocupan en «la ejecución de misiones tan profanas como ajenas a su sagrado ministerio» y escarnecen la religión «con sus inicuos procederes» aunque su deber sería predicar el evangelio a los bárbaros que habitan tierras paganas.

Es anticlerical pero creyente, a juzgar por la discusión surgida a bordo de la *Antílope* en la que el capitán convence al tío Carando de la existencia de Dios y por sus exhortaciones a «obrar cual nos está prevenido por el evangelio» y a «respetar los principios de la religión Católica, Apostólica y Romana». Curiosamente, no menciona el nombre de Dios ni el de Cristo. Llama al primero «el que todo lo es, todo lo puede, todo lo hizo y dirige» y al segundo el «mártir y divino maestro» que predica «la verdadera luz que suministra el conocimiento de las sublimes doctrinas». Esta terminología abstracta, las referencias a «la sabia y Divina Providencia», la creencia en la fraternidad universal y en la existencia de un Supremo Hacedor que está por encima de todas las religiones, identificarían a Echeverri como miembro de la masonería, a la que pertenecieron numerosos republicanos y liberales españoles de su época.

Sabido es cómo los primeros favorecían la abolición de la esclavitud y cómo la reacción de los conservadores ante la proscripción de ésta en Puerto Rico en 1873 influyó en la caída de la monarquía constitucional de Don Amadeo. La posición del cónsul novelista queda repetidamente clara en la dedicatoria inicial del libro a los «Excmos. Sres. Presidente y Vocales de la Junta Directiva de la Abolición de la Esclavitud», en las palabras «Al lector», en el «Epílogo» y principalmente en el capítulo 13, «La esclavitud y su abolición», el más importante desde el punto de vista ideológico, en el que discute en forma dialogada los puntos mayormente debatidos en la época entre los antiesclavistas y sus contrarios. Frente a quienes pensaban que los africanos vivían en un estado de barbarie y que les favorecía transportarles a países civilizados, sostenía que era inmoral e inhumano arrebatarles contra su voluntad del lado de sus familias para hacer de ellos viles instrumentos de explotación. Y rebatía la idea de que tan solo los negros podían desempeñar las penosas labores del campo cubano, pues igualmente las hacían los blancos peninsulares.

El comercio de personas es «esa inexpugnable barrera, esa rica e invalorable montaña de oro inmensamente lucrativa en favor de determinado número de hombres blancos», pero los dueños de «esas monstruosas fortunas» basadas en el trabajo de los esclavos afirman que la abolición les causaría graves perjuicios económi-

cos, pues tendrían que pagar a obreros la realización de las mismas faenas. Echeverri propone declarar a los esclavos libres y con los mismos derechos que los demás españoles, con la única condición de trabajar tres años sin percibir salario; terminado el plazo, ambas partes negociarían nuevos convenios como se hacía en los demás países cultos.

A su parecer, la civilización se va introduciendo poco a poco en África gracias al comercio de los traficantes nativos que acuden desde el interior a las factorías de la costa para cambiar los productos del país por los llegados de Europa. De este modo, «estos desgraciados salvajes» contraen el hábito del trabajo, «indispensable germen o principio de la civilización humana». Varias naciones europeas obtenían grandes beneficios del comercio con África, y al mismo tiempo iban «extendiendo sobre este suelo los luminosos rayos de la civilización». Y Echeverri, patriota con sus puntos de arbitrista, proponía que «nuestra desventurada patria» podría hacer lo mismo: los géneros catalanes competían en calidad y precio con los importados de los demás países; y la Isla de Fernando Póo podría ser un puerto franco para comerciar desde allí con la costa entre Loanda y el Río Congo.

El antiguo cónsul de España había tenido la triste experiencia de su residencia en Cayo Hueso, y en el «Epílogo» deja bien claro que él no era de aquellos republicanos partidarios de la independencia de Cuba. Considera a los independentistas, «nuestros bastardos hermanos de allende los mares», unos «ingratos ante los inmensos e invalorables beneficios recibidos de la generosa madre adoptiva»; igual opinión le merecen los países «simpatizantes de Cubita libre», en especial «la microscópica o enana República Dominicana», cuyo presidente Luperón manifestó públicamente su apoyo a los independentistas cubanos.

*

Ya indiqué más arriba que la novela antiesclavista escrita en español floreció durante el periodo romántico. *El capitán negrero*, como las otras del género, es pródiga en dramatismo y lágrimas, anagnórisis y misterio, suspense y demás elementos folletinescos. Hay personajes malvados que actúan movidos por el rencor y la venganza, y otros tan inocentes y sensibles que con facilidad rompen en llanto y mueren de sentimiento. Es una de las pocas novelas abolicionistas que se escribieron en España, obra de un autor al que se podría calificar como «novel» y con escasa educación literaria pero poseído del espíritu de observación propio del costum-

brista y adornado con la honestidad del moralista que lucha por una causa justa. *El capitán negrero* es un «cuento histórico» que se lee con interés y en el que los argumentos del viaje a la costa de África y la historia del mulato francés son ficcionales; el relato de las vicisitudes por las que atraviesan los tripulantes de la *Antílope* también es de ficción, pero ofrece la verosimilitud propia de las experiencias marítimas vividas o conocidas de cerca y descritas de manera vivaz y realista.

BIBLIOGRAFÍA

BAROJA NESSI, Pío: *Las inquietudes de Shanti Andía*. Madrid, Cátedra (2000).

BAROJA NESSI, Pío: *Los pilotos de altura*. Madrid, Espasa Calpe (1969).

BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando: «La trata desde el puerto de Santander». Santander, *BBMP XXIX* (1953), págs. 5-22.

BERNAT, Gabriel: *La esclavitud negra en la América española*. http///www. gabriel-bernat.es/espana/esclavituid/index/HTML

DEIVE GONZÁLEZ, Carlos Esteban y GARCÍA ARÉVALO, Manuel A.: «Los verdaderos restos de Colón están en Santo Domingo». *Orbe Quince*. *Encuentro con la Cultura del Caribe*; Santo Domingo-Madrid (2010).

ECHEVERRI GUTIÉRREZ, José Manuel de: *¿Do existen depositadas las cenizas de Cristóbal Colón?*. *Apuntes al caso, en defensa de su conducta oficial*, por D. José Manuel de Echevérri, Cónsul de España en la República Dominicana. Santander, Imp. de Solinís y Cimiano (1878).

ECHEVERRI GUTIÉRREZ, José Manuel de: *El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos, por un marino mercante*. Santander, Solinís y Cimiano (1879).

ECHEVERRI GUTIÉRREZ, José Manuel de: Expediente personal. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, Expedientes personales, leg. P.84, expt.4100.

HOGG, Peter C.: *The África*n *Slave trade and its suppression*. *A classified and annotated bibliography of books, pamphlets and periodical articles*. London, Frank Cass (1973) [incluye diarios de a bordo de negreros].

KLEIN, Herbert S.: *África*n *Slavery in Latin America and the Caribbean*. New York, Oxford U.P. (1986).

KLEIN, Herbert S.: *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*. Madrid, Alianza Editorial (1986).

KLEIN, Herbert S.: *The Atlantic Slave Trade*. Cambridge U P (1999).

KLEIN, Herbert S. and PALMER, Colin A., eds.: *The Modern Caribbean*. Chapel Hill, U. of North Carolina Press (1989).

LÓPEZ PRIETO, Antonio: *Informe que sobre los restos de Colón: Presenta al Excmo. Sr. Gobernador General D. Joaquín Jovellar y Solar, después de su viaje a Santo Domingo D. Antonio López Prieto*. Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M. (1878).

LÓPEZ PRIETO, Antonio: *Examen histórico-crítico por…* (2ª ed.). Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M. Habana (1878).

MORENO GARCÍA, Julia: «España y la conferencia antiesclavista de Bruselas, 1889-1890». *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea* nº 3. Madrid, Universidad Complutense (1982), págs. 151-180.

NOVÁS CALVO, Lino: *El negrero. Vida novelada de Pedro Blanco Fernández de Trava*. Madrid, Espasa-Calpe (1955); Tusquets (1999).

RODRÍGUEZ FERRER, Miguel: «Los restos de Colón no están en Santo Domingo sino en Cuba». *Revista Contemporánea*, tomo XIV, vol. 2, Madrid (marzo-abril 1878), págs. 188-202.

THOMAS, Hugh: *The Slave Trade. The Story of the Atlantic Slave Trade 1440-1870*. New York, Simon & Schuster (1997).

EL CAPITÁN DON TORIBIO DE CASTRO Y GRIJUELA, «EL DE LA MANO SANTA» (1545-1609), Y LA DEVOCIÓN A LA VIRGEN DEL SOTO DE IRUZ EN AMÉRICA

ALFONSO DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA,
VIZCONDE DE AYALA
Correspondiente del Centro de Estudios Montañeses

Resumen: Semblanza biográfica del capitán montañés don Toribio de Castro y Grijuela (Santiurde de Toranzo, 1545-1609), alias «el de la Mano Santa», porque habiendo nacido sin la mano diestra, se le generó siendo niño por un milagro de la Virgen del Soto venerada en Iruz. Hijo de un conquistador del Perú, pasó a su vez a Guayaquil hacia 1565, donde fundó una familia ilustre y reunió una gran fortuna. Además, llevó hasta allí la devoción a Nuestra Señora del Soto, logrando una gran implantación de su culto en Guayaquil, que hoy perdura.

Palabras clave: Iruz, Virgen del Soto, Mano Santa, Guayaquil, Cavendish.

Abstract: Biopic of Montaña born Captain don Toribio de Castro y Grijuela (Santiurde de Toranzo, 1545-1609), aka «Holy Hand», because born with no right hand, it grew up along his childhood by miracle of the Virgin of the Soto, venerated in Iruz. Son of a Peru conqueror, arrived to Guayaquil in 1565, where he stablished an illustrious family and gathered a great fortune. He also brought there Our Lady of the Soto's devotion, gaining a widespread cult around Guayaquil up to nowadays.

Keywords: Iruz, Our Lady of Soto, Virgin of the Holy Hand, Guayaquil, Cavendish.

El torancés don Toribio de Castro y Grijuela gozó durante su vida de una fama derivada del milagro acaecido en su mano diestra, pero también de una celebridad justamente adquirida por su talento y por sus generosas obras. Mas la Montaña, a fuer de castellana y de española, sufre del achaque de olvidar con frecuencia a sus hijos preclaros: este ha sido el caso del capitán Castro y Grijuela, cuyo recuerdo hoy yace en el olvido en su tierra natal, aunque no ocurre lo mismo en su segunda patria, Guayaquil (en el actual Ecuador). En las pocas páginas que siguen, inspiradas hace muchos años por nuestro llorado compañero don Conrado García de la Pedrosa –que fue quien me facilitó las primeras noticias sobre nuestro personaje–, me propongo hacer breve memoria de su vida y de sus obras. Para lograr su semblanza, me he valido de los numerosos y dispersos documentos y relatos atinentes que se nos han conservado.

Don Toribio nació en Santiurde de Toranzo durante el año de 1545, siendo hijo de don Toribio de Castro y Hernández de la Calleja, natural de Iruz, y de doña Toribia de Grijuela, vecinos hidalgos del valle de Toranzo; y nieto paterno de don Juan de Castro y de doña María de la Calleja, vecinos de Cudón, en el valle de Miengo. Sabemos que los padres tuvieron al menos otras dos hijas, además de a don Toribio: se llamaron doña María y doña Marina de Castro y Grijuela, las cuales vivían en Iruz o sus alrededores en 1582.[1]

(1) Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARChVa), Registro de Ejecutorias, caja 1466, 66: pleito litigado por las hermanas del capitán, en reclamación de 200 ducados (mitad para ellas y mitad para el monasterio del Soto de Iruz), que éste les había enviado desde Guayaquil por medio de Diego de Carranza Loreda, que falleció en Sevilla.

Una gestación defectuosa le ocasionó la lesión que le dio su primera fama: nació sin la mano derecha, cuyo brazo remataba en un feo e inútil muñón. Encomendado con fe por sus padres a Nuestra Señora del Soto, cuando contaba cinco años un mendigo llamó a su puerta y el niño, que acompañaba a su madre en la cocina, salió a darle un pedazo de pan: cuando regresó junto a su madre, en lugar del muñón tenía una mano bien formada, con una línea o señal cárdena en la muñeca, que conservó toda su vida. Este milagro que la Virgen del Soto obró en el niño Toribio, fue certificado formal y solemnemente por médicos y por decenas de testigos: así consta en una información de cuarenta personas hecha en 10 de marzo de 1584 ante Francisco de Arce, escribano del valle de Toranzo; y en otra información semejante, pero con diferentes testigos, tramitada el 24 de mayo de 1608 ante el escribano torancés Francisco Gómez.[2] Tan gran milagro enseguida atrajo la atención de toda la Montaña, y le valió al niño Toribio el sobrenombre de *el de la Mano Santa* o *Manosanta*, que llevó durante el resto de su vida.[3]

Nada sabemos de su crianza y de sus primeros años, que suponemos transcurrieron en Iruz, en compañía de su madre y hermanas –como veremos, el padre estuvo largos años ausente en Indias–. Pero sí que, como era habitual entre los hidalgos toranceses de aquellos tiempos, salió del valle y de la Montaña siendo aún joven, para servir al Rey. Sería en las tierras americanas, en cuya conquista había participado, como decimos, su propio progenitor.

---

(2) Esas dos informaciones, originales, estaban en manos de las hijas del presidente ecuatoriano Noboa Arteta cuando el gran incendio que sufrió Guayaquil en 1902 dio en cenizas con ellas. Pero todo consta también en otra certificación dada por el convento del Soto en Iruz el 3 de agosto de 1657, y en la relación de los méritos y servicios de don José de la Rocha y Carranza, general de Artillería y caballero de la Orden de Calatrava: Archivo Histórico Nacional (AHN), Consejos, legajo 4753/2, expte. 1.

(3) Relatos modernos del milagro en PINO ROCA, José Gabriel. *Leyendas, tradiciones y páginas de historia de Guayaquil*, Guayaquil, Junta de Beneficencia, 1930, I. ASPIAZU CARBO, Miguel. *Las fundaciones de Santiago de Guayaquil*, Guayaquil, Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1955, pág. 249. PÉREZ PIMENTEL, Rodolfo. *Diccionario biográfico del Ecuador*, Guayaquil, Universidad de Guayaquil, 2001 (éste confunde a veces a nuestro capitán con su hijo homónimo).

Ciertamente, don Toribio de Castro padre, nacido en Iruz en 1503, también salió del valle siendo joven, para servir al Rey. Amigo del capitán don Rodrigo de Vargas Guzmán, originario de Torrejón de Velasco (Madrid), pasó con éste a Indias, tomando parte en la conquista y guerras civiles del Perú.[4] Después de aquellas largas, cruentas y extenuantes campañas, Toribio de Castro padre se establecerá en la Nueva Castilla.

Allí, tras el asesinato de Francisco Pizarro en 1541, y la rebelión contra la Corona de su hermano Gonzalo, Castro se unió al Ejército Real formado por sus amigos los capitanes Rodrigo de Vargas Guzmán y Francisco de Olmos, y con ellos hizo aquella campaña, que culminó en la victoria del 6 de abril de 1547, en la que murió el rebelde y otros de sus secuaces. Pocos meses más tarde, y por orden del virrey Lagasca, Vargas y Castro construyeron unas balsas y cruzaron el río Ancay con 140 españoles, fundando definitivamente –tras los cuatro intentos anteriores fallidos– la ciudad y puerto de Santiago de Guayaquil, en la que don Toribio de Castro padre se asentó, y a la que llevó a su hijo homónimo, *el de la Mano Santa*.

Don Toribio de Castro y Grijuela pasó a Indias, pues, hacia el 1565, cuando contaba unos veinte años de edad. Y quizá lo hizo -las noticias documentales son bastante confusas- investido de un cargo público de importancia, que pudo ser el de teniente de corregidor y teniente de capitán general de Guayaquil, en el reino de Quito y virreinato del Perú.[5]

Una vez llegado a destino, su padre concertó para él un buen matrimonio: precisamente con doña Leonor de Guzmán Vargas y Robles, hija del repetido conquistador capitán don Rodrigo de Vargas Guzmán, teniente de corregidor de Guayaquil; doña Leonor había nacido en Valdemoro (Madrid) hacia 1550.

La boda, celebrada en Guayaquil en 1565 o 1566, produjo muchos hijos, de los que desciende lo mejor de la nobleza guayaquileña, ecuatoriana, peruana y chilena. Se llamaron doña Magdalena de Castro, nacida allí en 1573, y allí casada el

---

(4) El capitán Vargas fue alcalde ordinario de Guayaquil en 1540, teniente de gobernador en 1541 y gobernador de la cercana isla de Puná. Información de sus méritos y servicios, hecha en 1572, en Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 118, R.8. BORRERO CRESPO, Maximiliano. *Orígenes Cuencanos*, Cuenca, 1962, pág. 61.

(5) VARGAS, fray José María, o.p. *Historia del Ecuador*, Quito, 1977, pág. 93.

14 de junio de 1590 con don Cristóbal de Carranza y Contero, tronco de los Marqueses de Villa Rocha;[6] el heredero, más tarde general, don José Toribio de Castro y Guzmán, nacido en 1581, que sirvió importantes cargos y se casó primero con doña Mariana Ponce de León y Díaz Bravo, y después de enviudar con doña Ana de Mestanza y Valenzuela; doña María, nacida en 1582 y finada en 1633, esposa de don Andrés de Orozco Robles y Vizueta; doña Catalina, que se casó dos veces, la primera con don Francisco de la Peña, y la segunda con don Bernabé Lozano del Castillo; el capitán don Juan de Castro y Guzmán, marido de doña Luisa Ponce de León; doña Micaela, casada en 1600 con don Andrés de Orozco y muerta en 1633; doña Leonor de Castro, finada en 1667; y otras dos hijas, que al parecer fueron monjas.

Muchos años adelante el capitán torancés quedó viudo, y después de dejar pasar un tiempo decoroso, contrajo segundas nupcias con doña María de Castañeda: así lo expresa en su testamento, del que luego diremos. No hubo hijos de esta unión.

Manosanta se desenvolvió en Guayaquil como un gran hombre de negocios en los ramos del comercio y la navegación, y como un prudente hombre público, pero a veces decisivo en sus acciones. Cuanto a lo primero, diremos que poseyó varias encomiendas de indios –las de Santa Elena, Maculpa y Obainal,[7] quizá otras más–, que puso en producción como haciendas agrícolas rentables. También arrendó durante más de veinte años unas importantes salinas -un gran negocio en aquella época- en la isla de Puná, en Punta Arenas: producían más de veinte mil fanegas al año, y su arrendador ocupaba *en beneficio de ellas hasta veinte esclavos y seis u ocho indios*.[8] Y era dueño de más terrenos en el inmediato continente, en Posorja.

---

(6) Sobre esta familia, CEBALLOS-ESCALERA GILA, Alfonso de, Marqués de la FLORESTA. «El capitán segoviano Andrés Contero, descubridor del Mar del Sur y captor del Inca Atahualpa», en *Revista de Estudios Históricos del Instituto Chileno de Investigaciones*, 33 (1989), pp. 21-24.

(7) AGI, Quito, 55A, n.17.

(8) AGI, Quito, 209, L.1, folios 174v-175r. VALENCIA SALA, Gladys. *El mayorazgo en la Audiencia de Quito*, Quito, Abya-Yala, 1994, pág. 59. VARGAS, *op. cit*., págs. 101-103. LAVIANA CUETOS, María Luisa. «Las salinas en la península de Santa Elena en el siglo XVIII», en *Estudios de historia social y económica de América*, 1, 1985, págs. 91-110.

Además, en 1577 arrendó al cacique Tomalá unos terrenos en la misma isla de Puná, en los que estableció una factoría y construyó astilleros; llegó a ser dueño de una flota mercante de cierto fuste. Sus descendientes aumentaron el volumen mercantil, formando una acaudalada dinastía de navieros, negociantes y productores *de grueso trato*.

Como gobernante, fue una figura política decisiva en la evolución de Guayaquil en los primeros años, como teniente de corregidor (1583) y como regidor, siendo él quien construyó el muelle y malecón que todavía hoy se conservan en aquel puerto, famoso por sus astilleros.[9] También fue varios años mayordomo del hospital de Guayaquil, y logró que este establecimiento caritativo estuviera bien dotado de rentas –que aumentó por vía de su testamento–. Aún más. Cuando en 1587 el pirata británico Thomas Cavendish tomó al asalto la isla de Puná, el cacique Tomalá pudo huir y dar aviso a las autoridades de Guayaquil. Inmediatamente se alistaron fuerzas de las Milicias que, al mando de nuestro capitán montañés –o, más seguramente, al de sus dos hijos varones– y del propio corregidor don Jerónimo de Reinoso y Piérola, desembarcaron en Puná el 12 de junio y expulsaron a los piratas, a los que hicieron veinte muertos, siete heridos y cuatro prisioneros. De este modo, Cavendish se vio obligado a la huida en el único buque que pudo salvar, abandonando su proyectado ataque sobre Guayaquil.[10]

---

(9) PÉREZ PIMENTEL, Rodolfo. *Diccionario biográfico del Ecuador*, Guayaquil, Universidad de Guayaquil, 2001. CLAYTON, Lawrence. *Los astilleros del Guayaquil colonial*, Guayaquil, 1978, págs. 128-130; y *Caulkers and Carpenters in a New World: The Shipyards of Colonial Guayaquil*, Ohio, Ohio University–Center for International Studies, 1980, págs. 88-94.

(10) PINO ROCA, José Gabriel. *Leyendas, tradiciones y páginas de historia de Guayaquil*, Guayaquil, Junta de Beneficencia, 1930, I. ESTRADA YCAZA, Julio. *El Puerto de Guayaquil*, Guayaquil, Archivo Histórico del Guayas, 1972. DONOSO, Sebastián I. *Piratas en Guayaquil: historia del salto de 1687*, Guayaquil, El Universo, 2006. HOYOS GALARZA, Melvin. *Los recuerdos de la iguana: historias del Guayaquil que se fue*, Guayaquil, Municipio de Guayaquil, 2008, pág. 54. SÁNCHEZ BRAVO, Mariano. «Corsarios que vieron frustrado su ataque a Guayaquil», en *Memorias Porteñas*, 19 de abril de 2005.

Según sus contemporáneos, el capitán Castro llegó a ser el hombre más rico y poderoso de Guayaquil, con una fortuna estimada en más de 50.000 pesos fuertes; tenía varios navíos, astilleros y fábrica de barcos, y almacenes en los que trabajaban multitud de indios y de negros; a más gozaba de la explotación de las salinas y de sus haciendas agropecuarias.

Después de una vida larga y fructífera, la salud del capitán Castro se resintió, lo que le movió a otorgar testamento. Lo hizo pocos días antes de su muerte, el 22 de marzo de 1609, en su Guayaquil de adopción, ante el escribano Miguel Jerónimo de Bastidas. Mediante esta declaración de últimas voluntades, *Manosanta* fundó dos vínculos o mayorazgos hereditarios con todos sus bienes, llamando en primer lugar a su sucesión, respectivamente, a sus dos hijos varones.

Pero hizo más: fundó una obra pía de 4.200 pesos de a 9 reales sobre sus propiedades de Punta Arenas, en beneficio de sus descendientes féminas, destinando sus frutos a proporcionarles dotes de casamiento y sobre todo una educación en la lectura y escritura acorde a su clase que pudiesen transmitir a sus hijos y nietos. Un sorprendente rasgo de feminismo *avant la lettre*.[11]

De la mano –nunca mejor dicho– del capitán torancés don Toribio de Castro y Grijuela, llegó a Guayaquil la devoción a la Virgen del Soto, tan venerada en su pueblo natal de Iruz desde el siglo VIII –la imagen actual data del XIII–.[12] Hacia 1583, *Manosanta* decidió fundar en Guayaquil un santuario dedicado a dicha advocación mariana. Hizo venir a frailes agustinos e inició la construcción de un templo. Un año más tarde volvió a Iruz, en donde, ya lo dijimos antes, le hallamos haciendo información *ad perpetuam rei memoriam* del milagro que en su mano había obrado la Virgen, allá por el 1550.

---

(11) Su testamento, sus fundaciones y sus cuentas de administración en EUCLIDES SILVA, Rafael. *Archivo Histórico Jurídico Ecuatoriano*, I (1970), págs. 479-508.

(12) SÁINZ DE LOS TERREROS, Manuel. *Breve reseña de los Santuarios Marianos en la provincia de Santander*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1906, págs. 126-127. GONZÁLEZ ECHEGARAY, María del Carmen. *María en los pueblos de España. Guía para visitar los santuarios marianos de Cantabria*, Madrid, Encuentro, 1992, pág. 96 y ss. CAMPUZANO RUIZ, Enrique. «El Convento del Soto», en *Revista de Cantabria*, octubre-diciembre 2004, págs. 34-40.

En 1594, la capilla guayaquileña de Nuestra Señora del Soto estaba ya edificada dentro del convento agustino de Santo Domingo, y el retablo del altar lo ocupaba un gran lienzo con la imagen torancesa, a cuyos pies se veía, a modo de exvoto, a una madre y a un niño manco de la diestra. Desde entonces se la veneró en Guayaquil, y con enorme devoción –se documentan donativos enviados desde allí a Iruz–.[13]

Con los años, el lienzo de la Virgen del Soto pasó a adornar la sacristía del templo conventual de Santo Domingo, donde permaneció hasta que en 1902 un terrible incendio arrasó el edificio, junto a otras setecientas casas –lo que vino a concluir la desaparición total de la *ciudad vieja* de Guayaquil, ya muy afectada por el siniestro de 1896–.

El culto a Nuestra Señora del Soto desapareció de allí durante muchos años, pero el recuerdo permaneció tan arraigado que, ya en 1963, se levantó al sur de la ciudad un nuevo templo dedicado a la Virgen torancesa; un templo cada vez más concurrido por los fieles, en especial durante la Semana Santa, y que incluso ha dado nombre al barrio, hoy llamado *Ciudadela Virgen del Soto*.

Recientemente, el artista londinense Dominic Maffia ha pintado un gran lienzo con la imagen, en el que aparecen representados el valle de Toranzo, el pico Castillo, las cuevas de Puente Viesgo, el convento-santuario matriz en Iruz y las armas de la ciudad ecuatoriana; al pie, la madre doña Toribia y su hijo *el de la mano santa*. Ha sido colocado en 2013 en la iglesia del cerro de Santa Ana, en donde antiguamente estuvo el cuadro donado en 1594 por el capitán Castro.[14]

El recuerdo del benemérito don Toribio de Castro y Grijuela y de su legendaria *mano santa*[15] se mantuvo muy vivo en Guayaquil, y aún se conserva allá. Sus mayorazgos y fundaciones de Punta Arenas y Puná también perduraron en el tiem-

---

(13) Así, don Jacinto Bejarano y Labayen (c.1752-1820) donaba por vía de limosna 8 pesos mensuales –cifra elevada en aquella época– al Real Convento de Nuestra Señora del Soto: PÉREZ PIMENTEL, Rodolfo. *Diccionario biográfico del Ecuador*, Guayaquil, Universidad de Guayaquil, 2001.

(14) En la calle D, entre las de Nicolás Segovia y Guerrero Martínez. RIOFRÍO MARTÍNEZ-VILLALBA, Juan Carlos. «La muy antigua, muy querida y jamás olvidada Virgen de la Mano Santa», en la revista *Eídos* (2014), págs. 39-46. Diario *El Universo*, 8 de abril de 2007 y 24 de abril de 2011.

po, siendo su último poseedor y beneficiario don Diego de Noboa y Arteta (1789-1870), cuarto presidente de la República del Ecuador. Pero, sobre todo, el legado de su devoción a Nuestra Señora del Soto, venerada en Iruz, floreció en Guayaquil, y allí permanece.



Toribio de Castro, niño.

(15) Las leyendas guayaquileñas recogían que aquella extremidad milagrosa era de color negro y de enorme habilidad, e incluso que tenía la capacidad de ponerse incandescente y lanzar rayos y centellas, como se dice que ocurrió en el combate cuerpo a cuerpo contra el pirata Cavendish; por eso cuando años después se exhumaron los restos de *Manosanta*, se halló la mano incorrupta, y fue colocada en una urna de cristal bajo la imagen de la Virgen del Soto. Así lo relata el diario *Expreso* del 31 de marzo de 2013 y del 14 de septiembre de 2014.



Virgen del Soto, en Guayaquil.

SANTANDER, SANTA CLARA, EL INSTITUTO, 1839-1916. NUEVAS APORTACIONES SOBRE LA HISTORIA DEL LUGAR

JOSÉ MIGUEL REMOLINA SEIVANE

Resumen: El artículo presenta aspectos inéditos de la historia del actual Instituto Santa Clara de la ciudad de Santander, resultado de una nueva lectura de las fuentes disponibles así como de la consideración de datos documentales no utilizados hasta ahora. A partir de la escasa documentación gráfica conocida del denominado Instituto Cántabro, edificado alrededor de 1838, se propone una nueva interpretación del conjunto de obras realizadas sobre los restos del antiguo convento medieval de Santa Clara, cuya estructura original apenas se puede conocer a partir de algunos planos de la ciudad de finales del siglo XVIII. Asimismo se clarifica el proceso que da lugar a la edificación de un nuevo instituto entre 1910 y 1916, desterrando algunas confusas interpretaciones del proyecto. Una documentación gráfica elaborada ex profeso a una escala de detalle, que permite la consideración sincrónica de las distintas arquitecturas y el tejido urbano circundante, completa la exposición del tema, permitiendo por primera vez la observación planimética conjunta del primer Instituto Cántabro, construido sobre los restos del convento medieval, y el actual edificio, que recientemente cumplió su primer centenario.

Palabras clave: Santander, Convento Santa Clara, Cartografía urbana histórica, Estudio evolución urbana.

Abstract: The article presents new aspects of the history of the current middle school Instituto Santa Clara of de city of Santander, result of new reding of the avaible sources, as wel as the consideration of new documentary data. From the little known graphic documentation of the Instituto Cántabro, built around 1838, is proposed a new interpretation of the set of works carried out on the remains of the ancient medieval convent of Santa Clara, whose structure original can hardly be know from some maps of the city at the end of the 18th century. Also is studied the process that gives rise to the construction of a new Institute between 1910 and 1916, banishing some confusing interpretations of the project.

A graphic documentation specifically prepared completes the statement of the theme, drawn to a scale of detail that allows the joint consideration of different architectures and urban surrounding tissue, allowing for the first time planimetric joint of the first Institute Cántabro, built on the remains of a medieval convent, and the current building, which recently celebrated its first Centenary.

Keywords: Santander, Santa Clara convent, Historic Urban Cartography, Study urban evolution.

1. Herramientas para el estudio de la forma de la ciudad histórica.

La forma de una ciudad es el resultado de la combinación de diversos factores geográficos, históricos y sociales que condicionan el modo en que ésta se ha desarrollado en los distintos periodos. El estudio de su evolución se revela fundamental para posibilitar la comprensión de la forma contemporánea de los tejidos urbanos y las arquitecturas que los componen.

En la ciudad de Santander, el área en que se asentó el convento de Santa Clara, hoy ocupada por el instituto del mismo nombre, es de las que manifiestan una más rica estratificación histórica, en que a partir de una primera implantación religiosa en la Edad Media se han sucediendo edificaciones diversas, produciendo distintas alteraciones en arquitecturas y espacios libres, dando como resultado la compleja forma urbana actual.

Coincidiendo con la celebración del centenario de la edificación del Instituto Santa Clara de Santander, en febrero de 2016, se contempló la oportunidad de presentar un primer acercamiento a la reconstrucción del plano histórico de la ciudad, reuniéndose para ello un conjunto documental que constituyó el eje de la exposición «Santander, Santa Clara, el Instituto 1839-2016», celebrada en el centro educativo entre febrero y mayo de 2016, la cual incluía una primera versión del plano palimpsesto del núcleo histórico de la ciudad a escala 1/250, al que más adelante se hace mención, que permitía apreciar adecuadamente las particularidades de la evolución urbana de este sector de Santander en que se centraba la muestra expositiva.

El presente artículo expone las conclusiones extraídas a partir de esta investigación y referentes al asunto en cuestión, deteniéndose en el lugar que en origen ocupó el convento de Santa Clara, donde en la actualidad se sitúa el Instituto de Educación Secundaria.

Si los episodios generales del proceso de fundación del convento, su adaptación a su uso escolar y la definitiva construcción de un nuevo edificio son bien

conocidos, los detalles y matices no han sido esclarecidos aún definitivamente.[1] Se proponen aquí algunas nuevas aportaciones a partir de la lectura de la documentación histórica, del análisis detallado del material gráfico antiguo existente y de la observación crítica de la forma urbana actual, metodología de análisis que permite profundizar en el conocimiento de los procesos de construcción y transformación urbana. El análisis se limita aquí al recinto del antiguo convento, dejando para otra ocasión un estudio más amplio del entorno inmediato y de todo el centro histórico de la ciudad.

De cara a lo que nos interesa conocer ahora, es necesario analizar con detalle las representaciones cartográficas antiguas de Santander. Tres son los testimonios fundamentales utilizados en este artículo: los planos realizados por Juan Escofet en 1780, el trazado por Agustín de Colosía en 1791 y el conjunto documental materializado bajo la dirección de Joaquín Pérez de Rozas en 1865.

Los dos planos de Fernando Ulloa y Juan Estofet, fechados el 29 de abril de 1780, forman parte del proyecto de nueva dársena para el puerto; el primero sólo muestra parcialmente el conjunto de la ciudad, acusando carencias en la representación de algunos elementos; el segundo incluye sin embargo, además del trazado propuesto de la dársena, motivo principal, una representación fidedigna de la puebla nueva, en que se presenta por primera vez con gran detalle el trazado de calles y las formas de las manzanas, así como la muralla.[2]

El plano elaborado por Agustín de Colosía y publicado en 1791 repite básicamente la mayoría de los elementos presentes en el de Escofet, con ligeras variaciones que se irán señalando más adelante.[3]

---

(1) PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: «La reforma y el mantenimiento económico del monasterio de Santa Clara en la villa de Santander en el siglo XV». *Altamira* 1974, vol. II, Centro de Estudios Montañeses, págs. 12-26. MADARIAGA DE LA CAMPA, Benito y VALBUENA MORÁN, Celia: *El Instituto de Santander*. Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1971, págs. 24-33.

(2) POZUETA ECHAVARRI, Julio (Dir.): *Santander, el puerto y su historia*. Santander, Junta del Puerto–MOPU, 1985, pág. 63 y ss. MARTÍN LATORRE, Elena (Dir.): *La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto*. Santander, Autoridad Portuaria, 1998, págs. 76-77.

La mayor parte de las recientes propuestas de interpretación del trazado de la muralla y del tejido urbano del Santander medieval se han realizado a partir de estos planos, destacando de entre todas ellas las debidas a José Luis Casado Soto en 1990[4] y a Miguel Ángel Aramburu-Zabala en 1998.[5]

No menos interesante es el conjunto de levantamientos y el plano definitivo de la ciudad de Joaquín Pérez de Rozas de 1865, documentos de extraordinaria importancia a causa del rigor con el que se realizan, ofreciendo detalles en el trazado que mejoran ostensiblemente toda la documentación gráfica anterior.[6] Acerca de esta fuente fundamental para el estudio de la evolución urbana de Santander aún no existe un estudio riguroso, aunque el plano de conjunto ha sido publicado en varias ocasiones;[7] José Simón Cabarga señala las vicisitudes de su elaboración, mencionando cómo la documentación presentada al ayuntamiento estaba compuesta de un plano a escala 1:5000, 20 hojas a escala 1/1000, 21 hojas de detalle a escala 1/250 y 122 croquis de campo, así como otros documentos complementarios.[8]

---

(3) POZUETA ECHAVARRI, pág. 151. Reproducido con gran detalle en MARTÍN LATORRE, págs. 82-83.

(4) CASADO SOTO, José Luis: *Santander, una villa marinera en el siglo XVI*. Santander, Estudio, 1990, pág. 27. Una primera versión más simplificada se publicó en CASADO SOTO, José Luis y otros: *La crisis del siglo XVI. Cantabria a través de su historia* 9. Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1979, págs. 108 y ss.

(5) MARTÍN LATORRE, pág. 40.

(6) Parcialmente publicados en *Santander, historia gráfica de la ciudad* vol. I, pp. finales. Reproducciones en Centro de Documentación de la Imagen de Santander (CDIS), accesibles a través de http://portal.ayto-santander.es/portalcdis/Index.do.; no consta la ubicación exacta de los originales. Para este trabajo han sido consultados algunos documentos conservados en el Archivo de la Oficina Técnica Municipal del Ayuntamiento de Santander, gracias a la amabilidad del arquitecto Juan Carlos González Eguiluz.

(7) Reproducido en MARTÍN LATORRE, pág. 103.

(8) SIMÓN CABARGA, José: *Santander, biografía de una ciudad*. Santander, Estudio, 2001, pág. 438.

2. El antiguo convento de Santa Clara. Origen y desarrollo.

Los datos documentales ciertos que poseemos sobre la implantación y los primeros siglos del convento son escasos. Debió fundarse avanzado el siglo XIII, en el tercer cuarto del mismo. Según el relato de Juan de Castañeda, de 1592, doña María Guitarte promovió la construcción del monasterio de clarisas en torno al año 1323 dentro de las murallas de la villa,[9] pero un privilegio que concedió el rey Sancho IV en favor de la comunidad y una bula otorgada por el papa Nicolás IV en 1291 con idéntico destino obligan a adelantar la fecha de fundación.[10] En los inicios del siglo XIV la orden recibía a menudo el apoyo de las familias más pudientes del reino, que buscaban en sus monasterios tanto un lugar adecuado para el ingreso de sus hijas como un espacio de enterramiento.[11]

Si lo habitual era que los conventos de las recién surgidas órdenes mendicantes se instalaran en el exterior del perímetro amurallado, es preciso señalar que no siempre sucede así. En los núcleos urbanos que al final del siglo XIII cuentan con un amplio recinto murado, la existencia de bastantes áreas interiores no edificadas permite la instalación intramuros de la comunidad religiosa; el ejemplo de la cercana Castro Urdiales es similar al de Santander: el convento se sitúa en el extremo meridional de la villa, pero dentro del recinto.

Resulta interesante señalar la distinta filosofía de implantación de los conventos de franciscanos y de clarisas en las ciudades medievales; mientras los varones buscan levantar sus casas en lugares no muy alejados del centro urbano, las mujeres suelen disponer los suyos en sitios más apartados. Ello, entre otras cosas, se debe a la diferente orientación de las actividades a desempeñar por ambos sexos: los frailes se dedicarán a la predicación, las monjas a la oración en la clausura.[12]

---

(9) MADARIAGA DE LA CAMPA y VALBUENA MORÁN, pág. 24; CASADO SOTO: *Santander, una villa marinera en el siglo XVI*, págs. 54 y ss.

(10) SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús A.: *Santander en la Edad Media. Patrimonio, parentesco y poder*. Santander, Universidad de Cantabria–Ayuntamiento de Torrelavega, 2002, págs. 220-221.

(11) YARZA LUCES, Joaquín: «Las Clarisas en Palencia». En *Jornadas sobre el arte de la órdenes religiosas en Palencia*. Palencia, Diputación Provincial, 1990, págs. 149-179.

Así, las circunstancias históricas condicionarían la implantación en cada ciudad. En el Santander de fines del siglo XIII, de entre las propiedades urbanas que poseían doña María Guitarte y su ya desaparecido esposo Ruy García de Santander se preferirían aquellas situadas más apartadas, y por ello su ubicación en el extremo del recinto murado. Por otra parte, todas las comunidades religiosas deseaban establecerse en un lugar con disposición de agua y amplios espacios libres, que posibilitara tanto el abastecimiento para la vida diaria del convento como la práctica de actividades agrícolas en los huertos.

Aspecto del máximo interés es el emplazamiento del monasterio en el límite noroeste de la población intramuros, junto a una de las puertas principales de la muralla, aquella que comunicaba Santander con los lugares de Cueto y Monte, la cual debió denominarse inicialmente de San Sebastián y posteriormente sería conocida como de Santa Clara.

A pesar de los numerosos estudios publicados al respecto, el trazado de la cerca medieval santanderina aún presenta hoy puntos de duda.[13] Ha sido señalada repetidas veces la importancia de sus muros, que aquí vale resumir en algunos de sus aspectos. Comoquiera que en la mayoría de los casos la muralla se plantea en los orígenes del desarrollo de las ciudades, su trazado nos ofrece muy valiosas informaciones relativas a la topografía original del lugar en que paulatinamente se irá extendiendo la puebla bajomedieval. Por otra parte, la dificultad técnica y económica que suponía la construcción de la cerca siempre condiciona su trazado y su tamaño, así como la elección de las áreas a incluir, informándonos invariablemente de la idea de ciudad que subyace en el proyecto urbano del que forma parte la muralla. Al respecto, es especialmente significativa la existencia de irregularidades o quiebros en su configuración, que deben justificarse en las características topográficas o en la preexistencia de elementos que explican trazados «extraños». Finalmente, una vez construidas las cercas, la forma y alineación de las calles vienen condicionadas por ellas, tanto a causa de la situación y disposición de las puer-

---

(12) BRAUNFELS, Wolfgang: *La arquitectura monacal en Occidente*. Barcelona, Barral, 1975, págs. 187 y ss.

(13) En relación a la muralla, ver FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena: *Santander una ciudad medieval*. Santander, Estudio, 2001, págs. 199-241.

tas como de los espacios concretos que el recinto murado deja disponibles para cubrir la necesidad de abrir viales que permitan el desarrollo adecuado de la vida urbana.

En el caso de la villa de Santander, varias son las observaciones que conviene hacer a este respecto. La primera debe ser la dificultad que surge a la hora de identificar en detalle la topografía del espacio en que se situarán las pueblas vieja y nueva. Si la general aparece claramente interpretada, no sucede igual con la microtopografia; dadas las especiales características de ubicación, la existencia de pequeñas elevaciones, rocas y peñascos sobresalientes o abundantes manantiales debieron condicionar los primeros asentamientos y la organización de la muralla. Valga por ejemplo la presencia de una peña o altozano en la puebla nueva, frente a la Catedral, en el lugar donde se situará después el edificio de la Aduana. Ante la falta de documentación gráfica anterior, adquiere aquí capital importancia el plano de Pérez de Rozas, el primero que dibuja curvas de nivel.

La muralla medieval presenta dos soluciones singulares de trazado, dignas de estudio, en el sector más cercano al antiguo convento de Santa Clara.

La primera es el extraño quiebro de unión entre los lienzos orientales que desde la puerta del Arcillero ascienden hacia la de Santa Clara. Cabe proponer dos posibles justificaciones a la brusquedad del mismo: La primera, basada en una hipotética ampliación de la cerca hecha en época indeterminada, explicaría el nuevo trazado a partir del crecimiento del convento de clarisas y el obligado desplazamiento hacia el norte de la puerta de este nombre; en relación con tal posibilidad ha de señalarse la noticia que proporciona Amós de Escalante sobre la existencia de una antigua puerta denominada del Cubo.[14] La segunda hipótesis debe teorizar acerca de la presencia de alguna prominencia topográfica destacada, de tal modo que la calzada de acceso a la villa, coincidente con la actual calle Santa Clara, se presentara considerablemente elevada sobre la vaguada situada al este, en descenso hacia la actual plaza del Río de la Pila; el muro paralelo a la vía inmediatamente al sur de la puerta, con una longitud que casi alcanza los cien metros, sería también pantalla de contención que permitiría la construcción de una calzada de cierta regularidad, dada la importancia de esta entrada a Santander.

---

(14) SIMÓN CABARGA, José: *Santander en la historia de sus calles*, Santander, Estudio, 2001, pág. 138.

Comoquiera que no poseemos noticia alguna de reconstrucciones del recinto en época medieval ni quedan ya restos arqueológicos en el subsuelo, es inviable determinar con certeza la razón de tal irregularidad.

Otro punto singular de gran interés es la posible existencia de un cubo de refuerzo en el ángulo noroeste de la cerca, donde se produce un quiebro de 90 grados en el trazado. Dicha estructura aparece en el grabado de Hogenberg incluido en el libro de Braun *Civitates Orbis Terrarum*, publicado en 1575, que sin embargo no señala la existencia de la puerta de Santa Clara a pesar de que debía ser perfectamente identificable dado el punto de vista desde el que se ha representado este sector de la muralla. Pero tal cubo no figura en los planos de Escofet y Colosía, si bien resulta posible que para aquella época ya hubiera desaparecido. Tampoco se recoge en el croquis de la villa elaborado por el clérigo suizo Pellegrino Zuyer en 1669, que ciertamente simplifica el trazado de la cerca.

Poco sabemos acerca de la estructura del complejo arquitectónico de Santa Clara en los primeros siglos de andadura de la comunidad. No existe un único modelo de convento de clarisas, siendo así que las dependencias se adaptan en cada caso a los condicionantes de su ubicación urbana.

La mayoría de los templos conventuales de la orden poseen en la época una sola nave[15] con varios tramos, lo que permitiría dejar a los pies un espacio en que se admitía la presencia de fieles, separado por una verja de la zona de la clausura.

Es preciso tener en cuenta los fuertes condicionantes topográficos del lugar en que se asentaba el monasterio, aún hoy legibles a pesar de las sucesivas transformaciones que ha experimentado en tiempos modernos; la elevación donde se situaba es una loma que separa dos vaguadas, la existente al este formada en torno al denominado arroyo del Río de la Pila, y la del oeste coincidente con las actuales calle Cervantes y bajada de Vía Cornelia. Apoyada en esta topografía, la orientación tradicional del templo este-oeste determinó la disposición general de las dependencias conventuales, dividiendo la parcela en dos mitades entre las que debía haber una cierta variación de nivel, sin que sepamos si el claustro, que ciertamente existiría desde la fundación, se situaría al sur o al norte de la iglesia.

---

(15) YARZA LUCES, *op. cit.*

Afortunadamente conservamos mayor documentación relativa a las construcciones que conformaban el convento de Santa Clara de Castro Urdiales,[16] destacando un dibujo de 1557 que muestra parte de la estructura del complejo y sobre todo un plano de 1939, inmediato a la destrucción de sus restos.[17] El monasterio castreño fue reedificado en 1648 y su iglesia en 1735.[18] La misma aparecía también asomada hacia la calle por el ábside, en este caso con una cabecera plana ya de época renacentista, situándose un pequeño claustro al norte.

En el convento de Santander, a partir de la primitiva estructura medieval se irían produciendo sucesivas transformaciones en las distintas edificaciones. Tenemos datos de la reconstrucción de la iglesia en 1654, que se produce en estilo clasicista según diseño de Francisco de la Riva Velasco;[19] la intervención solo debió afectar a los tramos de los pies, no alterando la cabecera gótica que conocemos por las imágenes de finales del siglo XIX. Otra importante reforma tuvo lugar en torno a 1705, afectando al conjunto de dependencias conventuales, sin que conozcamos su alcance.[20]

El estado del complejo anterior a su definitivo abandono en 1808 y a las importantes reformas abordadas dos años más tarde sólo puede ser estudiado a partir de las representaciones aparecidas en los planos de finales del siglo XVIII debidos a Juan de Escofet y Agustín de Colosía, afortunadamente de un gran rigor los dos a pesar de la escala de representación.[21]

---

(16) PEREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *Historia de la villa de Castro Urdiales*. Santander, 1980, pág. 151.

(17) ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; GALÁN, Mª del Carmen; PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, Gorka: «Urbanismo y arquitectura de Castro Urdiales: de villa medieval a ciudad balneario». En *Catálogo de la 1ª bienal de arquitectura de Castro Urdiales*. Castro Urdiales, 2007, págs. 61 y 66.

(18) COFIÑO FERNÁNDEZ, Isabel: *Arquitectura religiosa en Cantabria, 1685-1754*. Santander, Universidad de Cantabria, 2004, págs. 87 y 295.

(19) ALONSO RUIZ, Begoña: «El urbanismo en la Edad Moderna». En *Catálogo del patrimonio cultural de Cantabria vol. III (Santander y su entorno)*. Santander, Gobierno de Cantabria, 2002, págs. 115-116.

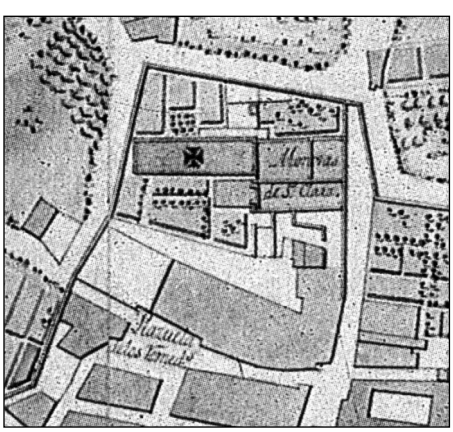
(20) COFIÑO FERNÁNDEZ, pág. 245.

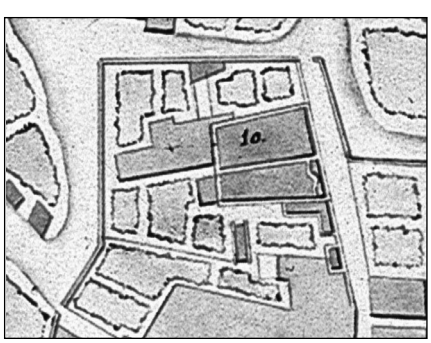
(21) POZUETA ECHAVARRI, pág. 61.

Ambos intentan reproducir el conjunto de edificaciones que componían el monasterio de Santa Clara por entonces, coincidiendo en algunos aspectos, pero difiriendo en otros. La plasmación en ellos de las arquitecturas del complejo conventual hace identificables varias construcciones, de distintas épocas; la grafía con doble línea debe señalar los edificios principales, tal y como vemos que se hace en las cercanas iglesias de la Anunciación (Compañía) y de San Francisco.

Hacia el oeste se sitúa un gran volumen alargado, que debería ser la parte principal del recinto, apareciendo en ambos planos una cruz encima de él para señalarlo como tal. Curiosamente, el de Escofet la había ubicado sobre la representación del templo en los vecinos conventos de los Franciscanos y la Compañía de Jesús, pero aquí, seguramente por error, campea en el cuerpo que albergaba las celdas. El posterior plano de Colosía vuelve a colocar una pequeña cruz sobre el mismo volumen lateral, mientras que desaparece dicho elemento de los otros conventos de la ciudad. El ábside gótico de la capilla que conocemos por las fotografías de finales del siglo XIX aparece reflejado en ambos planos, pero si el dibujo de Agustín de Colosía de 1791 lo señala acertadamente, alineado con la tapia de la calle Santa Clara, el plano de Escofet comete el error de situarlo hacia el interior.

Los dos recursos cartográficos coinciden en dibujar el convento de Santa Clara provisto de sendos volúmenes. El meridional es el dedicado a templo, donde se señala la existencia del ábside; adosado al norte figura otro cuerpo compacto, tal vez dependencias anejas antiguas. Inmediatamente pegadas al sur, hay una serie de pequeñas edificaciones, para las que de nuevo ambos planos acusan ciertas diferencias, aunque parece clara la existencia de un bloque con forma de L.





Esta presencia de dos volúmenes muy contrastados también había sido recogida por el croquis de la ciudad que elaboró el clérigo Zuyer en 1660, quien señaló en el convento de Santa Clara un bloque más bajo y alargado junto a la calle, identificable con la nave del templo, y otro compacto y más grande hacia el oeste, es decir hacia el interior de la finca conventual; es preciso señalar que en el mismo dibujo la representación del cercano convento de San Francisco es inversa, el gran volumen de la iglesia se sitúa al este, en paralelo a las murallas, mientras a su izquierda se dibuja un cuerpo más bajo alargado, aspectos ambos que se ajustan a la organización del convento franciscano que conocemos por la documentación gráfica posterior.[22]

03. Reformas y transformaciones en el siglo XIX

A raíz de la invasión francesa en 1808 las religiosas abandonaron el convento, refugiándose en el de Santa Cruz de la calle Alta, sin que sepamos con seguridad si lo hicieron por voluntad propia, para huir de los peligros derivados de la presencia de tropas extranjeras en la ciudad, o fueron obligadas por las autoridades; inmediatamente el edificio fue ocupado por el ejército galo, que lo convirtió en cuartel y hospital.

Tras el final de la ocupación de la ciudad, en 1812, la comunidad intentó reocupar su antiguo convento. En 1814 la abadesa presenta solicitud al ayuntamiento para que les sea devuelto. En ese mismo año el arquitecto municipal José Alday Fernández redacta un clarificador informe acerca del estado del conjunto arquitectónico:

> «el convento de Santa Clara ha estado ocupado desde la emigración de las religiosas para hospital civil de enfermos de la provincia y durante la dominación francesa servía también para hospital de los militares prisioneros españoles y en el día sirve para hospital de los militares caídos que vienen a su curación, habiendo sido preciso quitar los tabiques del dormitorio y celdas de las religiosas para que los enfermos tengan más desahogo y ventilación...».[23]

---

(22) MARTÍN LATORRE, págs. 62-63.

Las monjas nunca volverán al histórico recinto; los desperfectos ocasionados durante la ocupación extranjera y su posterior uso como hospital, además de las sucesivas leyes desamortizadoras del siglo XIX, lo impedirán. Finalmente, en 1836 se acuerda el definitivo traslado de la comunidad religiosa de Santa Clara al convento de Santo Domingo de Santillana del Mar.[24]

En los meses posteriores se propondrán diversos usos para la importante y espaciosa edificación. En 1837 se plantea su posible utilización como cuartel, disponiéndose la elaboración de un informe al respecto.[25] Por fin, el 12 de marzo de dicho año se produce la cesión de las instalaciones a la Diputación Provincial,[26] y el 15 de mayo de 1838 ésta acordó el establecimiento del Instituto Cántabro de Enseñanza Media, que se vendría a situar sobre el viejo convento.[27] Inicialmente se propuso la demolición completa del recinto, decidiéndose después la conservación de parte de las estructuras existentes, reformándolas para su nuevo uso docente.

Siempre en mayo de 1838, la Diputación Provincial autoriza una primera disposición de 54.000 reales para la realización de las obras necesarias de cara a la adaptación del conjunto.[28] Sin que sepamos si estas reformas se llevaron a cabo, el arquitecto Antonio de Zabaleta elabora un proyecto que pretende adecuar el viejo edificio a la nueva función educativa. Por desgracia no conocemos ninguna documentación relativa a ese plan, únicamente la referencia al presupuesto que alcanzaba los 25.000 duros.[29]

No está claro el alcance de las actuaciones previstas por Zabaleta; en julio de 1838 la Junta Directiva había propuesto la demolición de parte de las viejas cons-

---

(23) Informe del arquitecto José Alday sobre los conventos de la ciudad. Archivo Municipal de Santander (AMS), 1.00. 1.01., A-76 nº 74.

(24) AMS, 1.00. 1.01., A-155 nº 66.

(25) Oficios de la Comandancia Militar. AMS, 1.00. 1.01., A-186, nº 45.

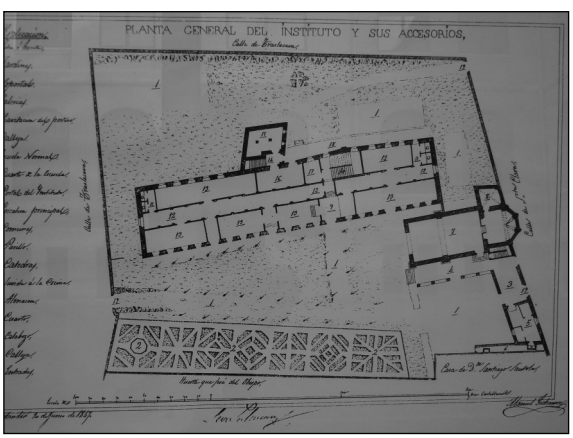
(26) ORDIERES DÍEZ, Isabel: *Historia de la conservación del patrimonio cultural de Cantabria (1835-1936)*. Santander, Fundación Botín, 1993, pág. 164.

(27) MADARIAGA DE LA CAMPA y VALBUENA MORÁN, pág. 24.

(28) *Ibid*., pág. 24.

(29) SAZATORNIL RUIZ, Luis: *Antonio de Zabaleta (1803-1864). La renovación romántica de la arquitectura española*. Santander, Tantín, 1992, págs. 101 y 139.

trucciones,[30] y aunque se ha venido afirmando que las obras realizadas fueron menores,[31] la respetable cuantía del presupuesto consignado más parece sugerir una importante reconstrucción.[32] Las intervenciones debieron finalizarse en diciembre[33] y supusieron una radical remodelación del conjunto, aparejando la regularización del bloque principal del mismo y la eliminación de algunas edificaciones antiguas.[34]



Para intentar determinar con exactitud el carácter de las reformas que proyectó Antonio de Zabaleta es fundamental el estudio de dos planos fechados en 1847 y 1848 que han llegado a nosotros; se dispone de una copia de cada uno en el actual IES Santa Clara, sin que se tenga constancia fehaciente de su procedencia.

El primer dibujo, «Planta General del Instituto y sus accesorios», aparece datado el 21 de junio de 1847 y está firmado por el arquitecto Manuel Gutiérrez. Representa una planta del conjunto, y lleva una leyenda a la izquierda que señala en 19 textos las distintas funciones que se asignan a los espacios existentes.

---

(30) MADARIAGA DE LA CAMPA y VALBUENA MORÁN, pág. 29

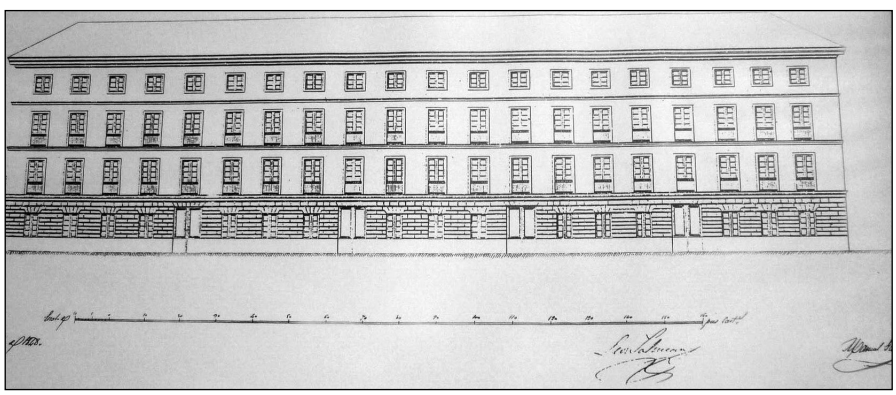
(31) SAZATORNIL RUIZ, pág. 139.

(32) El presupuesto elaborado por Zabaleta es equivalente al que comportaría la contemporánea construcción del Mercado del Este. El duro de plata vale 20 reales; los 25.000 duros serían por lo tanto 500.000 reales. El gasto previsto para la edificación del Mercado del Este fue de 520.000 reales. El del mercado de la Esperanza, medio siglo largo más tarde, 464.000 pesetas (es decir, 1.856.000 reales). Ver SAZATORNIL RUIZ, pág. 101.

(33) MADARIAGA DE LA CAMPA y VALBUENA MORÁN, pág. 29.

(34) Isabel Ordieres Díez ha interpretado que se produjo un derribo total de las edificaciones del viejo convento, a partir de un informe de Ruiz de Salces. Ver ORDIERES DÍEZ, pág. 21.

El otro, «fachada al mediodía del Instituto provincial de segunda enseñanza de la ciudad de Santander», presenta el estado del alzado meridional del edificio en la época, y va fechado en julio de 1848. Aparecen dos firmas al pie, la de Manuel Gutiérrez y una segunda difícilmente legible.



Don Manuel Gutiérrez Vélez fue un titulado en arquitectura que estuvo activo en la capital montañesa a partir de 1845, desempeñando el cargo de arquitecto municipal entre 1855 y 1860 y pasando en esta fecha a trabajar al servicio de la Diputación Provincial.[35] Vinculado al Instituto desde 1848 como profesor de Dibujo Lineal, compaginó esta labor con sus cargos profesionales hasta su cese en 1862.[36] Al firmar este plano, por lo tanto, no ejercía aún la docencia en el centro. Presentó la dimisión de su cátedra en 31 de enero en 1862, por incompatibildad con el oficio de arquitecto provincial que ostentaba.[37] Dirigió varios años las obras de construcción de la iglesia santanderina de Santa Lucía, diseñada por Antonio de Zabaleta, y fue autor de los planos de la parroquia de San Pelayo en Arredondo.

---

(35) SIMÓN CABARGA: *Santander, biografia*, pág. 437. SAZATORNIL RUIZ, Luis: *Arquitectura y desarrollo urbano de Cantabria en el siglo XIX*. Santander, Universidad de Cantabria, 1996, pág. 234.

(36) MADARIAGA DE LA CAMPA y VALBUENA MORÁN, pág. 267.

(37) *Memoria leída por el Sr. D. Francisco Carral de Camino, Director y Catedrático del Instituto provincial de segunda enseñanza de Santander en la solemne apertura del curso 1862 a 1863*. Santander, 1862.

Respecto al otro profesional que firma el segundo plano, es posible identificar la rúbrica con la de Pedro Salviejo, que conocemos gracias a su aparición en dos pliegos cartográficos de 1902 y 1907 referidos a la planificación del ensanche de El Canto de Laredo.[38] De este maestro de obras, que trabajó en la zona oriental de Cantabria,[39] sabemos que nació en 1829, y tal vez fuera alumno del Instituto en aquellos años.

Ambos documentos gráficos parecen más un testimonio del aspecto que entonces presentaba el exconvento de clarisas que la documentación visual de un proyecto de reforma. Es posible interpretarlos tanto como un ejercicio relacionado con la práctica de la enseñanza como con un levantamiento realizado por Manuel Gutiérrez a consecuencia de un encargo puntual, a partir del cual nacería la relación con el Instituto que conduciría a su nombramiento de profesor en julio de 1848.

Rasgo característico es el de la situación de la escalera, recogido en el plano de 1847; estaba colocada en la zona en quiebro y, por lo tanto, posiblemente reaprovechada de tiempos anteriores. Resulta curiosa la presencia de algunos escalones alrededor del portal principal de acceso al instituto (nº 9 en el plano), lo que parece indicar la existencia de desniveles internos en el pavimento que no se corresponden con la extrema regularidad del alzado de 1848.

El plano de detalle realizado por Pérez de Rozas en 1865 muestra la manzana del antiguo convento, coincidiendo en lo esencial con el dibujo de 1848. Con respecto al complejo edificado que aparecía en los de Escofet y Colosía, se aprecia la desaparición del amplio volumen que se situaba a los pies de la iglesia. Ello ha permitido la regularización de la fachada meridional, que denota ahora un cierto carácter monumental. Se ha eliminado igualmente la estructura adosada al norte de la iglesia, de tal modo que puede apreciarse un espacio libre entre el cuerpo principal y la tapia de cierre. Parece por tanto deducirse de la aportación de Pérez de Rozas que las obras de Zabaleta conllevaron el derribo de una serie de construcciones

(38) GARCÍA CUADRIELLO, María del Mar: *Mar, veraneo y urbanización en Laredo (1850-1964)*. Santander, Universidad de Cantabria, 1996, págs. 45 y 48.

(39) PALIZA MONDUATE, María Teresa: «Los últimos maestros de obras y su actividad en torno a 1900. Las figuras de Francisco Echevarría Trápaga y Pedro Salviejo Cavada». *Ondare: cuadernos de artes plásticas y monumentales* nº 23, 2004, págs. 279-294.

menores y la reconstitución y regularización de un volumen principal que probablemente constaba de elementos levantados en dos épocas sucesivas, tal y como se desprende de la distinta alineación de la fachada norte, en la que aún sobrevive un cuerpo que figura en los dos planos históricos y que por el carácter de sus muros y huecos parece de gran antigüedad. El resultado final es una edificación de indudable carácter, que merecería considerarse en su justo valor si dispusiéramos de documentación gráfica original del proyecto abordado en 1838. Todo el edificio debió ser sometido a revoco, pues así se deduce del estudio de las fotografías conservadas, tal vez con la intención de unificar fábricas de distintas épocas; esto justificaría además las continuas reparaciones que sabemos se realizaron en la fachada norte.

Se conservan varias fotografías parciales referidas a este primer instituto, cuyo detallado análisis permite deducir las características de la edificación. La primera que se va a estudiar aquí se realizó desde el interior de la finca, mostrando la cara meridional del centro desde el suroeste y apreciándose al fondo el renovado testero occidental de la capilla.[40]

La fachada que aparece en la foto a la izquierda es la representada en el alzado de 1848, pudiéndose observar cómo apenas se han producido cambios en ella; es fácil comprobar que la planta baja presenta el mismo ritmo del alzado, con la presencia de una puerta entre cada tres huecos.

La antigua capilla, situada al fondo, muestra un testero transformado, en el que se ha abierto un gran ventanal para permitir su uso como salón de actos del Instituto, aunque aún es visible el gran arco de medio punto que podría datar de las reformas realizadas en el templo en el siglo XVII.[41] Se aprecia la existencia de una buhardilla al sur, por lo que puede suponerse el aprovechamiento bajo cubierta.

A la derecha se reconoce la figura de Minerva, situada bajo un templete con cuatro columnas, que parece deben ser de fundición.[42] Tal templete no aparece

---

(40) Fotografía publicada en la reedición de 2001 de SIMÓN CABARGA, *Santander en la historia de sus calles*, 1980, en la página 110, acompañada de un texto que parece incluir un error de apreciación.

(41) ALONSO RUIZ, págs. 115-116.

(42) De esta estatua de Minerva se conoce además otra fotografía, un primer plano de frente, en colección particular.

representado en el plano de 1848, de lo que se deduce fue edificado entre esa fecha y los primeros años del siglo XX. En el pedestal se situaba una fuente, tal vez procedentes sus aguas del mismo manantial que surtió a la que, denominada Fuente de Santa Clara, fue una de las vecinales de la ciudad por espacio de siglos.

La ordenación del arbolado no coincide con la dibujada en 1848, mucho más simple. Ahora se aprecia una retícula de pequeños plátanos, con bancos situados entre ellos.

En la célebre fotografía de la calle Santa Clara en que se muestra el ábside gótico del antiguo convento parece vislumbrarse al fondo el gran volumen del nuevo instituto.[43]



Como en ella puede verse, son de destacar las irregularidades que muestra la edificación en su fachada trasera septentrional, las cuales reconocen el plano de Manuel Gutiérrez y el de Pérez de Rozas: un extraño quiebro en el extremo oriental y un volumen no ortogonal adosado a la fachada norte.

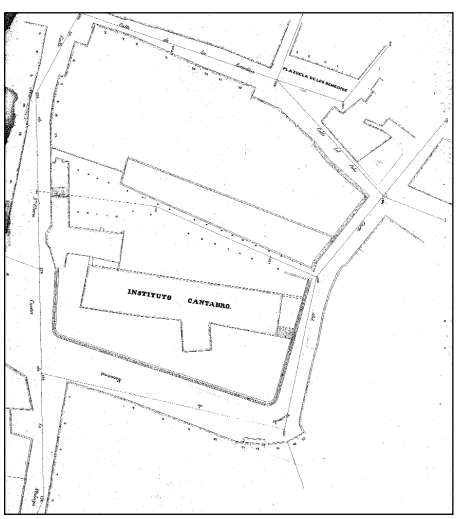
Ambos elementos deben interpretarse como consecuencia del deseo de aprovechar al máximo los restos históricos del antiguo convento. La estructura anexa

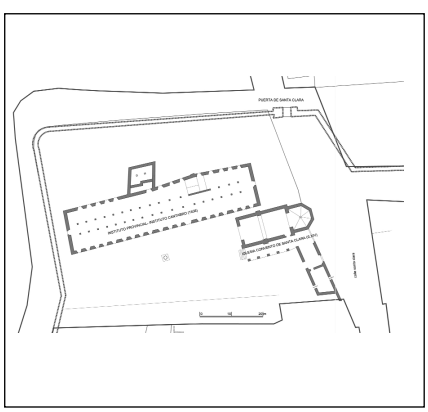
(43) Foto Duomarco (1986-1911).

aparecía ya recogida en el plano de Agustín de Colosía de 1791, y era sin duda producto de las sucesivas reformas del complejo conventual.

Junto al convento hubo una fuente, antes citada, que fue importante punto de abastecimiento de agua para el vecindario del barrio; ya la menciona Braun (1575) en la descripción que acompaña a la célebre vista de la villa de Santander, señalando la existencia de dos muy cercanas, la situada en la Llana y la denominada de Santa Clara, sin que sepamos si además de la existente en el interior del convento para uso de las religiosas existía por entonces al exterior del recinto algún tipo de caño público.

El plano de detalle de Pérez de Rozas nos atestigua la presencia de una fuente en la esquina de la edificación situada al inicio de la calle Santa Clara; debe ser esta la que se identifica con el nombre de La Llana, con su pilón en un rincón junto a la rúa de los Remedios.[44]





(44) SIMÓN CABARGA: *Santander en la historia de sus calles*, pág. 138.

4. La construcción del nuevo instituto 1910-1916.

El avanzado estado de deterioro, rayano en auténtica ruina, del antiguo conjunto conventual empujó a considerar la conveniencia de su sustitución. Así lo certifica en enero de 1908 el arquitecto Alfredo de la Escalera y Amblard tras cursar visita a la vieja edificación, abogando por la necesidad de derribarla y proceder a levantar un edificio de nueva planta.[45]

El 5 de febrero de 1909 el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes convocó un concurso de proyectos de cara a la construcción del instituto, fijando un plazo de cuatro meses para la entrega de propuestas; el 5 de junio, fecha límite de admisión, se habían presentado seis, elaboradas por los arquitectos Pérez de los Cobos y Gallego, Joaquín Rojí, Rubio y Pradilla, Alfredo de la Escalera (de Santander), Manuel Vega i March y Martorell (los dos últimos de Barcelona).[46]

Hasta el momento no ha sido posible localizar la documentación presentada a dicho concurso.

Al parecer, el determinar qué proyecto se erigiría en ganador llevó mucho tiempo, pues hasta el 8 de enero de 1910 la *Gaceta de Madrid* no publica la disposición del Ministerio, de fecha 7, por la que se aprueba «de conformidad con el dictamen de la Junta facultativa de Construcciones civiles, el proyecto presentado a concurso por los arquitectos D, Francisco Pérez de los Cobos y D. Lorenzo Gallego, para la construcción de un edificio de nueva planta, destinado a Instituto General y Técnico, Escuela de Artes y Oficios y Escuela de Náutica de Santander, por su presupuesto de contrata ascendente a 949.145,06 pesetas».[47]

---

(45) *La construcción moderna* año 1908, enero, nº 2, pág. 40. Consultado en hemerotecadigital.bne.es, en fecha 22/8/2017.

(46) *La construcción moderna*, año 1910, junio, nº 12, pág. 245. Consultado en hemerotecadigital.bne.es, en fecha 22/8/2017. Se trata seguramente de Jeroni Martorell. arquitecto que trabajó para el Ministerio de Instrucción Pública.

(47) *La construcción moderna*, año 1910, nº 1, pág. 19. Consultado en hemerotecadigital.bne.es, en fecha 22/8/2017.

Acerca de estos arquitectos, de origen valenciano, poco sabemos. Francisco Pérez de los Cobos, activo desde 1899, había trabajado ampliamente en Madrid, realizando varios proyectos de residencias burguesas entre 1907 y 1909.[48] Lorenzo Gallego Llausas, titulado en 1901, posee asimismo un buen número de edificaciones destacadas en la capital de España, de entre las que descuellan la ampliación de la Fábrica Mahou y la casa de viviendas y dispensario antituberculoso para D. Alfonso Segovia en la calle Ercilla nº 9.[49]

En 1910 presentaron en la Exposición Española de Pintura, Escultura y Arquitectura un proyecto de Instituto General y Técnico para Castellón de la Plana, que obtuvo el 23 de octubre una medalla de reconocimiento por su interés.[50] Seguramente habían concurrido al concurso de propuestas para dicho centro, convocado en 1910, que finalmente ganaria el arquitecto Francisco Tomás y Tremer.[51] Curiosamente, en esa misma exposición, en la que pudieron verse diez trabajos de arquitectura de toda España, Joaquín Rojí obtuvo otra medalla por un proyecto de Instituto General y Técnico para Santander;[52] la documentación aportada incluía plantas, secciones, alzados y detalles,[53] sin duda se trataba de la que había presentado al concurso convocado en 1909 para la capital montañesa. Años después Rojí construiría en Almería la Escuela de Artes y Oficios, inaugurada en 1923.

---

(48) Archivo Fundación COAM Madrid, registros L1.194, F2.121. http://www.coam.org/es/fundacion/servicio-historico/guia-arquitectura-madrid, base de datos, consultado 22/8/2017.

(49) Archivo Fundación COAM Madrid, registro L2.363 http://www.coam.org/es/fundacion/servicio-historico/guia-arquitectura-madrid, base de datos, consultado 22/8/2017.

(50) DA ROCHA ARANDA, Óscar: *El modernismo en la arquitectura madrileña*. Madrid, CSIC, 2009, p. 517.

(51) *La construcción moderna*, año 1910, nº 14, p. 264. Consultado en hemerotecadigital.bne.es, en fecha 22/8/2017.

(52) *La construcción moderna*, año 1910, nº 20, p. 13. Consultado en hemerotecadigital.bne.es, en fecha 22/8/2017.

(53) *La construcción moderna*, año 1910, nº 19, p. 20. Consultado en hemerotecadigital.bne.es, en fecha 22/8/2017.

La propuesta elaborada por Francisco Pérez de los Cobos y Lorenzo Gallego Llausas aprovecha al máximo la parcela disponible. Sus planos incluían una perspectiva, alzados, secciones, planta y detalles.[54] El nuevo instituto se concibe como un poderoso volumen unitario, con gran patio en el centro. El pabellón central de la fachada oriental albergaba el espacioso salón de actos y se presentaba como elemento principal del alzado, situado a eje con la calle San José.

Las irregularidades topográficas de la parcela obligaron a incluir una monumental escalinata de acceso, y fueron igualmente la causa del distinto carácter que presentan las fachadas norte y sur; el basamento almohadillado es el recurso que se encarga de resolver compositivamente esta circunstancia.

La *Gaceta de Madrid* del día 9 de diciembre de 1910 acoge el anuncio de la Subsecretaría del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes para la celebración, el 14 de enero de 1911, de la subasta de obras de cara a «la construcción de un nuevo edificio destinado a instituto general y técnico, Escuela de Artes y Oficios y de Náutica en Santander», bajo el presupuesto de 949.145,06 pesetas.[55]

Efectuado dicho trámite, el 20 de enero se adjudicó la materialización del proyecto a Enrique Puente García.[56] El derribo del viejo convento de Clarisas debió dar comienzo en marzo de 1911,[57] aunque el ábside gótico de la antigua capilla pervivió hasta tres años más tarde, siendo desmontado al fin en 1914. Algunos de sus elementos artísticos aún se conservan en la actualidad, en el jardín de la Biblioteca Municipal (una clave y sendos capiteles) y en el claustro de la Catedral (restos de las gárgolas).

En diciembre de 1915 se dieron por terminadas las obras, iniciándose las clases en el nuevo centro en enero de 1916.[58]

---

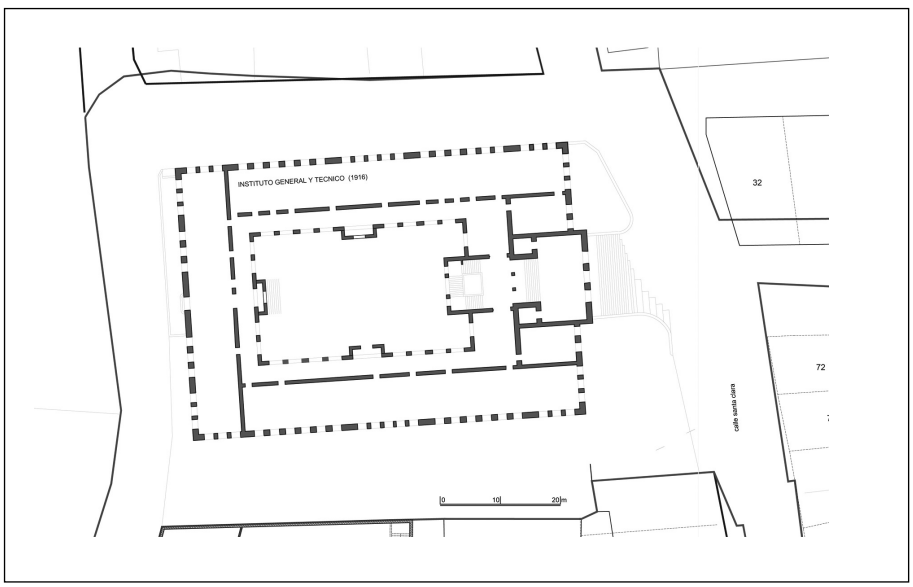
(54) *La construcción moderna*, año 1910, nº 19, pág. 20. Consultado en hemerotecadigital.bne.es, en fecha 22/8/2017.

(55) *La construcción moderna*, año 1910, nº 23. Consultado en hemerotecadigital.bne.es, en fecha 22/8/2017.

(56) PÉREZ SÁNCHEZ, José Luis (Dir.): *El Diario Montañés*, *1902/2002. Crónica de cien años*. Santander, Editorial Cantabria, 2002, p. 66.

(57) *La construcción moderna*, año 1911, nº 5. Consultado en hemerotecadigital.bne.es, en fecha 22/8/2017.

(58) MADARIAGA DE LA CAMPA y VALBUENA MORÁN, pág. 32.



5. Conclusión. La planta reconstructiva: interpretación de la superposición de las preexistencias

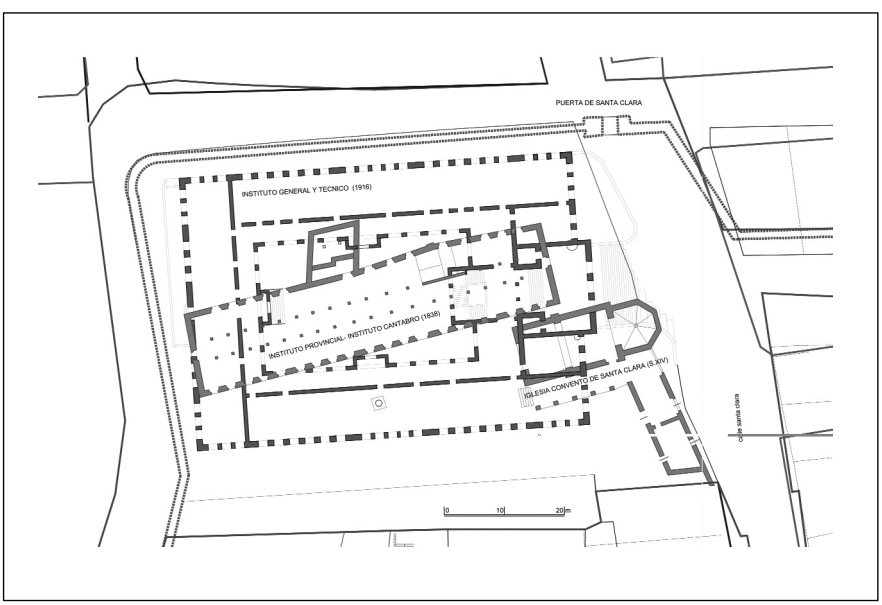
La primera versión de la «Planta reconstructiva del centro histórico de Santander, 1839-2016», plano palimpsesto realizado por quien suscribe, se presentó formando parte de la exposición «Santander, Santa Clara, el Instituto», celebrada en la institución educativa entre febrero y mayo de 2016. El original está hecho a escala 1/250, que permite apreciar de forma adecuada los particulares de la evolución urbana de esta zona de Santander, y en cuatro colores, los cuales facilitan la lectura de las distintas superposiciones históricas.

En el presente artículo se muestra únicamente el sector relativo al convento de Santa Clara. La reconstrucción del volumen alargado que aparece en el plano de 1838 se basa en el mismo, con las oportunas correcciones realizadas a partir del de Pérez de Rozas. Algunos de los aspectos urbanos plasmados en mi trabajo gráfico están, por supuesto, aún sometidos a crítica y revisión, presentándose como interpretaciones enmendables cuando aparezcan nuevos documentos escritos o gráficos.

En la planta se dibujan con detalle los trazados de calles y los límites de parcelas existentes en el periodo comprendido entre 1838 y 2016; ello ha obligado a resolver diversos problemas de formulación de líneas, tomando en consideración y

poniendo en evidencia algunos datos sobre la reciente evolución de la ciudad que hasta este momento no se habían analizado y que sólo ahora, cuando son dibujados a una escala de representación detallada, se pueden abordar en su justa dimensión espacial.

La elección de la escala 1: 250 es de suma trascendencia. La misma permite combinar la plasmación de aspectos urbanos diacrónicos en el tiempo y que se aprecien tanto los trazados generales de calles y manzanas de edificios como el dibujo en detalle de las arquitecturas más significativas, situándose por lo tanto a medio camino entre la escala urbanística y la escala arquitectónica. El trabajo resultante ayuda así al espectador a acceder a una nueva percepción de las complejas superposiciones históricas de este sector de la ciudad de Santander.



BIBLIOGRAFÍA CITADA

ALONSO DEL VAL, José María; ARAMBURU ZABALA, Miguel Ángel; SAZATORNIL RUIZ, Luis: *San Francisco, de convento a parroquia*. Santander, 1994.

ALONSO RUIZ, Begoña: «El urbanismo en la Edad Moderna». En *Catálogo del patrimonio cultural de Cantabria vol. III (Santander y su entorno)*. Santander, Gobierno de Cantabria, 2002, págs. 115-116.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; GALÁN, Mª del Carmen; PÉREZ DE LA PEÑA OLEAGA, Gorka: «Urbanismo y arquitectura de Castro Urdiales: de villa medieval a ciudad balneario». En *Catálogo de la 1ª bienal de arquitectura de Castro Urdiales*. Castro Urdiales, 2007.

BRAUNFELS, WOLFANG: *La arquitectura monacal en occidente*. Barcelona, Barral, 1975.

CASADO SOTO, José Luis, y otros: *La crisis del siglo XVI. Cantabria a través de su historia* nº 9. Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1979.

CASADO SOTO, José Luis: *Santander, una villa marinera en el siglo XVI*. Santander, Estudio, 1990.

CASADO SOTO, José Luis (Ed): *La Catedral de Santander, patrimonio monumental*, Santander, Fundación Botín, 1997.

COFIÑO FERNÁNDEZ, Isabel: *Arquitectura religiosa en Cantabria, 1685-1754*. Santander, Universidad de Cantabria, 2004.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena: *Santander, una ciudad medieval*. Santander, Estudio, 2001.

GARCÍA CUADRIELLO, María del Mar: *Mar, veraneo y urbanización en Laredo (1850-1964)*. Santander, Universidad de Cantabria, 1996.

MADARIAGA DE LA CAMPA, Benito y VALBUENA MORÁN, Celia: *El Instituto de Santander, estudio y documentos*. Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1971.

MARTÍN LATORRE, Elena (Dir.): *La memoria del territorio, Atlas histórico de Santander y su puerto*. Santander, Autoridad Portuaria, 1998.

ORDIERES DÍEZ, Isabel: *Historia de la conservación del patrimonio cultural de Cantabria (1835-1936)*. Santander, Fundación Botín, 1993, p.164.

PALIZA MONDUATE , María Teresa: «Los últimos maestros de obras y su actividad en torno a 1900. Las figuras de Francisco Echevarría Trápaga y Pedro Salviejo Cavada». *Ondare: cuadernos de artes plásticas y monumentales* nº 23, 2004, págs. 279-294.

PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio: «La reforma y el mantenimiento económico del monasterio de Santa Clara en la villa de Santander en el siglo XV». *Altamira* 1974, vol. II, Centro de Estudios Montañeses, págs. 12-26.

PEREZ BUSTAMANTE, Rogelio: *Historia de la villa de Castro Urdiales*. Santander, 1980.

PÉREZ SÁNCHEZ, José Luis (Dir.): *El Diario Montañés, 1902/2002. Crónica de cien años*. Santander, Editorial Cantabria, 2002.

POZUETA ECHAVARRI, Julio (Dir): *Santander, el puerto y su historia*. Santander, Junta del Puerto-MOPU, 1985.

SAZATORNIL RUIZ, Luis: *Antonio de Zabaleta (1803-1864). La renovación romántica de la arquitectura española*. Santander, Tantín, 1992.

SAZATORNIL RUIZ, Luis: *Arquitectura y desarrollo urbano de Cantabria en el siglo XIX*. Santander, Universidad de Cantabria, 1996.

SAZATORNIL RUIZ, Luis: «Arquitectura y urbanismo desde el romanticismo a la posguerra». En *Catálogo del patrimonio cultural de Cantabria vol. III (Santander y su entorno)*. Santander, Gobierno de Cantabria, 2002, págs. 219-335.

SIMÓN CABARGA, José: *Santander en la historia de sus calles*. Santander, Estudio, 2001.

SIMÓN CABARGA, José: *Santander, biografía de una ciudad*. Santander, Estudio, 2001.

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús A.: *Santander en la Edad Media. Patrimonio, parentesco y poder*. Santander, Universidad de Cantabria-Ayuntamiento de Torrelavega, 2002.

YARZA LUCES, JOAQUÍN: «Las Clarisas en Palencia». En *Jornadas sobre el arte de la órdenes religiosas en Palencia*. Palencia, Diputación Provincial, 1990.

SEMBLANZAS DE ENRIQUE MENÉNDEZ PELAYO EN *DE CANTABRIA*: TOMÁS CAMPUZANO (1857-1934) Y ADOLFO DE LA FUENTE (1826-1893) [3 y 4]

ANTONIO MARTÍNEZ CEREZO

Resumen: El escritor Enrique Menéndez Pelayo (1861-1921) publicó en *De Cantabria* (1890) seis semblanzas literarias de artistas de la región, que el autor de este trabajo se ha autoimpuesto ir publicando en forma crítico-razonada.

En el tomo LXXXVI de *Altamira*, págs. 105-130, apareció inicialmente la del escritor Ángel de los Ríos y Ríos (1823-1899), conocido como «El sordo de Proaño», en el tomo LXXXVII, págs. 349-370, la del escritor Amós de Escalante (1861-1921), y en el presente número van las de Tomás Campuzano (1857-1934), pintor, y Adolfo de la Fuente (1826-1893), poeta.

Palabras clave: Cantabria. Pintura. Tomás Campuzano. Adolfo de la Fuente. Literatura. Semblanzas. Crítica literaria.

Abstract: The writer Enrique Menéndez Pelayo (1861-1921) published in *De Cantabria* (1890) six literary portraits about local artists; wich the autor of this essay has the intention of publish all of them, enriched with his personal points of wiew and comments.

In *Altamira's* number LXXXVI, págs. 105-130, appeared the semblance regarding Ángel de los Ríos y Ríos (1823-1899), known as «the Proaño's hard of hearing man», in number LXXXVII, págs. 349-370, he published that related with the writer Amós de Escalante (1861-1921). Actually, in this, he publishes two semblances, one related with Tomás Campuzano (1857-1934), painter, and another one related with Adolfo de la Fuente (1826-1893), poet.

Keywords: Cantabria. Picture. Tomás Campuzano, painter. Adolfo de la Fuente, poet. Literature. Literary portrait. Critical essay.

I. INTRODUCCIÓN

1. En los dos tomos anteriores de *Altamira*, LXXXVI y LXXXVII, págs. 105-130 y 349-370, correspondientes a los años 2015 y 2016, respectivamente, di cuenta razonada de dos de las seis semblanzas publicadas en el álbum *DE CANTABRIA*[1] por Enrique Menéndez Pelayo (1861-1921),[2] con amplia indicación de las razones que me habían movido a hacerlo y dejando para más adelante la publicación de las restantes.

Fueron aquéllas dos semblanzas de gran peso específico, tanto por la forma como por el contenido, al tratarse de sendos personajes avalados por una obra considerable y un prestigio indiscutible.

En el presente número, opto por incluir dos semblanzas en lugar de sólo una, por ser éstas más breves y livianas. Tratan del pintor Tomás Campuzano[3] y del poeta Adolfo de la Fuente.[4] Dos personalidades muy dispares, pertenecientes a un

---

(1) *DE CANTABRIA. LETRAS, ARTES, HISTORIA. SU VIDA ACTUAL*. Doscientas setenta y nueve páginas, con índices e ilustraciones. Imprenta y Litografía de El Atlántico, plaza de la Libertad, nº 1; Santander, 1890. De esta publicación existen varias reediciones facsimilares.

(2) Enrique Menéndez Pelayo (Santander, 1861-1921), médico, poeta, periodista, dramaturgo.

(3) Tomás Campuzano y Aguirre (Santander, 5 de enero de 1857-Madrid, 9 de agosto de 1934), pintor, acuarelista, grabador e ilustrador español, cercano al impresionismo.

(4) Adolfo de la Fuente Echevarría (Santander, 20 de septiembre de 1826-3 de julio de 1893), funcionario público, periodista y poeta español.

momento historiográfico a la vez próximo y distante: finales del s. XIX y principios del s. XX, un tiempo de renovación universal que dio al traste con usos y costumbres que parecían asentados para siempre, inamovibles, y que el impulso de un nuevo momento, abierto a la emergente tecnología, hizo saltar por los aires como un castillo de naipes.

2. En verdad, las semblanzas de «Tomás Campuzano» y de «Adolfo de la Fuente» no son muy extensas. Todo lo contrario. Cada una de ellas sólo ocupa página y media del álbum *De Cantabria*, las páginas 38-39 y 67-68 de antecitada publicación, e incluyen un fotograbado de los respectivos personajes, muy activos y ampliamente conocidos en su tiempo y bastante desconocidos en la actualidad, sobre todo el poeta, porque los gustos son otros y sus respectivas estéticas se dan en buena parte por amortizadas.

Cuando, en 1890, se publicaron las dos semblanzas que aquí se comentan, su autor, Enrique Menéndez Pelayo, hermano del célebre polígrafo don Marcelino, aún no había llegado a cumplir los treinta años de edad. Por tanto, era un joven. Mucho más joven, por supuesto, que todos aquellos a quienes con su amable pluma rendía tributo de amistad, admiración y respeto. El escritor obviamente distaba de estar a la altura de los personajes, más maduros que él, a quienes se permitió retratar al minuto. De hecho, ya cargaba sobre las espaldas alguna que otra crítica acerva. Como la que el impulsivo periodista Alfredo del Río Iturralde, hijo del también periodista José Antonio del Río Sainz,[5] le dedicó en dos sucesivos números del semanario *El Montañés Crítico*.[6] Las cuales recojo a renglón seguido, más que nada para dejar plena constancia del aire de libertad joco-seria que se vivía en la prensa de aquel momento, largamente curada ya de anteriores espantos absolutistas.

---

(5) José Antonio del Río Sainz (Santander, 6 de junio de 1828-14 de noviembre de 1886), escritor santanderino, primer eslabón de una familia de periodistas cuyo miembro final más destacado fue su nieto, el poeta y periodista José del Río Sainz «Pick» (Santander, 1884-Madrid, 1964).

(6) Semanario, publicado en Impr. de Río Hermanos, de *El Correo de Cantabria*. Tuvo un gran éxito, pero solo editó cinco números.

27 de enero de 1884. Cuarto número de *El Montañés Crítico*. En la sección «Del domingo al sábado», al reseñar la sesión artístico-literaria del jueves en el Casino Montañés, la revista carga inclemente contra el tercer interviniente:

> A cargo de D. Enrique Menéndez Pelayo estuvo el tercer número del programa. D. Enrique Menéndez Pelayo será mejor médico que poeta. Desde luego lo aseguramos por mal médico que sea. Comenzó, con voz temblona, balbuciente, la lectura de una quisicosa que gustó mucho... a la familia del autor. Érase una carta, en mal pergeñadas quintillas, a manera de local revista, en la cual se contienen algunas inocentadas cremosas y algún chiste indecente que hizo subir el rubor a nuestras candorosas mejillas. ¡Que Dios se lo perdone al Sr. Menéndez Pelayo y le inspire el santo propósito de cortarse la coleta... y las patillas!

Mejor médico que poeta, por mal médico que sea. El varapalo debió escocer mucho al aludido. A quien abiertamente el semanario le pedía que se cortase la coleta y las patillas. En resumidas cuentas, lo que se venía a decir es que visto que los cielos no le había concedido la gracia de la poesía dejara de componer sin ton ni son y volviera a su verdadera profesión: la medicina.

3 de febrero de 1884. Quinto número de *El Montañés Crítico*. En la sección dedicada a biografías, el medio rectifica (a la inversa) la ácida crítica del número anterior:

> Yo[7] tenía, bien adquirida, mi reputacioncita de CRÍTICO imparcial, desapasionado, modesto... Hace una semana la perdí aconsejando a D. Enrique Menéndez Pelayo que se cortara cierto apéndice, imaginario en él y de uso corriente entre los mozos *crúos*.[8]
>
> D. Enrique Menéndez Pelayo es en el concepto de personas de criterio recto y desapasionado, no un gran poeta, sí una esperanza.

---

(7) Aunque no rubrica el artículo con su firma, se sabe que es de Alfredo del Río.

(8) Crudos, inexpertos, inmaduros, faltos de hierbas.

> Dicen que ahora son sus comienzos y que ya alza el vuelo más allá de lo vulgar; dicen que llegará muy lejos, allá donde el genio bate sus alas, y que dará días de gloria a este noble solar de la Montaña;[9] dicen, además, que es joven de intenciones sanas y bello carácter.
>
> Yo —¡inocente!— no sabía nada...
>
> Si en sus sueños poéticos columbra esa gloria que le pronostican, Enrique Menéndez no habrá podido oír el feroz silbido con que le saludé desde estas columnas. Mas si no duerme en los laureles de su futura gloria, habrá visto mi plancha y pensado quizá que en este juego tocóme a mí perder... Sin que esto sea decir que fuera obligación mía descubrir poetas entre desperdicios de pastelerías.
>
> Esto no es crónica. He deslizado aquí estas líneas, y este era el sitio destinado a los acontecimientos semanales. ¿Por qué? Porque en este sitio, donde leyeron ustedes mi rudo ataque al Sr. Menéndez, quiero decirles que opiniones más respetables le consagran como un buen poeta en el presente y probable gloria en el porvenir; y sobre todo, me persuaden que ningún concepto indecoroso contiene la composición suya, por mí acerbante (*sic*) criticada, ni merece el autor el varapalo que siento haber dado a persona tan apreciable. Yo me conformo de buen grado con esas opiniones, porque las creo justas.
>
> Espontáneamente lo digo, no tanto para satisfacción de él como para la mía propia...
>
> Si para verle tengo algún día que mirar muy alto, no quiero avergonzarme de haberle creído miserable y vulgar pigmeo.

Considerado por todos una joven promesa, llamada a dar buenos frutos, lo que nadie puso entonces en duda fue la nobleza de su carácter, su condición de santanderino de pro, de los que dejan honda huella en la historia local, aunque no merezcan subir al nomenclátor callejero. Que fue el caso. Todas las glorias fueron para el hermano: don Marcelino.

---

(9) En el augurio, acertó. Enrique Menéndez Pelayo fue a más, y dio cuanto de sí pudo dar.

II. SEMBLANZA RAZONADA DE «TOMÁS CAMPUZANO» (1857-1934).

1. A dos columnas, como todos los artículos de la serie, las páginas 38 a 39 de *DE CANTABRIA* acogen sin entradillas ni ladillos ni fragmentación, la amigable semblanza de «Tomás Campuzano», ilustrada con un fotograbado de medio cuerpo del autor y la reproducción de una obra surgida de su ingenio y mano, de ambiente típicamente marinero. Una graciosa y costumbrista imagen tomada a orillas de la bahía santanderina, zona portuaria conocida en la jerga popular de la ciudad como «la machina». O en plural: «las machinas». Que viene a ser la línea de muelle frente a la cual solían estar las grúas de considerable dimensión utilizadas para la carga y descarga de navíos mercantes. Grúas que el *DRAE*, desde hace tiempo, santifica como «machinas». Pero no fue en las machinas donde Menéndez Pelayo y Campuzano se conocieron, sino en el Sardinero, lugar que poco a poco iba poniéndose de moda; gracias, desde luego, al inicial impulso de José Antonio del Río, cuya campaña en favor de la colonización del pintoresco paraje tuvo pronto y amplio respaldo.

TOMÁS CAMPUZANO

•

Sea lámina el papel,
matiz la tinta,
la pluma pincel;
quiera Dios que salga
parecida mi pintura
CALDERÓN

RECUERDO perfectamente el día y la ocasión en que conocí a Campuzano.

Fue en el Sardinero y en una tarde de tormenta. Era día de huelga en el Casino, lo que quiere decir que aquella tarde *no tocaba* concierto. Había comenzado a llover y, con esto, refugiádose la gente que allí habitaba a sus

> hoteles y fondas. La de Santander,[10] si alguna había ido en espera de que aquello *pasase*, debía de huir en el tranvía que aún se veía humear hacia la estrecha garganta por donde se le[11] traga la Magdalena.
>
> Todo quedaba desierto: la galería, la avenida del pinar,[12] el camino de la segunda playa... En el *pañuelo*, cuyos bancos de madera relucían lavados por el aguacero, no había tampoco nadie... más que Campuzano.
>
> Parecía el genio de la tormenta. De aquella tormenta de mentirijillas,[13] por supuesto. Con su elevada estatura realzada entonces por un descomunal sombrero de paja de feroces diámetros, su barba de un raro color y osadamente traída hacia adelante, sus ojos salientes, sus modales resueltos, casi agresivos, tenía un aspecto cómicamente legendario. Diríase que esperaba a algún *Fausto* de la ciudad, hacia cuya parte miraba, para obligarle a enamorarse de alguna de aquellas lindas forasteras, amigas suyas.

Este primer bloque de texto rezuma santanderinidad o santanderinismo, que allá le va. El escritor pinta, también él a la acuarela, con mucha agua llovida del cielo, el primer encuentro que tuvo con el pintor Campuzano. Algo que no siempre es posible al común de los mortales. Recordar a todas y cada una de las personas con las que se tiene frecuente trato, relación, camaradería. ¿Dónde, cuándo, en qué preciso momento o lugar, bajo qué circunstancias, fraguó el conocimiento mutuo que luego dio en algo más, en amistosa relación, en profunda amistad, en fraternidad incluso? Enrique Menéndez Pelayo tiene tan claro el momento que, jugando a sacar un titular, podría haber puesto en cabecera de su artículo EL HOMBRE QUE VINO CON LA LLUVIA. ¿Dónde? En el Sardinero, en una tarde de tormenta menor, de esas tormentas que en Santander a nadie asustan, que son como el pan de

---

(10) El autor distingue entre veraneantes y vecinos de Santander, santanderinos; quienes están de paso y quienes viven en la ciudad de continuo, los avecindados. En un momento, último tercio del siglo XIX, en que el Sardinero ya había sido colonizado y comenzaba a despuntar como lugar de baños, los famosos «baños de ola».

(11) Respeto el leísmo, laísmo y loísmo; muy habitual en el autor de este artículo, como fácilmente comprobará el lector.

(12) Hoy, los Pinares.

(13) En el original, *mentirigillas*.

la misa, algo esperado, inevitable. De pronto, se oscurece el cielo, una nube frunce el ceño y rompe a llover fuerte o débilmente, pero siempre con gracia, como manda la ironía local.

Era una tarde de tormenta. Día de huelga en el Casino. Y va de humor del bueno. De *huelga* porque no tocaba concierto. Salvo el de los truenos y rayos, que a buen seguro los habría. Fácil es imaginar a los circunstantes corriendo de aquí para allá, buscando refugio bajo los toldos y las marquesinas, poniéndose a respaldo, hasta que escampara. A la carrera, partieron cuantos antes eran muchedumbre. Todos, no. Todos, salvo Campuzano. El genio de la tormenta. Una tormenta de risa, de las que fastidian más que calan. Un tipo de una pieza, inasequible al desaliento que la lluvia procura. De elevada estatura, realzada por un sombrero de paja de feroces diámetros, la barba de un raro color (acaso azafranada o bermeja como las langostas santanderinas que inmortalizara el Arcipreste de Hita) y osadamente traída hacia adelante (en redondeada punta), los ojos salientes, los modales resueltos, casi agresivos, con un aspecto cómicamente legendario. En suma: un tipo de una pieza, de los que no pasan desapercibidos.

> Entre saber que era un artista notable y aquella extraña impresión que me hizo, ello es que yo no descansaba mientras no logré trabar amistad con él.

Un aforismo oriental —como todos— sugiere que «las almas gemelas siempre tienden a encontrarse». ¿Eran almas gemelas Enrique Menéndez Pelayo, médico y escritor, hombre de posición desahogada, serio, respetable, burgués, y Tomás Campuzano, pintor, de mediano pasar, profesor de dibujo y pintura, chungo, extraño, bohemio? Muy posiblemente, no.

Lo más probable es que no tuvieran nada en común. O muy poco. Así se deduce de la tarjeta de presentación que del pintor ofrece el que a él se acerca llevado por su fino instinto periodístico. De él sabía, siempre lo supo, que era un artista notable, de los que ven su obra reproducida en la prensa de Madrid, en periódicos de notable tirada (en España, los periódicos nunca han sido de gran tirada) y en revistas de las llamadas de lujo. En un santiamén se juntó el hambre con las ganas. El hambre de trabar amistad con el artista que vino de la lluvia y las ganas de desvelar la extraña impresión que le produjo encontrárselo frente a frente, sin parar mientes en que ambos, tal vez, iban empapados. Más de ganas de encontrarse, que

de lluvia. O de morrina, que en Santander es la lluvia fina y menuda, el calabobos que en Galicia nombran orvallo.

> Tormenta me siguió pareciendo luego, pero tormenta de verano. Y es que, como ella, hace bien y refresca el ánima. Cuando saturado uno del empaque y las *tranquilidades* de imaginación de algún serio, o hastiado de las seriedades de sí propio— que ¿quién es alegre consigo mismo?— acierta a encontrarse con Campuzano, ¡con qué placer se recibe aquella lluvia de informalidades y de gracia en que su conversación envuelve a todos!

Lluvia de informalidades y de gracia. Una licencia metafórica que Menéndez Pelayo se permite, llevado por el afán de encontrar una cierta voluntad de estilo, para distinguirse del periodista de oficio.

> Nada de seguridad en ella, en serio ni en zumba. Campuzano va siempre derecho a la última exageración. Si le prohibieran la hipérbole, se moriría. Si cuando nació no hubiera encontrado en el mundo esa válvula para su imaginación exuberante,[14] se hubiera vuelto a la nada.
>
> —«Aquello era morirse ¿sabes? —habría dicho al volver allí—. Figúrate que en el mundo hay que contar las cosas como son...». Cuando habla, es todo el sujeto[15] quien habla; no solamente la boca, los ojos, la barba, las guías del bigote, los brazos y las piernas, el hongo, hasta aquella *chalina* flotante para cuya colocación definitiva jamás ha tenido calma... todo toma parte en el discurso. Difícilmente se dará modo de decir más pintoresco que el de este pintor.

La tormenta les aproximó. Y tormenta, un hombre llamado tormenta, siempre le pareció el pintor al que juntaba letras para expresarse; en poesía, con más voluntad que fortuna, sambenito que más de un cronista local ya se ha visto que le colgó en la espalda y que el interesado llevaba con resignación, presentándose como

---

(14) En el original, *exhuberante*.

(15) En el original, *sugeto*.

Menéndez Pelayo. Sí. Pero el malo, que el bueno era su hermano.[16] Por la descripción, Campuzano se vislumbra como un buen tipo, refrescante, chispeante, informal, espontáneo, gracioso, hiperbólico, un pintor de pintoresco hablar.

> Modelo de nerviosos y primer ejemplo de ellos, sus nervios son de los de buena ley, de acero y no de ballena. No es de los exaltados que se desmayan, sino de los que saltan. Es nervioso, al modo que debieron serlo Godofredo de Bouillón o el Cid Campeador.
>
> Se ríe, no ya de su sombra, que esto al fin fuera reírse de algo que no está en uno, mas de sí mismo, a oscuras.[17] Con todo y con eso nunca ha tenido que mudar el rumbo a la conversación al acercársele un nuevo individuo. Sus zumbas son cosquillas, que no pinchazos.
>
> Hombre es de los que más jugo sacan a la vida. A esta vida tan monótona y tan seca para algunos, la exprime él como a una naranja. Lejos de él esas vagas melancolías que para los menos son provechosas, y que a los demás les pudren poco a poco el humor y el ingenio. Su pensamiento, como las figuras de casi todos sus cuadros —uno de los cuales, hecho expresamente para este libro, y valga el paréntesis, puede admirarse abajo— nada en la luz meridiana, y el afamado artista vive y pinta, ama y piensa en pleno sol.

El retrato al minuto sitúa al pintor en su atmósfera. Nervudo, corajudo, chistoso... Lo cual es una novedad en una sociedad —la de aquel tiempo más aún que la actual— donde la gente bien tenía a gala afirmar que «en Santander, lo elegante es no contar chistes. Y si te los cuentan, no reírlos». Campuzano, en cambio, tenía a gala tomarse el mundo a chacota, usar de ingenio y humor, así en la vida como en la pintura, presidida siempre por una «luz meridiana», esa luz del mediodía que caracteriza al pintor que ama y piensa en pleno sol. Un pleinairista al fin y al cabo. Raro pintor de la luz en tierra de pinceles graves.

---

(16) Marcelino Menéndez Pelayo, considerado un sabio en vida.

(17) En el original, *a obscuras*.

> Lo bueno, lo noble, lo elevado y artístico, esté donde quiera, en el paisaje o el libro, en los hombres o las mujeres, instintivamente lo coge y lo guarda para sus buenos fines; lo otro lo recoge también y no le hiere; son parchazos que le hacen reír, y un presumido o un vicioso le hacen a él, destacándose en el cuadro del mundo, la misma gracia que esos barcos que pintan los chiquillos, con el capitán con sombrero de copa... Lo que no se presta a ser admirado, servirá para ser reído; pero este feliz ha encontrado manera de que nada le ponga de mal humor. ¡Hombre extraño, que viene a demostrar cómo se puede estar siempre alegre por mucho talento que se tenga!

Según se describe, Campuzano sabía elegir, escoger, tomar de todo lo más sobresaliente, y no sólo en el ámbito de la pintura, en lo artístico, sino en cualquier orden de la vida, en la naturaleza, con sus semejantes, hombres o mujeres, mezclando a partes iguales admiración, risas, humor, sana actitud ante todo lo positivo que la vida ofrece. Un hombre extraño, dice de él. Que viene a demostrar que se puede ser alegre por mucho talento que se tenga. Rara deducción, como si la inteligencia estuviera reñida con la alegría.

> Por esto es que, como dice la gente, en todas partes se encuentra bien; podría ser anacoreta y podría ser cortesano. Santander, Madrid, el Polo, todo le da lo mismo; su mundo va con él y le lleva consigo. Delicioso en plática con las damas, no se aburre entre los marineros, ni ellos de él.
>
> Ni nadie, porque en verdad os digo que no hay dinero con que pagar la compañía de este hombre, igual en su amistad, famoso en el arte, ingenioso y divertido... e inexorable con quien le elogie.

En resumidas cuentas, ese tipo de hombre a quien todo el mundo quisiera tener de yerno. O con quien tomarse un vino lento, en amigable plática.

III. SEMBLANZA RAZONADA DE «ADOLFO DE LA FUENTE» (1826-1893).

1. Siempre a dos columnas, como todos los artículos de la serie, sin cita de autor clásico en cabecera, cual tenía por costumbre, Enrique Menéndez Pelayo traza la semblanza de su buen amigo el poeta Adolfo de la Fuente, a quien en la ciudad popularmente se le conocía como «el secretario perpetuo», por los muchos años que lo había sido del Consistorio santanderino. Y como un atrevimiento de época, tan pobre en medios técnicos, la composición del texto abre un hueco a la inclusión, centrada, de un fotograbado del afamado vate, en el que éste aparece reproducido con largos mostachos y patillas de hacha, muy en sintonía con su aura de poeta áureo.

ADOLFO DE LA FUENTE

•

ESO de que la figura sea lo de menos en el hombre es sentencia que hemos formulado algunos feos, y no ha de tenerse por acuerdo válido, siquiera ande escrito en adagios, pues que fue tomado en ausencia de gran parte de interesados y no ha sido aún sancionado por el visto bueno de las mujeres, consejo supremo en el asunto.

Bien le está al hombre ser, a su manera, hermoso, como le está bien a la mujer tener talento, también a su manera, que ni una ni otra excelencia piden ser iguales, ni adaptarse a un mismo ideal, en los dos sexos. Quiere decirse que habrá hombre de tan supremas prendas morales y de intelecto tal que acierte a hacerse perdonar su ingrata facha material; mas todo perdón supone una deficiencia en quien le recibe, y siempre resultará que, a pesar de todas sus dulzuras, mejor es no tener que solicitarle, como es mejor estar sano que estar enfermo y remediarse.

A muchos feos con talento todo se les volverá desdeñar, delante de gentes, la gallarda planta de los que la tienen; pero que les proponga cualquiera de éstos, el de menos valía intelectual, venderles su apostura, y todos sus talentos han de parecerle al discreto poco precio para pagarla...

> Las mujeres son siempre mujeres, y su blanda sonrisa el premio con más afán codiciado de todos y más de los de alma más superior, quienes mejor que los otros saben estimar en su punto toda belleza y agradecer todo halago.
>
> Hasta han querido despechados buscar una especie de antagonismo entre la gentil presencia y la valía de alma, errada observación que, sin necesidad de acudir a recordar lo que se lee de la varonil hermosura de Goethe ni de Byron y otros tantos, desmienten a cada paso muchos hombres de talento que hoy viven y que —sin ir más lejos ni acordarse de la Cámara de los diputados adonde ninguna dama de gusto se excusa de ir en hablando Moret o don Alejandro Pidal— desmiente en no menor grado el elegante poeta cuyo nombre queda escrito arriba.

Este primer tramo de la semblanza bien podría calificarse de «prescindible». El retratista esboza el retrato del personaje objeto de comentario con tintes retóricos que ni vienen a cuento ni aportan fuste alguno al conocimiento del poeta Adolfo de la Fuente. Tampoco resulta muy afortunada la comparación que intenta hacer sobre lo feo y lo bello, la inteligencia y su ausencia, y el hombre y la mujer. Para el gusto de nuestro tiempo, destila un tono machista indubitable. «Las mujeres son siempre mujeres —escribe—, y su blanda sonrisa el premio con más afán codiciado de todos». Perdido en estas premisas, Enrique Menéndez Pelayo pierde una buena parte del espacio de que disponía en el álbum *De Cantabria*. Y se pierde él mismo en divagaciones innecesariamente culteranas. Superada la lectura de los dos primeros párrafos, en el tercero entra directamente en faena, retratando con galanura y precisión al personaje.

> Alto sin demasía y grueso en proporción, bella cabeza, la barba recortada en anchas patillas, frente despejada y serena como el camino de sus pensamientos, nariz recta que con gran decoro sostiene las áureas gafas, voz armoniosa e insinuante, frase siempre culta y pertinente, natural distinción en el traje y los modales. Es lo mejor de esta gentil figura de hombre lo mucho que su distinción toma de la gallardía de su espíritu. Cuando aparece la Fuente en un salón o teatro a leer versos, nadie, aunque no le conozca, puede ya, con sólo verle, temer de esta lectura una vulgaridad o un rasgo de mal gusto; sin que empiece a hablar, ya son del poeta la atención y el aplauso del concurso.

Nada más cierto. Infinidad de testimonios de época abonan dicha creencia. El poeta Adolfo de la Fuente no era uno de esos individuos intranscendentes con los que muy a menudo se encuentra uno en la vida. Su presencia en un salón o estrado tenía la virtud de llamar poderosamente la atención. No era de los que pasan desapercibidos. Sino antes bien todo lo contrario. Un personaje.

> Poeta serio, a sus versos caracteriza siempre lo alto y honrado del asunto y el esmero de la forma; son siempre bien entonados y armoniosos como la voz con que los declama, limpios y tersos como van las prendas de su traje. La misma discreción y templanza del autor parece como que perjudican en ocasiones al buen color de estas lindas estrofas, que se parecen a veces demasiado y caminan como temerosas de alguno de esos atrevimientos de forma o de pensamiento que resultan muchas veces felices y de éxito, a despecho del miedo con que el poeta los escribió juzgándolos extravagancia suya.

De Adolfo de la Fuente se dijo, en su tiempo, que era un poeta pulcro (que es como decir que un torero es aseado). Atildadísimo en las formas. Y, a lo que parece, dotado con una voz melodiosa, naturalmente poética, envolvente, de las que encandilan a los auditorios. Sabía decir la poesía, interpretarla, ponerla en escena. Nadie, en su momento, declamaba con su altisonancia. Con el resultado imaginable: sus versos parecían mucho mejor de lo que eran, más gratos al oído que a la vista.[18] Ciertamente De la Fuente no era poeta para leído, sino para oído. Su público, incondicional, prefería ir a oírle, regalarse los oídos con su candoroso modo de recitar, elevado y enfático, y, a la vez, fibroso y vibrante.

> Más aficionado a traducir en hermosos versos castellanos lo mejor de algunos poetas extranjeros que a escribir composiciones originales, apenas se emplea en este trabajo sino a instancia de algún amigo o corporación que van a llamar a su amabilidad con uno u otro motivo, sea con el de acreditar con tan simpático nombre una publicación naciente o con el de dar esplendor[19] a

(18) En 1880, ensalzó las glorias de Velarde en recias octavas reales.

(19) En el original, *explendor*.

> alguna solemne fiesta literaria. La voz de la caridad cuando llama a los generosos, la de la patria que reclama lauros para algún muerto ilustre, siempre encuentran eco en el corazón de este poeta, quien en tan buena amistad le tiene con el ingenio que puede presentarse a Adolfo de la Fuente como uno de los pocos a quienes estos versos llamados de circunstancias le salen buenos, y, más que buenos, excelentes. Hable por mí, sobre todo, la *Oda al marino Alsedo Bustamante*.[20]

Traductor al español de los versos —tantas veces intratables en otro idioma— de los poetas más significados de su tiempo, los poetas románticos más en boga. Y como signo distintivo de su personalidad, la predisposición a hacer poemas sobre temas circunstanciales, sobre cualquier hecho memorable de carácter menor, por local, o de carácter mayor, por nacional o universal. El poema referido, *Oda al marino Alsedo Bustamante*, pone de manifiesto los patrioteros mimbres que De la Fuente utilizaba para urdir el cesto de sus poemazos épicos. El periodista nombra el poema. Y a fe que podría haberlo incluido en el espacio disponible, a poco que el cajista se hubiera ajustado. Y si no lo hizo fue porque el poema del heroico marino era sobradamente conocido en Santander en 1890, cuando se publicó *De Cantabria*, un poema de los que el público, su público, siempre pedían al autor que recitara.

---

(20) **Francisco Alsedo y Bustamante** (Santander, 3 de setiembre de 1758-frente a la costa de Cádiz, 21 de octubre de 1805), militar y marino español de origen cántabro. Participó en la Batalla de Trafalgar al mando del navío *Montañés*, donde encontró la muerte a que debe su gloria.

A D. FRANCISCO ALSEDO BUSTAMANTE
En el combate de Trafalgar

¡Espantoso fragor! Del vasto espacio
vibran heridos los profundos senos
al estallar en hórrido estampido
de cien cañones los infaustos truenos.
En los antes serenos
anchos pliegues del Ponto adormecido
abren hirviente surco altivas proras,
al viento dando el pabellón de guerra,
y en alas de las furias vengadoras
nave con nave armipotente cierra.
Roba la luz el humo tormentoso
que en densas ondas por doquier se extiende,
y en medio de aquel caos espantoso
la muerte sola el brazo sanguinoso
siempre certera tiende.

Rasga el denso vapor sulfúrea llama
que el hueco bronce con furor vomita,
y unida en fiera trama
la bala encadenada precipita
sobre la jarcia espesa, el mástil fuerte,
haciendo al paso deshiladas trizas
los duros cables y las tensas drizas.

Cae con horrendo estrépito en la nave
de mástiles y velas la balumba,
y al golpe rudo de su peso grave
se abre una nueva tumba.
Doquiera el trueno del cañón estalla;
por doquier la metralla

silba estridente, y el estrago aumenta
que revelan los ayes del herido;
y entre el gigante ruido
que los ámbitos llena con mil ecos,
y entre los golpes secos
del proyectil sobre la plancha dura
que recubre la amura,
la voz se escucha, que el fragor domina,
de acústica bocina.

Es la voz del deber: a su eco grave
el nauta valeroso sólo sabe
las órdenes cumplir con fiero arrojo,
y pisando los restos, ya despojo
de la Parca cruel, sereno avanza,
al través de la nube ennegrecida
que le cerca homicida,
donde el deber le lanza.

Todo es abnegación, todo bravura;
de su existencia el bien dado al olvido,
aguarda decidido
que el mar le preste amiga sepultura.
Tales los riesgos son, tal el estrago
de la lucha que el hombre arrostrar osa
sobre la espalda hercúlea y procelosa
del piélago undivago.
El fuego, el aire, el líquido elemento
que se agita traidor bajo su planta,
en el mismo momento
reclaman su atención, y en el combate
que las fuerzas quebranta,
al contrastar en reducido espacio
de tan varios peligros el embate,
justo es al menos que su vista cuente

iguales fuerzas que batir enfrente;
no fue así en Trafalgar: cada navío
de los que arbolan la española enseña
contra fuerzas mayores siempre empeña
su inquebrantable brío.

Encerrado en un círculo de fuego,
blanco de las mortales andanadas
que el contrario tenaz, de furia ciego,
lanza centuplicadas,
nada arredra el valor de sus campeones;
y el mástil roto y perforado el casco
y abierto a trozos el convexo puente
aún resuena potente
la formidable voz de sus cañones.

Que el *Bahamá* lo diga, en cuyo bordo
comandaba el intrépido Galiano,
de pecho altivo, a toda idea sorda
de rendirse al britano.
Cinco navíos a la vez afronta;
y el valiente adalid, con voz entera
que robustece el bélico coraje,
le grita a su equipaje:
«Clavada está en el asta la bandera».
Y por igual manera
el *Príncipe de Asturias*, que en su puente
unido ve al valiente
Gravina con Escaño, su segundo,
de indomable tesón da ejemplo al mundo.

Que lo diga el *San Juan Nepomuceno*,
en que alienta el espíritu gigante
de su jefe inmortal, gloria de España,
que en cien empresas dominó la saña

del furibundo Atlante.
Antes volar el buque se propone
que entregarle vencido, y su denuedo
asombro infunde al enemigo y miedo.
En tal empresa seis navíos pone
el británico isleño
de un barco solo para hacerse dueño,
y cuando, muerto el ínclito marino,
el buque arría el pabellón glorioso
cumplido su destino,
al preguntar, de tanta prez celoso,
cada jefe contrario: «¿A quién se rinde?»
El valiente Falcón, que le comanda,
«Tres navíos al par tuvo por banda»,
contesta altivo, con la voz severa,
«De ninguno prescinde,
que a uno solo el *San Juan* no se rindiera».

Y ¿qué diré de ti, valiente Alsedo,
a cuyo esfuerzo la Fortuna esquiva
hizo tu buque por el viento quedo
navegar en deriva?
Su empeño decidido fue más fuerte,
y con hábil maniobra
el *Montañés* el barlovento cobra
y avanza hasta la línea de la muerte.
Las velas todas rasga la metralla,
destroza los obenques y la malla,
hace astillas las fuertes guarniciones
y diezma los leones,
llenos de patrio amor y de ardimiento,
que tripulan tu débil bastimento.

En cien raudales por la rota amura
el comprimido mar entra rugiente,

labrando la temprana sepultura
de tanta brava gente.
Y con serena frente
impávido contemplas el estrago
y de la muerte el incesante amago,
que por fin, inclemente,
hirió tu pecho y te arrancó la vida
sobre el bao de tu nave desguarnida.

Castaños, tu segundo, toma el mando
y en vano lidia con la adversa suerte:
su empeño quebrantó con golpe infando
la no saciada muerte.
Sin posible defensa, acribillado
el casco por cien partes, los heridos
sin socorro en el puente y el sollado,
los mástiles rendidos,
con otros cinco buques de la armada
emprende el *Montañés* la retirada
a la triste señal que hace el *Asturias*,
y en demanda del puerto
derivan juntos en fatal concierto,
navegando en bandolas,
los restos de las naves españolas.

¡Día terrible, en que el valor probado
al número sucumbe con fiereza!
¡Preclaro día, en que el vencido honrado
levanta con orgullo su cabeza!
La Historia en sus anales
con oro escribe vencimientos tales,
y al dejar la victoria consignada
no adjudica el honor de la jornada.
Vuestros nombres serán del mundo ejemplo
de la Fama en el templo,

y a vuestra frente del luctuoso día
ciñó ya la memoria
verde laurel de eterna nombradía,
palma gentil de inmarcesible gloria.

Por versos de este calibre, Adolfo de la Fuente se tenía ganado un justo crédito de poeta grande en los salones de Santander, donde su figura se hizo inevitable. Que recitara Adolfo de la Fuente en un salón aseguraba el lleno total. Porque oír sus alabanzas en verso de las glorias locales enardecía el espíritu incluso de los más remisos. Hasta el punto de que el Ayuntamiento de Santander, muy posiblemente a instancias de su «secretario perpetuo», tomó la loable decisión de dedicar al héroe una céntrica calle de la ciudad. Calle que el periodista Jesús del Campo Zabaleta, «El Machinero», glosó en términos nostálgicos: «Alsedo Bustamante, a la gloria del marino que no quiso rendirse en Trafalgar. Era una calle Alsedo Bustamante que vino a rendir homenaje al bravo marino nacido en el palacio de Villatorre, quien prefirió irse a pique con su barco, el *Montañés* (ahora llamárase el *Cántabro*), antes de arriar bandera en la aciaga jornada de Trafalgar»,[21] dando asimismo cuenta de su mudanza a otro barrio: «El incendio de febrero de 1941, o puede que la dinamita corta-fuego, hizo desaparecer del nomenclátor el nombre del heroico marino, que perdura por acuerdo del Concejo en una de las calles del Grupo Pero Niño».[22]

> Su bondad de alma y su fina educación jamás hallarán el elogio suficiente. Hay en la ciudad una casa que bien puede, sin agravio de nadie, calificarse de verdaderamente inhospitalaria (*sic*) para todo hombre templado y pacífico. No es tan suyo el defecto como del orden *arquitectónico* a que pertenece; pero a él se unen en este caso particular, extremando la dificultad de vivirla, la innata inquietud y suspicacia del carácter montañés, que allí impera como señor, condiciones que tales raíces tienen en él que el mejor criterio

---

(21) Jesús del Campo Zabaleta «El Machinero». *Calles del viejo Santander. Estampas peredianas a orillas del año 2000*, pág. 203. Estvdio, 1999.

(22) *Ibídem*, pág. 204.

y la mayor cultura no aciertan siempre a extirpárselas ni impedir que dé el árbol frutos tan amargos o poco sazonados como a cada hora se ve. Precisos han sido un carácter de ángel, una discreción de sabio y un consejo tan claro que pueda con todo enojo y deshaga toda obcecación para que el secretario de nuestro Municipio haya podido servirle con tanta honra suya como provecho de los demás durante tan dilatados años.

Obligado a cada paso a ello por su importante cargo, solicitado, cuando no, de todo el mundo por su alto criterio e inagotable afabilidad, por sus múltiples y variados talentos, Adolfo de la Fuente es una de las figuras que más y con mejor derecho aparecen en cuantas muestras de cultura da Santander, y uno de los hijos de que, por cien conceptos, más orgullosa debe estar la madre Montaña.

En definitiva, un hombre afable, recto, servicial. Y un funcionario de aquellos a quienes obligado es acudir cuando surge la necesidad de mover un papel o arreglar un asunto administrativo. De los que se mueven a sus anchas entre legajos y expedientes, sabiendo cómo conseguir lo mejor para el ciudadano sin que ello perjudique a la hacienda pública, municipal, provincial o nacional. De los que se conocen de memoria las Ordenanzas y los Reales Decretos o saben dónde buscarlos.

Y allá va, por remate, la mayor excelencia del sujeto. Adolfo de la Fuente, con todo lo que vale, no tiene ningún enemigo: nadie se le conoce, es más, nadie le concibe. ¿Qué ha hecho este hombre?

¿Qué hombre de talento no ha herido durante su vida a alguno con su sola superioridad aunque no sea con otra cosa? ¿De cuál no se ha querido en alguna ocasión rebajar el nombre y regatear la fama?

Yo pienso si aquel perro que hasta no hace mucho tuvo don Adolfo, y le acompañaba en sus paseos, sería la envidia, que él había logrado materializar bajo la forma de perro flaco —como que era un galgo—, y a la cual había conseguido amansar, ponerle collar y manta.

El retrato que del poeta Adolfo de la Fuente hace su amigo el también poeta Enrique Menéndez Pelayo, se completa en lo biográfico en pocas líneas. Colaboró activamente en la prensa local, a partir de 1848. Publicaciones suyas se encuentran en *El Buzón de la Botica*, *El Peninsular*, *El Despertador* y *La Abeja Montañesa*, no pocas veces emboscados tras los seudónimos «Tadeo Noe Luff» y «El Escolar».

Antes, estudió derecho en Valladolid y Madrid. Lo que le valdría ser nombrado secretario del Ayuntamiento de Santander, donde alcanzó gran nombradía como probo funcionario. Fue amigo personal de Amós de Escalante, tal vez su mejor amigo. Y formó parte de la tertulia literaria de Pereda en «la Guantería».

Brilló como traductor en tres idiomas: inglés, francés y alemán. Algunas de sus traducciones, de Lamartine, Cooper y Victor Hugo, fueron publicadas en *El tío Cayetano*, *El Aviso*, *La Tertulia* y *La Voz Montañesa*.

Poeta ampuloso, sus amigos publicaron, a título póstumo, el libro intitulado *Poesías selectas* (1895), con prólogo de Amós de Escalante.

TOMÁS CAMPUZANO.

Sea lámina el papel,
matiz la tinta, la pluma
pincel; quiera Dios que salga
parecida mi pintura.

CALDERÓN.

RECUERDO perfectamente el día y la ocasión en que conocí á Campuzano.

Fué en el Sardinero y en una tarde de tormenta. Era día de huelga en el Casino, lo que quiere decir que aquella tarde no *tocaba* concierto. Había comenzado á llover y, con esto, refugiádose la gente que allí habitaba á sus hoteles y fondas. La de Santander, si alguna había ido en espera de que aquello *pasase*, debía de



huir en aquel tranvía que aún se veía humear hacia la estrecha garganta por donde se le traga la Magdalena.

Todo quedaba desierto: la galería, la avenida del pinar, el camino de la segunda playa... En el *pañuelo*, cuyos bancos de madera relucían lavados por el aguacero, no había tampoco nadie.... más que Campuzano.

Parecía el genio de la tormenta. De aquella tormenta de mentirigillas, por supuesto. Con su elevada estatura realzada entónces por un descomunal sombrero de paja de feroces diámetros, su barba de un raro color y osadamente traída hacia adelante, sus ojos salientes, sus modales resueltos, casi agresivos, tenía un aspecto cómicamente legendario. Diríase que esperaba á algún *Fausto* de la ciudad, hacia cuya parte miraba, para obligarle á enamorarse de alguna de aquellas lindas forasteras, amigas suyas.

Entre saber que era un artista notable y aquella extraña impresión que me hizo, ello es que yo no descansaba mientras no logré trabar amistad con él.

Tormenta me siguió pareciendo luego, pero tormenta de verano. Y es que, como ella, hace bien y refresca y anima. Cuando saturado uno del empaque y las *tranquilidades* de imaginación de algún serio, ó hastíado de las seriedades de sí propio—que ¿quién es alegre consigo mismo?—acierta á encontrarse con Campuzano ¡con qué placer se recibe aquella lluvia de informalidades y de gracia en que su conversación envuelve á todos!

Nada de serenidad en ella, en serio ni en zumba. Campuzano va siempre derecho á la última exageración. Si le prohibieran la hipérbole, se moriría. Si cuando nació no hubiera encontrado en el mundo esa válvula para su imaginación exhuberante, se hubiera vuelto á la nada.

—«Aquello era morirse ¿sabes?—habría dicho al volver allí.—Figúrate que en el mundo hay que contar las cosas como son...» Cuando habla, es todo el sugeto quien habla; no solamente la boca, los ojos, la barba, las guías del bigote, los brazos y las piernas, el hongo, hasta aquella *chalina* flotante para cuya colocación definitiva jamás ha tenido calma.... todo toma parte en el discurso. Difícilmente se dará modo de decir más pintoresco que el de este pintor.

Modelo de nerviosos y primer ejemplo de ellos, sus nervios son de los de buena ley, de acero y no de ballena. No es de los exaltados que se desmayan, sinó de los que saltan. Es nervioso, al modo que debieron serlo Godofredo de Bouillón ó el Cid Campeador.

De Cantabria, Letras, Artes, Historia. Su Vida Actual. El Atlántico, Santander, 1890, pág. 38.

Se ríe, no ya de su sombra, que esto al fin fuera reirse de algo que no está en uno, mas de sí mismo, á obscuras. Con todo y con eso nunca ha tenido que mudar el rumbo á la conversación al acercársele un nuevo individuo. Sus zumbas son cosquillas, que no pinchazos.

Hombre es de los que más jugo sacan á la vida. A esta vida tan monótona y tan seca para algunos la exprime él como á una naranja. Lejos de él esas vagas melancolías que para los menos son provechosas, y que á los demás les pudren poco á poco el humor y el ingenio. Su pensamiento, como las figuras de casi todos sus cuadros—uno de los cuales, hecho expresamente para este libro, y valga el paréntesis, puede admirar abajo—nada en la luz meridiana, y el afamado artista vive y pinta, ama y piensa en pleno sol.

Lo bueno, lo noble, lo elevado y artístico, esté donde quiera, en el paisaje ó el libro, en los hombres ó las mujeres, instintivamente lo coge y lo guarda para sus buenos fines; lo otro lo recoge también y no le hiere; son parchazos que le hacen reir, y un presumido ó un vicioso le hacen á él, destacándose en el cuadro del mundo, la misma gracia que esos barcos que pintan los chiquillos, con el capitán con sombrero de copa... Lo que no se presta á ser admirado, servirá para ser reído; pero este feliz ha encontrado manera de que nada le ponga de mal humor. ¡Hombre extraño, que viene á demostrar cómo se puede estar siempre alegre por mucho talento que se tenga!

Por esto es que, como dice la gente, en todas partes se encuentra bien; podría ser anacoreta y podría ser cortesano. Santander, Madrid, el Polo, todo le da lo mismo; su mundo va en él y le lleva consigo. Delicioso en plática con las damas, no se aburre entre marineros, ni ellos de él.

Ni nadie, porque en verdad os digo que no hay dinero con que pagar la compañía de este hombre, igual en su amistad, famoso en el arte, ingenioso y divertido... é inexorable con quien le elogie.

ENRIQUE MENÉNDEZ.



De Cantabria, Letras, Artes, Historia. Su Vida Actual. El Atlántico, Santander, 1890, pág. 39.

ADOLFO DE LA FUENTE.

Eso de que la figura sea lo de menos en el hombre, es sentencia que hemos formulado algunos feos, y no ha de tenerse por acuerdo válido, siquiera ande escrito en adagios, pues que fué tomado en ausencia de gran parte de interesados y no ha sido aún sancionado por el visto bueno de las mujeres, consejo supremo en el asunto.

Bien le está al hombre ser, á su manera, hermoso, como le está bien á la mujer tener talento, también á su manera, que ni una ni otra excelencia piden ser iguales, ni adaptarse á un mismo ideal, en los dos sexos.

Quiere decirse que habrá hombre de tan supremas prendas morales y de intelecto que acierte á hacerse perdonar su ingrata facha material; mas todo perdón supone una deficiencia en quien le recibe, y siempre resultará que, á pesar de todas sus dulzuras, mejor es no tener que solicitarle, como es mejor estar sano que estar enfermo y remediarse.



A muchos feos con talento todo se les volverá desdeñar, delante de gentes, la gallarda planta de los que la tienen; pero que les proponga cualquiera de éstos, el de menos valía intelectual, venderles su apostura, y todos sus talentos han de parecerle al discreto poco precio para pagarla.....

Las mujeres son siempre mujeres, y su blanda sonrisa el premio con más afán codiciado de todos, y más de los de alma más superior, quienes mejor que los otros saben estimar en su punto toda belleza y agradecer todo halago.

Hasta han querido despechados buscar una especie de antagonismo entre la gentil presencia y la valía de alma, errada observación que, sin necesidad de acudir á recordar lo que se lee de la varonil hermosura de Gœthe ni de Byron y otros tantos, desmienten á cada paso muchos hombres de talento que hoy viven y que—sin ir más lejos ni acordarse de la Cámara de los diputados á donde ninguna dama de gusto se excusa de ir en hablando Moret ó don Alejandro Pidal—desmiente en no menor grado el elegante poeta cuyo nombre queda escrito arriba.

Alto sin demasía y grueso en proporción, bella cabeza, la barba recortada en anchas patillas, frente despejada y serena como el camino de sus pensamientos, nariz recta que con gran decoro sostiene las áureas gafas, voz armoniosa é insinuante, frase siempre culta y pertinente, natural distinción en el traje y los modales. Es lo mejor de esta gentil figura de hombre lo mucho que su distinción toma de la gallardía de su espíritu. Cuando aparece la Fuente en un salón ó teatro á leer versos, nadie, aunque no le conozca, puede ya, con solo verle, temer de esta lectura una vulgaridad ó un rasgo de mal gusto: sin que empiece á hablar, ya son del poeta la atención y el aplauso del concurso.

Poeta serio, á sus versos caracteriza siempre lo alto y honrado del asunto y el esmero de la forma; son siempre bien entonados y armoniosos como la voz con que los declama, limpios y tersos como van las prendas de su traje. La misma discreción y templanza del autor parece como que perjudican en ocasiones al buen color de estas lindas estrofas, que se parecen á veces demasiado y caminan como temerosas de alguno de esos atrevimientos de forma ó de pensamiento que resultan muchas veces felices y de éxito, á despecho del miedo con que el poeta los escribió juzgándolos extravagancia suya.

Más aficionado á traducir en hermosos versos castellanos lo mejor de algunos poetas extranjeros que á escribir composiciones originales, apenas se emplea en este trabajo sinó á instancia de algún amigo ó corporación que van á llamar á su

De Cantabria, Letras, Artes, Historia. Su Vida Actual. El Atlántico, Santander, 1890, pág. 67.

amabilidad con uno ú otro motivo, sea con el de acreditar con tan simpático nombre una publicación naciente ó con el de dar explendor á alguna solemne fiesta literaria. La voz de la caridad cuando llama á los generosos, la de la patria que reclama lauros para algún muerto ilustre, siempre encuentran eco en el corazón de este poeta, quien en tan buena amistad le tiene con el ingenio que puede presentarse á Adolfo de la Fuente como uno de los pocos á quienes estos versos llamados de circunstancias les salen buenos, y, más que buenos, excelentes. Hable por mí, sobre todo, la oda al marino Alsedo Bustamante.

Su bondad de alma y su fina educación jamás hallarán el elogio suficiente. Hay en la ciudad una casa que bien puede, sin agravio de nadie, calificarse de verdaderamente inhospitalaria para todo hombre templado y pacífico. No es tan suyo el defecto como del orden *arquitectónico* á que pertenece; pero á él se unen en este caso particular, extremando la dificultad de vivirla, la innata inquietud y suspicacia del carácter montañés, que allí impera como señor, condiciones que tales raíces tienen en él que el mejor criterio y la mayor cultura no aciertan siempre á extirpárselas ni impedir que dé el arbol frutos tan amargos ó poco sazonados como á cada hora se ve. Precisos han sido un carácter de angel, una discreción de sabio y un consejo tan claro que pueda con todo enojo y deshaga toda obcecación para que el secretario de nuestro Municipio, haya podido servirle, con tanta honra suya como provecho de los demás, durante tan dilatados años.

Obligado á cada paso á ello por su importante cargo, solicitado, cuando nó, de todo el mundo por su alto criterio é inagotable afabilidad, por sus múltiples y variados talentos, Adolfo de la Fuente es una de las figuras que más y con mejor derecho aparecen en cuantas muestras de cultura da Santander, y uno de los hijos de que, por cien conceptos, más orgullosa debe estar la madre Montaña.

Y allá vá, por remate, la mayor excelencia del sujeto. Adolfo de la Fuente, con todo lo que vale, no tiene ningún enemigo: nadie se le conoce, es más, nadie le concibe. ¿Qué ha hecho este hombre?

¿Qué hombre de talento no ha herido durante su vida á alguno, con su sola superioridad aunque no sea con otra cosa? De cuál no se ha querido en alguna ocasión rebajar el nombre y regatear la fama?...

Yo pienso si aquel perro que hasta no hace mucho tuvo don Adolfo, y le acompañaba en sus paseos, sería la envidia, que él había logrado materializar bajo la forma de perro flaco,—como que era un galgo—y á la cual había conseguido amansar y ponerle collar y manta.

ENRIQUE MENÉNDEZ.

ÉPOCAS CÉLEBRES MONTAÑESAS.

Sublevación cantábrica.

Apesar de haber quedado sometidos los cántabros á los visigodos en el reinado de Eurico, jamás, por espíritu de raza, soportaron pacientemente el imperio de los reyes, y en cuanto subió al trono Leovigildo en 572 inmediatamente se sublevaron.

Según el *Cronicón Emilaniense*, copiado en la *Crónica* de Assas, Leovigildo después de arrojar de la Bética á los imperiales se trasladó al Norte y apaciguó la insurrección, ocupando á Amaya y destruyendo sus fortificaciones.

Vencidos así de nuevo, los belicosos cántabros tuvieron que someterse incondicionalmente á los reyes visigodos.

De Cantabria, Letras, Artes, Historia. Su Vida Actual. El Atlántico, Santander, 1890, pág. 68.

EL FONDO PERSONAL DE LEONARDO TORRES QUEVEDO, EL ARCHIVO DE UN CIENTÍFICO DE EXCEPCIÓN

LUCÍA FERNÁNDEZ GRANADOS

Resumen: El objetivo de este texto es recordar la importancia de la figura de Leonardo Torres Quevedo, y en especial, la relevancia de su archivo personal aprovechando que uno de sus inventos más reconocidos, el transbordador del Niágara, cumple cien años.

El presente discurso se estructura en dos ejes principales. Por un lado, ofrece a modo de breve reseña la evolución de la producción científica que afecta al campo de estudio de los archivos personales, recalcando la importancia de los propios de científicos para la Historia de la Ciencia; y por el otro, da a conocer el alcance y contenido del de Leonardo Torres Quevedo como un referente en nuestro país para la Ciencia, la Historia y también la Archivística.

Palabras clave: archivos personales, archivos de científicos, Leonardo Torres Quevedo, Historia de la Ciencia, Patrimonio científico.

Abstract: The purpose of this text is to remind the importance of the figure of Leonardo Torres Quevedo, and especially the relevance of his personal archive, taking advantage of one of his most successful inventions, Niagara Spanish Aero Car.

This article is structured in two clearly separate parts. The first one provides an outline of the evolution of scientific production which is an integral part of the field of personal archives field, focusing on the importance of Scientifics' personal archives to History of Science. The second one describes a further scope and content of Leonardo Torres Quevedo´s personal archive as a model in our country to studies in Science, History and even Archiving.

Keywords: personal archives, Scientifics' archives, Leonardo Torres Quevedo, History of Science, Scientific Heritage.

La presencia y utilización de fuentes primarias documentales de carácter público en la investigación eclipsó durante largo tiempo la riqueza documental de los archivos existentes en el ámbito privado y su importancia para la investigación. Los estudios referidos al campo de los archivos personales en España, y más concretamente a los archivos personales de científicos, son más bien escasos.

Leonardo Torres Quevedo (1852-1936) fue uno de los científicos de referencia en nuestro país durante su época y prueba de ello es su legado personal. El archivo personal del inventor ha llegado hasta nuestros días como ejemplo de excepción en España en lo que a archivos personales de científicos se refiere.

El presente discurso se estructura en dos ejes principales. Por un lado, ofrece una breve reseña de la evolución de la producción científica que afecta al campo de estudio de los archivos personales, recalcando la importancia de los archivos personales de científicos para la Historia de la Ciencia; y por el otro, da a conocer el alcance y contenido del archivo personal de Leonardo Torres Quevedo como un referente en nuestro país para la Ciencia, la Historia y también la Archivística.

El objetivo de este texto es recordar la importancia de la figura de Leonardo Torres Quevedo, y en especial, la relevancia de su archivo personal, aprovechando que uno de sus inventos más reconocidos, el transbordador del Niágara, cumple cien años.

1. Breve recorrido por el panorama actual en los archivos personales de científicos en España,

La preocupación por los archivos personales tiene sus comienzos a nivel internacional en los años 50 del siglo XX, cuando el Consejo Internacional de Archivos[1] dedicó una sesión monográfica a los archivos privados, provocando la aparición de los estudios que sentaron las bases del interés ascendente por este campo de investigación.[2]

El objetivo principal del CIA era asegurar su protección, debido a que al pertenecer al ámbito de lo particular/privado se desconocía gran parte de este patrimonio documental. Este es el caso del archivo personal de Leonardo Torres Quevedo.

Los estudios se basaban en su mayoría en las fuentes provenientes de los fondos custodiados por instituciones de carácter público –como consecuencia del acceso a los mismos- mientras que los archivos, bibliotecas y museos privados, bien familiares, particulares, de asociaciones, de empresas, etc., quedaban en un segundo plano, convirtiéndose en los grandes desconocidos. Una de las razones de esta situación proviene de su condición privada y la mayor dificultad de acceso a los mismos, o incluso el total desconocimiento de su existencia para los propios investigadores.

Sin embargo, la sensibilización por la protección del patrimonio privado, y en particular, por el personal, ha ido en aumento. La preocupación es cada vez mayor y proveniente de diferentes colectivos sociales. La Historia de la Ciencia experimentó una gran evolución después de descubrir estas fuentes primarias. Este desarrollo de la Historia de las Ciencias de manera autónoma produjo un interés a su vez por la Historia social de las ciencias contemporáneas.[3]

---

(1) A partir de este momento CIA, siglas para España, ICA en inglés.

(2) BLASCO MARTÍNEZ, Rosa María: «Los archivos familiares. Planteamiento general y cuestiones para el debate», en *Actas del VI Congreso de Historia de la Cultura Escrita*, *Vol. II*. Madrid: Calambur, 2002, págs. 391-403.

(3) *Les archives personnelles des scientifiques*, Paris. Archives Nationales, 1995, pág. 7.

El análisis de la producción historiográfica de nuestro país y de otros a nivel internacional, nos ayuda a tener en cuenta el contexto de partida específico para la protección y gestión de este tipo de fondos.

La historiografía específica del campo de los archivos personales representa un nivel porcentual mínimo en comparación con la producción en Archivística general o la existente relativa a otro tipo de archivos sobre los que se han desarrollado numerosos estudios monográficos. Las cifras disminuyen si además nos referimos a investigaciones sobre archivos personales de científicos.

A finales de los años 80, Guy Beaujouan recogió de manera sintética los diversos trabajos que se habían realizado en materia de archivos científicos en Francia, destacando los esfuerzos acometidos por los Archivos Nacionales y el CNRS.[4] Una década después, en 1995, se publica *Les archives personnelles des scientifiques* basada en estas experiencias.[5]

En 2008, Thérèse Chamarsson presentaba una guía sobre los fondos de científicos conservados en Francia, fruto del esfuerzo combinado entre diversas instituciones francesas. La autora creó un modelo de encuesta que fue distribuida a todas las instituciones francesas susceptibles de tener fondos de este tipo en sus dependencias. La ficha modelo constaba del nombre, lugar de nacimiento, fechas y campos de actividad profesional. El texto se centra en la localización de documentación generada por aquellos científicos que han trabajado en el mundo de las llamadas «sciences dures», provenientes de las Matemáticas, Astronomía, Ciencias de la Naturaleza y la Vida o Medicina, excluyendo a los de Historia y Arqueología, a excepción de prehistoriadores y etnólogos. Además la guía cuenta con un listado por orden alfabético, a partir de los nombres de los científicos, de los fondos personales que podemos encontrar en el abanico de las entidades francesas. Thérèse Chamarsson, defensora de la importancia de los archivos de científicos para escribir la Historia de la Ciencia, era consciente de la necesidad de contar con una herra-

---

(4) GUY, Beaujouan: *Los archivos y la historia de las ciencias y técnicas (experiencias dentro y fuera de Francia), en Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica: IV Congr. de la Soc. Esp. de hist. de las Ciencias*, coord. M. Estehan I'ifieiro, N. Garcia Tapia, etc., vol. I, Valladolid, 1988, págs. 97-103.

(5) *Les archives personnelles des scientifiques. Ibid.*

mienta de este tipo que permita al investigador acudir a las fuentes y conocer la potencialidad de las mismas.[6]

Por lo que respecta a España, las publicaciones específicas sobre archivos personales de científicos se circunscriben a los esfuerzos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y, en especial, a las aportaciones de Mar Caso Neira y Carmen Pérez- Montes Salmerón.

El primero de los artículos, publicado en 1999, presentaba el archivo personal de Marco Jiménez de la Espada, un estudio específico del fondo que contribuyó a difundir este conjunto en concreto; y una segunda publicación en 2003, donde nos habla ya de la importancia del patrimonio documental científico, destacando los tres tipos de archivos que se generan dentro de este marco de actuación: los archivos de los organismos responsables de la investigación que reflejan la actividad de las instituciones: archivos universitarios, de hospitales, de OPIs (…); los archivos de los laboratorios o de departamentos que reflejan exactamente la investigación día a día y los archivos de los distintos equipos de investigación y de los propios investigadores que son el testimonio de la actividad específica de los individuos y/o de los grupos, que reflejan la trayectoria y los pasos dados en sus investigaciones, la repercusión e influencias de sus trabajos y sus descubrimientos».[7]

A ello se une la cada vez más frecuente aparición de noticias en prensa sobre nuevas adquisiciones de este tipo de archivos en diversas instituciones. Los trabajos existentes hasta el momento se han centrado sobre todo en difundir y dar a conocer a la sociedad los nuevos fondos que se van descubriendo, incorporando, describiendo. Sin embargo, la existencia de investigaciones que intenten teorizar acerca

(6) CHAMARSSON, Thérèse: *Les archives des scientifiques XVIe-XXe siècle. Guide des fonds conservés en France*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2008.

(7) CASO NEIRA, Mar: *Aproximación al concepto de archivo científico: el Archivo de Marcos Jiménez de la Espada*. Madrid: Universidad Carlos III, Departamento de Biblioteconomía y Documentación, 1999 y PÉREZ-MONTES SALMERON, Carmen y CASO NEIRA, Mar: «La importancia de un patrimonio documental: los archivos de científicos» en *Archivos Universitarios e Historia de las Universidades*. Getafe: Instituto Antonio de Nebrija de Estudios sobre la Universidad, 2003, págs. 255-277.

del tratamiento de este tipo de fondos es más bien escasa[8] o se basa en la teoría general para los archivos públicos. Los diversos esfuerzos intentan proteger este tipo de archivos mediante su difusión y transferencia a la sociedad mientras que los estudios teóricos siguen bebiendo de las teorías iniciales de los años 80.

La tónica de las publicaciones analizadas pone de manifiesto las necesidades actuales para con los archivos personales y su tratamiento formal. A pesar de la aparente diversidad de cada uno de estos conjuntos patrimoniales debido a su naturaleza intrínsecamente individual, todos ellos presentan elementos comunes que es preciso estandarizar.[9]

La importancia de los archivos personales para cualquier tipo de investigación es indiscutible puesto que ofrecen información y aspectos diferentes a los que podemos encontrar en un archivo de titularidad pública.

---

(8) FERNÁNDEZ GRANADOS, Lucía: «Organización de archivos personales de científicos: el caso del f- LTQ», *8 Jornadas valor, sociedad y archivos: León, 5 y 6 de noviembre, 2015: Actas de las Jornadas;* «Los archivos de científicos: en busca de su valor económico y cultural» *7 Jornadas Archivando: la nueva gestión de archivos: actas de las jornadas: León, 6 y 7 de noviembre de 2014*; «Archivos personales "formación": valoración documental», *6 Jornadas Archivando la valoración documental: actas de las jornadas: León, Fundación Sierra Pambley, 7 y 8 de noviembre de 2013*; «La importancia de llamarse Torres Quevedo: los usos de la escritura de un ingeniero (1852-1936)», *Funciones y prácticas de la escritura: I Congreso de Investigadores Noveles en Ciencias Documentales*; «Spain is different, is it? El acceso a los documentos en los archivos privados», *5 Jornadas Archivando*.

(9) En este sentido destacan los esfuerzos del Grupo de Archivos Personales de la CAU, quienes están trabajando en la búsqueda de un cuadro de clasificación general. Última propuesta, disponible en:

http://cau.crue.org/Documents/GT/GTAP/XVIII_Jornadas_CAU_UCA_Cadiz_GT_Fondos_Personales_25_05_2012.pdf y el último Informe Grupo de trabajo de Archivos personales.

Curso 2014-2015. Disponible en:

http://wzar.unizar.es/uz/arch/XXIJORNADAS/Informe%20GT%20Fondos%20Personales.pdf

2. Leonardo Torres Quevedo un productor de excepción.

El análisis del productor del fondo es siempre el paso previo y esencial para conocer el propio conjunto documental preservado.

A lo largo del presente apartado daremos a conocer los principales hitos que han marcado la vida de Leonardo Torres Quevedo, realizando un periplo por algunos aspectos fundamentales de su vida, su contexto, la época, para comprender a su vez la formación progresiva del fondo.

Para la confección de este recorrido cronológico nos hemos servido de la publicación de su nieto en las *Actas del II Simposio Leonardo Torres Quevedo*, cotejando dichos datos con la documentación existente en el propio archivo.[10]

Así, el 28 de diciembre de 1852, nacía en Santa Cruz de Iguña (Cantabria) Leonardo Torres Quevedo. En el periodo comprendido entre 1862 a 1868 vivirá entre Bilbao e Iguña. El Bachillerato lo cursó en el Instituto Provincial de Bilbao, residiendo en la casa de sus familiares Concepción y Pilar Barrenechea. Posteriormente, pasará dos años en el Colegio de los Hermanos de la Doctrina Cristiana de París. Esta estancia marcará la formación lingüística de Leonardo, destacando el uso del francés por encima de otros idiomas no maternos.[11] Siguiendo el curso de su formación académica, en 1871 decide estudiar Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos en Madrid, habiéndose ya trasladado la familia un año antes. Sin embargo, en este momento, 1873, se producirá el sitio de Bilbao durante la Tercera Guerra Carlista, acudiendo al Batallón de Voluntarios Carlistas.

---

(10) TORRES-QUEVEDO TORRES- QUEVEDO, Leonardo: «Recuerdo personales y archivo familiar» en *Actas del II Simposio "Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra"* del 12 al 14 de agosto de 1991. Madrid: Universidad en el Real Valle de Camargo Cantabria, 1993, pp. 133-137. Son muchas las publicaciones que contienen aspectos biográficos del inventor. Hemos seleccionado la citada a modo de homenaje a uno de los artífices del cuidado y la pervivencia del legado de Leonardo Torres Quevedo, promotor e impulsor de su figura.

(11) TORRES-QUEVEDO TORRES- QUEVEDO, Leonardo: *Op. Cit.*, pág. 134.

Como señala Juan José de Azugaray: «los años pasan velozmente entre estudios, trabajos efímeros en el ferrocarril, diversas experiencias y las vacaciones en la Montaña».[12]

Los inicios de su vida profesional estuvieron marcados por la tónica descrita, además de sus constantes viajes entre Madrid e Iguña pero también al extranjero aprovechando la herencia que le dejaron las hermanas Barrenechea, quienes le profesaban un gran cariño tras su convivencia en Bilbao. Este momento coincide con sus reuniones en el Ateneo junto a Rodríguez Carracido, entre otros. En 1885 se casa en Portolín con Luz Polanco; será allí donde pruebe y ensaye su primer transbordador con su mujer a bordo del mismo. Durante una década, hasta 1895, viajará a Suiza donde su primera propuesta profesional de transbordador será rechazada. Continuará con sus tertulias en diferentes lugares y cafés como *El Suizo*, *La Elipa* y posteriormente *La Arcadia*, costumbre que mantendrá hasta su muerte.

A partir de este momento se dispara su actividad profesional, trabajando en diversos proyectos y campos a la vez, que verán la luz en diferentes épocas. Dos años antes de la fecha señalada, en 1893, el inventor había presentado su informe sobre las Máquinas algébricas a la *Académie des Sciences* de París. En 1900 presentaría su *Memoria sobre las Máquinas de Calcular* en la Academia Francesa para construir también la primera máquina, creándose un año después el Laboratorio de Mecánica Aplicada de Madrid, con una vida de tres décadas.

Entre 1902 y 1914 desarrollará su actividad ligada a aspectos varios de la Aeronáutica, en especial la transformación y mejora de los dirigibles, cuyas ideas verán la luz en su *Memoria del Globo Dirigible*. Tras obtener la patente, firmará contrato con la francesa Casa-Astra, la cual desarrollará diversos modelos de dirigible hasta el denominado Astra XV de 23.000 m^3.

A su vez inicia en 1902 el proyecto del *telekino* el cuál verá la luz en 1906 con su presentación y demostración de funcionamiento en el Abra de Bilbao junto al rey Alfonso XIII, por el que recibirá diversas felicitaciones.

En los siguientes años son varios los proyectos que prepara: en 1908, la construcción del Transbordador de Ulía en San Sebastián; en 1910, la propuesta de la Unión Internacional de Bibliografía y Tecnología Científicas para la confección del

(12) ALZUGARAY, JUAN JOSÉ: «Leonardo Torres Quevedo» en *Ingenieros egregios*. Madrid: Ediciones Encuentro, 1989, pág. 215.

Diccionario Tecnológico; un año más tarde, en 1911, se pone en marcha la construcción de otro de sus transbordadores, el del Niágara; los *Ensayos de Automática* no verán la luz hasta 1914, escrito crucial para el posterior desarrollo y construcción de los Ajedrecistas, la realización del llamado Segundo Ajedrecista no tendrá lugar hasta 1920. Además, es preciso señalar su colaboración con multitud de instituciones como representante y la continuación en su cargo de Director del Laboratorio de Automática hasta 1936.

La producción científica del ingeniero se mantiene constante año por año desde su primera publicación en 1895 sobre las máquinas automáticas, hasta 1930, momento en el que su salud comienza a resquebrajarse. Incluso algunos años presenta más de un artículo o propuesta.

Leonardo Torres Quevedo fue un pionero en multitud de campos, contribuyendo a la difusión del conocimiento generado y su transferencia a la sociedad, lo que nos permite afirmar que estamos ante un verdadero científico actual, un investigador I+D+i, a pesar de tratarse realmente de un inventor del siglo XIX. Las temáticas que abordó surgen de cada uno de sus proyectos en campos que van desde la Matemática hasta la Física, la Aeronáutica, la Cibernética, la Electromecánica e incluso la Didáctica. Los viajes realizados pretendían descubrir nuevos campos de investigación donde poder idear, desarrollar y aportar soluciones a las necesidades de ese momento.

La prolífica vida profesional de Leonardo Torres Quevedo se vislumbra a través de esta lista, que recoge una síntesis de sus logros y nos deja entrever la gran cantidad de aparatos y artilugios diseñados por el ingeniero, los cuales contribuyeron a mejorar muchos aspectos y necesidades del momento.

Las distinciones en vida y póstumas inundan su carrera: será nombrado Doctor Honoris Causa por las Universidades de París y Coimbra; recibirá el premio Echegaray 1916; quedará designado Presidente de la Real Academia de Ciencias en 1928 y miembro también de la Real Academia Española, entre otras condecoraciones nacionales e internacionales, y asimismo reconocimientos con carácter póstumo. Finalmente, y en los inicios de la Guerra Civil, muere el 18 de diciembre de 1936, con 84 años.

El interés de la sociedad por su persona, teniendo en cuenta la importancia de su obra, no tardará en hacerse patente a través de las sucesivas invitaciones realizadas a su hijo Gonzalo Torres Polanco para hablar, dar a conocer y difundir la obra de su padre. Destacan congresos como el de Namur, los días 26 a 29 de junio de

1956, o el de Cibernética de París (1951), pero también exposiciones como la organizada en La Haya o el Coloquio sobre las Máquinas Calculadoras.

Toda esta labor será recogida por su nieto, Leonardo Torres-Quevedo Torres-Quevedo, quien ha protegido el fondo y ha garantizado su conservación, siendo éste el promotor del presente proyecto de investigación ligado a la realización de una tesis doctoral en el campo de los archivos personales de científicos y siempre dispuesto a colaborar con cualquier iniciativa de difusión de la figura de su abuelo.[13]

En la actualidad son muchos los memoriales que nos recuerdan su importancia para la sociedad, los cuáles se presentan en diferentes formas de rendirle homenaje: nombres de calles; el Instituto de instrumental científico «Leonardo Torres Quevedo»; multitud de centros de diverso tipo; institutos de enseñanza y otros edificios portadores de su nombre; la propia fundación homónima, «Fundación Leonardo Torres Quevedo», ubicada en la capital de la Comunidad Autónoma que lo vio nacer, en Santander, Cantabria; la propia familia Torres-Quevedo; los múltiples actos, cursos, exposiciones en los que de algún modo se ha conmemorado su obra, el premio Milestone concedido en 2006, o el reciente Doodle conmemorativo, en 2012.[14]

Son múltiples y diversos los títulos que se han publicado en memoria del inventor. Traemos a colación aquí algunos de ellos por su relevancia, para acercarnos a la figura de Leonardo Torres Quevedo y a la sociedad de su momento.

Es preciso diferenciar entre la bibliografía existente las publicaciones realizadas por el inventor, siendo ya un maestro para muchos en su época, y las realizadas *a posteriori* en estudios sobre su vida, sus inventos y su contexto histórico.

La bibliografía y los trabajos en los que aparece la figura de Torres Quevedo son un indicador de la relevancia de nuestro personaje. El desarrollo de inventos pioneros aplicados a las diversas facetas y necesidades de la vida, lo convirtieron en

---

(13) Muestra de ello es la colaboración en muchas de las iniciativas y publicaciones realizadas sobre la figura de Leonardo Torres Quevedo y la autorización de consulta del fondo a varios investigadores, como se ha apuntado anteriormente.

(14) *Leonardo Torres Quevedo, nuevo «doodle» de España* [en línea] (Consultado en 27-04/2015) Disponible en:

http://www.lavanguardia.com/internet/20121228/54356674226/leonardo-torres-quevedo.html

un «business man», en un científico-empresario, como pocos del momento, a imagen y semejanza de muchos investigadores actuales que compaginan el trabajo científico con una labor empresarial que a su vez les permite desarrollar sus ideas científicas.

La obra biográfica de Leopoldo Rodríguez Alcalde, encargado de redactar la primera biografía oficial sobre el inventor, nos ofrece un retrato caracterizado por el componente humano, llevado a cabo a través del prisma de un hombre de Letras.[15] Una visión del ingeniero donde prima su faceta científica y donde se dan a conocer los detalles de sus inventos y el funcionamiento de los mismos es el libro del profesor José García Santesmases, quien hace un mayor hincapié en la faceta profesional, y en la descripción detallada de la obra del genial inventor.[16]

La Asociación de Amigos de la Cultura Científica, se convertirá a partir de la década de los años 80 en uno de los colectivos impulsores de la figura de Leonardo Torres Quevedo. La publicación de multitud de trabajos da a conocer las diversas facetas e inventos de Torres Quevedo. Fruto de su actividad encontramos títulos como: *Leonardo Torres Quevedo: Europeo preorteguiano e ingeniero español universal*[17] o la publicación titulada *Textos molledenses*, relacionada con la conmemoración del cincuentenario de la muerte de Leonardo Torres Quevedo.[18] *En torno a Torres Quevedo* de Francisco González de Posada, cuenta con un anexo final a modo de dossier de prensa de todas las noticias generadas en aquel momento sobre la conmemoración de la muerte de Leonardo Torres Quevedo pero sobre todo relativas a la polémica sobre el monumento en honor al ingeniero.[19]

---

(15) RODRÍGUEZ ALCALDE, Leopoldo: *Biografía de D. Leonardo Torres Quevedo*. Santander: Diputación Provincial de Santander, 1974.

(16) GARCÍA SANTESMASES, José: *Obra e inventos de Torres Quevedo*. Madrid: Instituto de España, 1980.

(17) GONZÁLEZ DE POSADA, Francisco: *Leonardo Torres Quevedo: europeo preorteguiano e ingeniero español universal*. Santander: Amigos de la Cultura Científica, 1986.

(18) *Textos molledenses: (relacionados con la conmemoración del cincuentenario de la muerte de Leonardo Torres Quevedo)*. Santander: Amigos de la Cultura Científica, 1987.

(19) GONZÁLEZ DE POSADA, Francisco: *En torno a Torres Quevedo: Prólogo de la Conmemoración del Cincuentenario de su muerte (18.12.1986)*. Santander, Amigos de la Cultura Científica, 1987.

Una década después, la misma asociación impulsará la realización de tres simposios en torno a la vida, obra y tiempo de Leonardo Torres Quevedo como señala su propio título.[20] Interesantes son las intervenciones y aportaciones de Leonardo Torres-Quevedo Torres-Quevedo, nieto del inventor, quien tiene varios textos donde facilita nuevos detalles sobre su abuelo y sobre el archivo personal del mismo.

Leonardo Torres Quevedo, precursor de la informática. Valoración pormenorizada y contextualizada de la singularidad histórica de su obra como creador de la Automática es el título de la tesis doctoral realizada por Alfonso Hernando González, texto concreto de un aspecto de la obra del ingeniero.[21]

En 2003, Manuel de la Fuente Merás realiza dos propuestas para recuperar la figura de Torres Quevedo desde el ámbito educativo.[22]

Hasta el momento sólo hemos mencionado referencias bibliográficas en castellano, pero existen incluso en vida del inventor diversas publicaciones en otros países del mundo subrayando sus aportaciones y revisando sus trabajos, proyectos

---

(20) Tres son las publicaciones que se realizaron: *Actas del I Simposio: «Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra» del 7 al 11 de septiembre de 1987*. Madrid: Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón, 1994; *Actas del II Simposio: «Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra» del 12 al 14 de agosto de 1991*. [Madrid]: Universidad en el Real Valle de Camargo Cantabria, 1993; *Actas del III Simposio: «Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra» del 24 al 28 de abril de 1995*. Madrid: Pozuelo de Alarcón, 1999.

(21) HERNANDO GONZÁLEZ, Alfonso: *Leonardo Torres Quevedo, precursor de la informática. Valoración pormenorizada y contextualizada de la singularidad histórica de su obra como creador de la Automática*. Madrid: Faster, 1995. El archivo personal de Leonardo Torres Quevedo cuenta con un ejemplar y con correspondencia entre el autor y el nieto del inventor quien ayudó y puso a disposición del autor el material necesario, ES/39005/ APLTQ/ Biblioteca 81/Libro 260/8828.

(22) FUENTE MERÁS, Manuel de la: *Leonardo Torres Quevedo: Proyecto educativo para la recuperación de su figura*. Palma de Mallorca: Cive, Uib, 2003; y FUENTE MERÁS, Manuel de la: «"Leonardo Torres Quevedo" en su 150 aniversario», *1ªs Jornadas de Innovación e Investigación Educativa*, Gobierno de Cantabria, Santander 2003.

que destacaron por ser el origen de muchos otros en distintos campos de la Ciencia. Estas citas y referencias continúan hasta la actualidad de nuestros días con la aparición de noticias o nuevas aportaciones sobre todo a través de Internet.

En este sentido, no podemos dejar de citar a Maurice d'Ocagne, matemático francés y amigo de Leonardo Torres Quevedo, quien escribió varios trabajos sobre las teorías del ingeniero.[23] Otros trabajos posteriores de autores extranjeros son por ejemplo los de Brian Randell, contando con varios ejemplares el archivo personal del inventor.[24]

Por último, señalaremos una de las publicaciones del Instituto de Ingeniería Eléctrica y Electrónica (IEEE), asociación mundial de técnicos e ingenieros dedicada a la estandarización y el desarrollo en áreas técnicas,[25] entidad que concedió a su vez el premio Milestone al telekino, cuyo acto de celebración tuvo lugar en 2007 en Madrid.

Su archivo personal reflejo de su vida, de sus actividades, preservado y enriquecido por la familia, nos abre el camino a nuevas realidades y posibles estudios de investigación para la Historia de la Ciencia en todos los campos en los que trabajó, para la Historia de la Terminología científica, pasando por los campos de la Archivística, la Biblioteconomía o la Museología, dando respuesta y contextualizando unos bienes patrimoniales de carácter histórico y científico.

---

(23) OCAGNE, Maurice D': «L´Oeuvre mécanique de Leonardo Torres Quevedo» en *Revue Générale des Sciences pures et aplliqués*. París: O. Doin et Fils, Editeurs, 1916; «Torres Quevedo et son ouvre mécanique» en *Revue des Questions Scientifiques*. Paris: Imprimerie Polleunis et Ceuterick, 1938.

(24) RANDELL, Brian: «From analytical engine to electronic digital computer: the contributions of Ludgate, Torres and Bush» en *Annals of History of Computing*, vol. 4, vº 4, 1982, págs. 327-341; *Origins of Digital Computers: Selected Papers*, 3rd edition, Springer-Verlag, Berlin 1982 (Incluye: *Essays on Automatics - Its Definition - Theoretical Extent of its Applications* (original de 1914) y *Electromechanical Calculating Machine*, de 1920).

(25) J.A.N. LEE: *Computer Pioneers*, IEEE Computer Society Press, 1995.

3. El archivo personal de Leonardo Torres Quevedo (f-LTQ).

El fondo Leonardo Torres Quevedo (f-LTQ)[26] ha llegado hasta nuestros días gracias a una transmisión cuidada realizada por los hijos mayores de la familia Torres-Quevedo. De este modo, fue conservado primero por su hijo Gonzalo Torres-Quevedo, seguido de su nieto con el mismo nombre del inventor, Leonardo Torres-Quevedo Torres- Quevedo, y en la actualidad por el bisnieto Carlos Torres-Quevedo.

Físicamente el fondo se ha conservado en Madrid, en dependencias de la familia, hasta que fue trasladado en 2011 a Cantabria donde se encuentra en la actualidad, fruto de un proyecto de investigación relacionado con archivos personales acompañado de la descripción y tratamiento archivístico del fondo del ingeniero.[27]

La localización de otros bienes patrimoniales que nos ayudasen a completar el conocimiento de la vida y obra de Leonardo Torres Quevedo fue una fase integrada en el proyecto mencionado. Éramos conscientes de que debía existir documentación del inventor no sólo en su archivo personal sino también en otras entidades, instituciones u organismos con los que Leonardo Torres Quevedo mantuvo relación o bien llevó a cabo gestiones, las cuales conservan dichos testimonios, y también en manos de otros miembros de la familia.[28] Además, el Museo Torres Quevedo, situado en la Escuela Politécnica de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, es el espacio actual donde se encuentran los principales inventos desarro-

---

(26) ismo: f=fondo L=Leonardo T=Torres Q=Quevedo.

(27) El acuerdo de cesión temporal se firmó el 3 de febrero de 2011 entre Don Federico Gutiérrez Solana, Rector de la Universidad de Cantabria y Presidente de la «Fundación Leonardo Torres Quevedo», y el ingeniero y Patrono Vitalicio de la Fundación Leonardo Torres Quevedo, D. Leonardo Torres-Quevedo Torres- Quevedo, representante de la familia.

(28) Conocemos también por conversaciones con Leonardo Torres-Quevedo (nieto) y algunos miembros más de su familia de la posible existencia de documentación en los domicilios de otros nietos. La cantidad de documentación no es mucha, puesto que el grueso del archivo había sido custodiado por éste, y primero por su padre, Gonzalo Torres-Quevedo.

llados por Leonardo Torres Quevedo en el Laboratorio de Automática, entre los que destacan el telekino, las máquinas de calcular, el ajedrecista, una maqueta a escala del transbordador, e incluso, el escritorio que usaba Leonardo Torres Quevedo.[29] Existe también un husillo sin fin en una de las dependencias de la Real Academia de Ciencias de Madrid. Son muchas más las instituciones que *a priori* deben albergar documentación relacionada con Torres-Quevedo pendientes de visitar en planes de futuro para la continuación en la puesta en valor de la figura de Leonardo Torres Quevedo a través de su archivo personal. Recuperar el itinerario documental nos permite tener una visión mucho más completa del personaje, su obra y su tiempo.

Las diversas fases del tratamiento archivístico: identificación, clasificación, ordenación, descripción, valoración, selección o eliminación, difusión y acceso aplicadas a dicho conjunto documental vienen derivadas de las necesidades que presenta cualquier fondo documental, sin que sea exclusivo de los archivos personales.[30]

El archivo personal de Leonardo Torres Quevedo descrito basándonos en los criterios internacionales vigentes para cada bien patrimonial cuenta con un total de 9910 registros, los cuales conforman tres realidades diferenciadas: el fondo documental, el fondo bibliográfico y los objetos de museo.[31] La identificación de las categorías existentes atendiendo a la documentación que posee el fondo nos proporcionó pistas para la posterior clasificación del mismo y su ordenación.

La necesidad de registrar y de interconectar los diversos registros catalográficos generados por la descripción a través de los instrumentos de consulta es el procedimiento clave para recuperar dicha información, ese es el objetivo final de todas las labores que se realizan en un archivo, que sus productos sirvan para poder dar un acceso más rápido y eficaz a la documentación y que sea el propio usuario el que busque la información filtrando los resultados según sus intereses. Para ello hemos generado un Sistema de Información Integral gestionado por un nivel lógico supe-

---

(29) *Museo Torres Quevedo* [en línea] Consultado: 04/03/2015. Disponible en: http://www.upm.es/institucional/UPM/MuseosUPM/MuseoTorresQuevedo

(30) CRUZ MUNDET: *Manual de archivística*. Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1994, págs. 238-239.

(31) La amplitud del fondo documental y la situación de las máquinas en Madrid, ha determinado que la división museográfica se haya propuesto para fases futuras.

rior dominado por la existencia de un listado de términos normalizados, capaz de ofrecer registros descriptivos adaptados a cualquier tipología patrimonial, ya pertenezca al campo de los archivos, bibliotecas o museos. La estructura relacional del sistema que proponemos se encuentra desarrollada para la interfaz o módulo de descripción, pudiendo añadirse otros paquetes de gestión de usuarios, préstamos, control medioambiental del fondo, o cualquier otra función que se requiera.

El proceso de descripción de los tipos documentales se ha realizado gracias al sistema de gestión de información mencionado descendiendo hasta el nivel de unidad documental simple, consiguiendo de este modo el mayor nivel de detalle posible.

3.1. El fondo de archivo: f-LTQ.

El fondo de archivo que ha llegado hasta nuestros días está formado por los documentos generados y conservados por Leonardo Torres Quevedo, así como por la documentación referida a su persona en otras instituciones.

El primer documento datado del fondo es de 1859 y llega hasta 1936, momento del que contamos con algunas anotaciones sobre el reciente fallecimiento de Leonardo Torres Quevedo y el traslado de sus restos mortales. Un total de 7322 unidades documentales componen el fondo documental. Las tipologías que encontramos en él van desde todo tipo de fotografías (placas de vidrio, negativos, positivos, albúminas…), pasando por postales, tarjetas personales, correspondencia, instancias, actas, estatutos, borradores, notas, diseños, memorias, informes, telegramas, patentes, pagos, recibos, contratos, gráficos, cálculos, cuentas, presupuestos, proyectos…

El fondo de archivo está formado en un noventa por ciento por soporte papel, cuyas dimensiones varían desde diseños o planos realizados en medidas que aún no estaban estandarizadas, con dimensiones mayores al DIN A0, hasta diminutos trozos de papel con anotaciones diversas, o bien, tarjetas personales.

La tipología del papel también es variada, así como sus calidades; hallamos: papel verjurado, con y sin filigranas, papel heliográfico, distintos tipos de papel fotográfico, papel de cebolla y papel prensa, presentando éste mayores problemas de conservación junto con los diversos tipos de papeles fotográficos, mucho más inestables que el resto.

Con respecto a las tintas, varios tipos se identifican. Las tintas datan de mediados del siglo XIX, son básicamente negros y azules, pero se emplean también diversos colores- rojos, verdes- sobre todo en el caso de los bocetos y diseños, y por supuesto el lapicero, siempre presente.

Los idiomas en los que está escrita la documentación van desde la lengua materna del productor, el castellano, al francés, el inglés, el alemán, el italiano, el portugués y el esperanto.

El estado de conservación es muy bueno en líneas generales, aunque hay algunas piezas afectadas por manchas y lagunas producidas por la humidificación accidental de algunas unidades de instalación.

El fondo documental de Leonardo Torres Quevedo ha sido clasificado atendiendo básicamente a criterios orgánicos, puesto que la clasificación funcional se ve limitada en este tipo de archivos. Esto nos permite comprender mejor la vida del productor, su evolución cronológica, frente a una clasificación funcional más propia de una institución viva o de una empresa donde la identificación de unas funciones o servicios es clara y pertinente para su correcta clasificación.[32] La descripción total antes de la clasificación y ordenación definitiva, nos permitió dotar de categorías a todos los niveles del conjunto llegando hasta el mayor detalle, resultando diecisiete secciones para el cuadro de clasificación. Estas secciones se dividen a su vez en sub-secciones y éstas en series documentales. Para facilitar la identificación y la agrupación física e intelectual de los documentos, se hace corresponder un código a cada título del cuadro de clasificación. La numeración utilizada para expresar su orden lleva unos criterios alfanuméricos. Las letras siguen el orden del alfabeto, mientras que los números comienzan por el 100 pudiendo generar hasta 999 opciones, siendo aplicable a cualquier otro archivo personal.[33]

---

(32) *XVIII Jornadas de Archivos Municipales Pilares de la e-administración: Cuadro de Clasificación y Tesauro*. [Madrid]: Comunidad de Madrid [Publicaciones], 2010.

(33) Hemos combinado la técnica seguida por el Grupo de Archiveros de la CAU, Conferencia de Archiveros Universitarios, cuya propuesta está consultable en línea: http://cau.crue.org/Documents/GT/GT-AP/1105_cau_burgos_jornades_ponencia.pdf y la propuesta de Jordi Andreu para la clasificación de archivos personales, quien trabaja en el proyecto mencionado anteriormente.

Para la ordenación de las series, seguimos el criterio cronológico combinado con el alfabético en ciertos casos, como es el de la correspondencia.

Este sistema es extensible hasta el nivel más concreto, hasta la unidad documental simple que nos servirá a su vez para conocer al completo la documentación de un fondo, de la forma más exhaustiva. Según las posibilidades de gestión de la documentación el nivel de tratamiento archivístico será capaz de ir descendiendo hasta el nivel expresado. A continuación se especifican las secciones y aquellos documentos que componen cada sección del cuadro de clasificación.

A 100 Identificación y organización personal.

La primera sección, A 100, es la primera de las clases propuesta, es orgánica, denominada *Identificación y organización personal*, y como el propio título indica, aglutina toda aquella documentación que nos permita describir a la persona y sus actividades más personales, en este caso, la del ingeniero Leonardo Torres Quevedo.

B 100 Gestión de Bienes y Recursos.

La documentación que se ha conservado y que podemos clasificar dentro de la sección *B 100 Gestión de Bienes y Recursos* está relacionada con asuntos derivados de la vivienda familiar y de las diversas cuentas bancarias, tanto nacionales como internacionales, así como sus fondos e inversiones. Las tipologías documentales más comunes que encontramos son: la correspondencia, los recibos, los cheques, facturas…

D 100 Gestión de la actividad profesional: ámbito público.

La tercera clase, la relativa a la Gestión de la actividad profesional en el ámbito público, nos permite conocer las diversas funciones de Leonardo Torres Quevedo en cada una de las instituciones para las que ha trabajado a lo largo de su vida.

Para esta sección es preciso resaltar que debido al volumen de documentación y a su relevancia, algunos productos científicos generados por el inventor y debido a su identidad poseen una sección específica del cuadro de clasificación, aquello que aparece en el mismo con la advertencia: «Véase la sección X». Para el resto de ámbitos científicos de actuación y las instituciones para las que nuestro productor trabajó se aplican los criterios descritos.

E 100 Gestión de la actividad profesional: ámbito privado.

Lo mismo sucede con los inventos derivados del ámbito privado, donde no encontramos ya instituciones sino empresas privadas, sección E 100. Éstas a su vez han recibido también una doble clasificación. En primer lugar aquellas empresas en las que se ha trabajado en colaboración, por ejemplo, la Casa-Astra y otras de creación propia, como la *Niagara Spanish Aerocar S.L.*

F 100 Proyección social y G 100 Representación social.

Las siguientes secciones F 100 y G 100 recogen la relación de Leonardo Torres Quevedo con otras instituciones no relacionadas con la vida laboral sino con la parte social con las que el productor del fondo mantuvo algún tipo de relación. Hay una distinción entre aquellas que son nacionales y las internacionales.

H 100 y M 100 (Secciones dedicadas a inventos).

Desde la sección H hasta la M hemos recogido toda la documentación generada por cada uno de los inventos desarrollados por Leonardo Torres Quevedo.[34]

N 100 Proyección del fondo Leonardo Torres Quevedo

La sección N 100, hace referencia a la proyección de la figura de Leonardo Torres Quevedo tras su fallecimiento, y cuya documentación fue incorporada al fondo por las generaciones sucesivas de la familia. De este modo, gracias al cuadro de clasificación podemos conocer qué tipo de documentación y sobre todo cuáles son las actividades u homenajes que se han realizado en honor del inventor.

Ñ 100 Conservación del fondo.

Y por último, la Ñ 100 es la sección en la que hemos agrupado toda la documentación relativa a proyectos, iniciativas o simplemente documentación, instrumentos de consulta del fondo que nos permiten continuar con su preservación y que están relacionados íntimamente con el propio devenir y gestión del archivo.

---

(34) Consideramos que esta práctica ayudará no sólo al técnico a la hora de localizar la documentación sino al posible usuario del fondo.

Los instrumentos de descripción son los productos secundarios generados por los profesionales técnicos, ya sean de un archivo, biblioteca, museo, centro de documentación… que nos permiten conocer qué hay en el interior de los fondos custodiados por las instituciones. Su consulta nos facilita el acceso al fondo, las características del mismo, el tipo de documentación existente y qué es lo que podemos encontrar. Son una herramienta imprescindible que hasta la fecha, y en sus diferentes modalidades, formatos y soportes, ha logrado acercar al usuario a la documentación, haciéndolo participe de ésta. De la labor descrita en el apartado anterior se obtienen diversos productos.

Tras el estudio del fondo Leonardo Torres Quevedo hemos elaborado los instrumentos de descripción propios de un archivo a través de los cuales podemos comprender su archivo personal a distintos niveles: desde nivel de fondo hasta el nivel de unidad documental. La identificación y posterior descripción individual de cada una de las unidades documentales que componen el fondo nos ha permitido trabajar con los extremos existentes, es decir, ofrecer una visión global, una primera aproximación a los bienes culturales que lo componen, y una versión pormenorizada, gracias a la elaboración del catálogo de su archivo personal. Al cuadro de clasificación se añaden otros instrumentos de consulta y control del fondo.

A continuación trataremos en detalle cada uno de estos productos ligados al fondo de Leonardo Torres Quevedo que son el inventario, el catálogo, las fichas descriptivas del fondo y del productor, ISAD (G) e ISSAR (CPF), respectivamente.

Así, cuando nos referimos al inventario general estamos aludiendo en realidad al registro topográfico como el instrumento de control que relaciona correlativamente el contenido de cada una de las unidades documentales del archivo, generando un listado total del número de documentos que componen el fondo, dando a conocer los aspectos fundamentales para la identificación de la unidad y su recuperación según su ubicación.[35] El primer registro de control de la documentación se realizó previo a su traslado desde la ubicación anterior para su estudio y descripción, basado en un modelo de transferencia tipo donde se detallaba el contenido de las unidades de instalación, la fecha y un apartado de observaciones.

---

(35) ARÉVALO JORDAN, VÍCTOR HUGO: *La descripción propiamente dicha. Los inventarios*. [en línea] (Consultado: 06-05-2015). Disponible en: http://www.mundoarchivistico.com/?menu=articulos&id=273

El instrumento de consulta y descripción por excelencia de un fondo en cuanto a la información que contiene y sobre todo su nivel de destalle es el catálogo. El *Diccionario de Terminología Archivística* del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte lo define como: «instrumento de referencia en el que, con la finalidad de informar sobre una materia u objeto específico, se describen unidades documentales relacionadas por su autor en razón de una afinidad temática, cronológica, paleográfica o formal o por otro criterio subjetivo establecido de antemano».[36]

El catálogo del archivo personal del científico Leonardo Torres Quevedo nos permite conocer al máximo nivel de detalle todos y cada uno de los documentos que integran el fondo. Su presentación se basa en el desarrollo del cuadro de clasificación analítico, con la descripción de los distintos niveles, acompañado a su vez de un índice general donde se recogen los topónimos, los nombres propios y las tipologías documentales para agilizar el uso del mismo en su versión en papel ya que el SII permita la búsqueda aleatoria.

También es preciso mencionar otras herramientas elaboradas para ayudar al conocimiento del fondo y su productor como son las fichas ISAD (G) a nivel de fondo, y la propia del productor ISAAR (CPF) que describen de manera sintética todo el trabajo de descripción realizado para conseguir difundir dicha información a todos los públicos, general y erudito. Sirven de guía y son de gran utilidad para acercarse a un fondo determinado y conocer la documentación que integra dicho fondo. Las fichas describen en primer lugar el archivo personal del inventor a nivel de fondo, y la segunda describe al propio productor, en este caso son muy similares al tratarse de archivos personales.[37]

---

(36) Definición de Catálogo. Disponible en:

http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/areas-cultura/archivos/mc/dta/diccionario.html?searchfield_hidden=%23inicio&searchfield=cat%C3%A1logo#_c

(37) Todos los instrumentos de consulta y control mencionados están pendientes de publicación.

3.2. El fondo bibliográfico: f-LTQ.

El fondo bibliográfico de Leonardo Torres Quevedo está constituido principalmente por su biblioteca científica, integrada por: monografías, separatas, artículos, anuarios, diccionarios, enciclopedias y publicaciones seriadas (revistas y periódicos) que conservan sus trabajos, y también las publicaciones que lo citan así como otras temáticas de interés del productor. Cuenta también con una ingente cantidad de recortes de prensa, en la mayoría de los casos relativos a su persona o a sus inventos. Leonardo Torres Quevedo contaba ya en su momento con un servicio de avisos a través de una agencia de prensa encargada de notificar cualquier nueva publicación sobre su persona. De su biblioteca personal destaca algún ejemplar curioso, que se sale de la tónica del fondo, sobre el bocado y la martingala, aparejos aplicados a la hípica. Si pudiera existir algún ejemplar más creemos se debe encontrar en dependencias de la familia como parte de su biblioteca familiar. El fondo bibliográfico suma un total 2559 registros.

El papel de las publicaciones seriadas es el de peor calidad y son algunos de los ejemplares que forman la biblioteca los que se encuentran más deteriorados.

El fondo dispone además de diversos tipos de rollos de películas, así como CD-ROMS y DVDS, y una larga lista de efímeros: pósters, carteles, folletos, tarjetas, invitaciones, impresos en papel. Su estado de conservación es bueno en general.

El tipo de encuadernaciones que hallamos en el material bibliográfico es muy variado, van desde encuadernaciones muy simples a otras de gran calidad. Las más sencillas las hallamos en las separatas, realizadas con una cubierta muy fina y cosida, muchas de ellas se encuentran desgajadas por su fragilidad. El extremo opuesto pasa por una encuadernación de calidad, con su cosido, con las cubiertas duras, realizadas en diversos materiales, contando algunas piezas con incrustaciones de metal, telas como el terciopelo, o la piel.

3.3. El fondo museográfico: f-LTQ.

El fondo museístico recuperado entre las cajas trasladadas desde Madrid alberga tres objetos:[38] banda honorífica de la Legión de Honor francesa,[39] bolígrafo suvenir del transbordador del Niágara y moneda, Trade Dollar de Niagara Falls (1979) en conmemoración del «The Great Blondin 120th anniversary of famous walk».[40]

Este tipo de objetos patrimoniales contribuyen a aumentar el valor de un fondo y su riqueza. Su conservación permite conocer más aspectos de la personalidad y actividades desempeñadas por el productor y su contexto, pero sobre todo, en este archivo personal es de destacar que se puede reconstruir toda la realidad de un invento casi desde su concepción mental, trasladada a un borrador, pasando por el proyecto, los diseños, la patente y finalmente la máquina o el aparato.

Otro aspecto singular del fondo Torres Quevedo es que se trata de un fondo «en formación». El archivo está vivo, ya que a estos fondos originales se suma el mantenimiento de un dossier de documentación relativo a la figura del productor obtenido mediante un sistema de alertas[41] establecido desde el inicio de la investigación que nos permite conocer si Leonardo Torres Quevedo es mencionado. Dicha información se completa con búsquedas específicas, ya que a pesar de la evolución de Internet es imposible no perder datos, o muchas veces muchos de éstos no son indexados por el metabuscador, desconociendo el proceder del mismo en estos casos. Esta labor de búsqueda es continuación de la iniciada por la primera generación heredera del inventor y que se ha mantenido hasta el proyecto actual, y que ahora está sistematizada gracias a diversos perfiles de búsqueda preestablecidos.

Pero el fondo personal del inventor aguardaba más sorpresas identificando otros tres fondos más no mencionados hasta el momento por las fuentes: una parte

---

(38) Es posible que muchas de las medallas u otros objetos sean los que se encuentran en las casas de otros familiares como parte de la memoria de su abuelo y sobre todo de sus logros personales.

(39) Se conserva guardado en una caja específica de la época.

(40) Inserta en una pequeña funda de plástico a medida.

(41) Utilizamos la aplicación que nos ofrece Google:
https://www.google.com/alerts?hl=es

del archivo personal de su hijo Gonzalo Torres- Quevedo; una parte del archivo personal de su nieto, Leonardo Torres-Quevedo Torres- Quevedo, y documentación del archivo familiar de los Barrenechea.

El fondo de la familia Barrenechea encontrado junto con la documentación del ingeniero Leonardo Torres Quevedo, forma un fondo con entidad propia, un archivo de tipo familiar que recoge la documentación generada por varios miembros de la familia durante un tiempo determinado cuyas fechas extremas conocidas van desde 1709 a 1892.[42]

Con un total de 232 unidades documentales simples, el fondo familiar de los Barrenechea posee en su mayoría documentación perteneciente a Manuel Fernando de Barrenechea, quien fuera Diputado general vizcaíno en el año 1762 encargado en dicho momento de preparar el regimiento de Cantabria, nieto de Francisco Fernando de Barrenechea y Erquiriño, Diputado general también, en los años 1709 y 1730, del cual poseemos documentación diversa.[43]

La tipología documental por excelencia de este fondo es la correspondencia. Una parte importante está compuesta por las relaciones por carta mantenidas entre Manuel Fernando y sus hermanos y entre todos ellos: José Manuel Fernando, Francisco Fernando, María Concepción, María Margarita, María Pilar y María Vicenta.[44] Antonia Josefa Barrenechea y Antonio Barrenechea son tíos de todos ellos, hermanos de Fernando Cayetano de Barrenechea, hijos a su vez de Francisco Fernando de Barrenechea y Erquiriño, cuñado de Francisco de Paula Rodríguez.[45]

Por otro lado, el fondo de Gonzalo Torres Quevedo, hijo de Leonardo Torres Quevedo e Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos al igual que su progenitor, continuador de la saga ya iniciada por su abuelo, Luis Torres de Vildosóla, está integrado básicamente por correspondencia familiar y profesional. Aunque también

---

(42) Algunos documentos no están fechados y no se dispone de ningún tipo de indicio o pista que nos pueda dar una datación aproximada.

(43) Manuel Fernando de Barrenechea [en línea] (Consultado: 01-06-2015) Disponible en: http://www.euskomedia.org/aunamendi/11439

(44) De esta última no estamos seguros, ya que no se lee correctamente el texto.

(45) Datos estos últimos deducidos de la información contenida en la documentación del fondo.

hallamos algo de documentación relacionada con la gestión de sus bienes y recursos, en especial, las relaciones con diversas entidades bancarias, y otra parte del fondo está formada por documentación relativa a sus actividades profesionales.

Este fondo no representa la totalidad del archivo personal de Gonzalo Torres-Quevedo y Polanco, del que tenemos noticias se encuentra disperso, tanto en casas familiares como en el Archivo del Museo del Ferrocarril de Madrid, integrado por documentación procedente de su actividad profesional en el Laboratorio de Investigaciones Ferroviarias, a saber: proyectos, trabajos técnicos en vías, desgastes y roturas de carriles, junto con documentación administrativa del propio laboratorio.

Y el tercero de los fondos localizados entre los papeles del fondo de partida es el de nieto del inventor, Leonardo Torres-Quevedo Torres-Quevedo, hijo a su vez de Gonzalo Torres-Quevedo, encargado de la custodia de los papeles de su abuelo, impulsor del proyecto de investigación mencionado y promotor de la idea de procurar un tratamiento archivístico al fondo personal de su abuelo.

Hasta este punto, es preciso destacar que todo lo explicado no es la tónica común entre los archivos personales conservados, y menos entre los archivos personales de científicos conocidos. Lo habitual es encontrar en su mayoría cartularios y fotografías, la variedad de tipologías documentales que podemos hallar en el fondo de Leonardo Torres Quevedo nos aporta multitud de información pudiendo inferir investigaciones desde cualquier óptica que se plantee al conjunto patrimonial.

En síntesis, el archivo personal de Leonardo Torres Quevedo es una fuente de primera categoría para profundizar en la propia figura del ingeniero y sobre todo para conocer muchos aspectos de la vida y la época que le tocó vivir, aportando información especial e individualizada que no se puede obtener de otro modo que consultando dicho fondo.

4. Reflexiones finales.

La conciencia de la relevancia en el ámbito privado de la documentación producida por una persona a lo largo de su vida para la historia y la sociedad tiene su origen en el propio productor del fondo, en la necesidad de preservar aquellos documentos que ha generado en su actividad como individuo y que le sirven de testimonio de sus acciones.

Pero además, ya no es solamente el propio productor quien siente un interés por la conservación de dicha documentación, derivado de los valores primarios del documento, sino que dichos conjuntos adquieren con el paso del tiempo un valor secundario para la sociedad.

La información que podemos extraer de estas fuentes será diferente a la que vamos a encontrar en las fuentes de carácter público, y más en el caso de los archivos personales, los cuales presentan una gran variedad de tipologías patrimoniales no presentes en otros fondos, bien sean públicos o privados, permitiendo ampliar horizontes para la investigación.

Antonio Castillo resalta la idea del microcosmos personal como engendrador de la realidad total de un mundo en evolución, «condición histórica de los documentos, de los vestigios de una persona en permanente diálogo con las demás realidades –políticas, sociales, económicas, religiosas o culturales– que escriben la vida del ser humano», vienen a definirse como las piezas del puzle general del archivo del mundo, de la memoria histórica, en definitiva, de la Historia de la Humanidad.[46]

La importancia de estos fondos radica en la expresión de la esfera «micro» de las personas inserta a su vez en el devenir general. Este aspecto aporta un valor añadido a cualquier archivo personal, y más si cabe cuando éstos no son documentos, libros u objetos que encontramos de manera aislada, sino que, como si de un contexto arqueológico se tratara, el contexto documental es primordial para comprender la realidad del conjunto.

Después de examinar el archivo de Leonardo Torres Quevedo podemos afirmar que se trata del archivo personal de un científico, compuesto por la documentación gestada por el inventor a lo largo de su vida. Dicho legado no sólo está formado por objetos de naturaleza archivística, sino que también cuenta con su biblioteca científica y con algunos objetos derivados de su actividad profesional.

El archivo personal de Leonardo Torres Quevedo es ejemplo característico del archivo de un científico de finales del siglo XIX y principios del XX, de un pro-

---

(46) CASTILLO GÓMEZ, Antonio: «Cultura escrita y sociedad» en *Cultura Escrita y Sociedad. De la Autobiografía a los ego-documentos: un fórum abierto*, Número 1, 2005, págs. 10-12.

fesional de su época. Las tipologías patrimoniales que en él se conservan son el reflejo de su actividad tanto pública como privada, personal o profesional.

El título elegido para este trabajo *El fondo personal de Leonardo Torres Quevedo, el archivo de un científico de excepción* revela que podamos referirnos al fondo personal de Leonardo Torres Quevedo como unos de los mejores y mayores exponentes de archivos personales de científicos del país, no sólo por la relevancia de su productor, de excepción, sino por el volumen de documentación y por la variedad tipológica documental preservada.

5. Bibliografía.

ACTAS del I Simposio: «Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra» del 7 al 11 de septiembre de 1987. Madrid, Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón, 1994.

ACTAS del II Simposio: «Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra» del 12 al 14 de agosto de 1991. [Madrid], Universidad en el Real Valle de Camargo Cantabria, 1993.

ACTAS del III Simposio: «Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra» del 24 al 28 de abril de 1995. Madrid, Pozuelo de Alarcón, 1999.

ALCALÁ CORTIJO, Paloma, CORRALES RODRIGAÑEZ, Capi Y LÓPEZ GIRÁLDEZ, Julia: *Ni tontas ni locas. Las intelectuales en el Madrid del primer tercio del siglo XX*. Madrid, Fecyt, 2009.

ALZUGARAY, Juan José: *Ingenieros Egregios*. Madrid, Ediciones Encuentro, 1989.

Les ARCHIVES personnelles des scientifiques, Paris, Archives Nationales, 1995.

BLASCO MARTÍNEZ, Rosa María: «Los archivos familiares. Planteamiento general y cuestiones para el debate», *Actas del VI Congreso de Historia de la Cultura Escrita*, Vol. II. Madrid: Calambur, 2002, pp. 391-403.

CARRILLO SALCEDO, Juan Antonio: «Prólogo», *Patrimonio científico de la Universidad de Sevilla*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2005.

CASO NEIRA, Mar: *Aproximación al concepto de archivo científico: el Archivo de Marcos Jiménez de la Espad*a. Madrid, Universidad Carlos III, Departamento de Biblioteconomía y Documentación, 1999.

CASTILLO GÓMEZ, Antonio: «Cultura escrita y sociedad», *Cultura Escrita y Sociedad. De la Autobiografía a los ego-documentos: un fórum abierto*, 2005, Número 1, págs. 10-12.

CHAMARSSON, Thérèse: *Les archives des scientifiques XVIe-XXe siècle. Guide des fonds conservés en France,* Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2008.

CRUZ MUNDET, José Ramón: *Manual de archivística*. Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1994.

FERNÁNDEZ GRANADOS, Lucía: «Organización de archivos personales de científicos: el caso del f- LTQ», *8as Jornadas Archivando: valor, sociedad y archivos: León, 5 y 6 de noviembre, 2015: Actas de las Jornadas*. León, Fundación Sierra Pambley, págs. 283-299.

FERNÁNDEZ GRANADOS, Lucía: «Los archivos de científicos: en busca de su valor económico y cultural», *7as Jornadas Archivando: la nueva gestión de archivos: actas de las jornadas: León, 6 y 7 de noviembre de 2014*. León, Fundación Sierra Pambley, págs.294-301.

FERNÁNDEZ GRANADOS, Lucía: «Archivos personales "en formación": valoración documental», *6as Jornadas Archivando la valoración documental: actas de las jornadas: León, Fundación Sierra Pambley, 7 y 8 de noviembre de 2013*. León, Fundación Sierra Pambley, pp. 174-181.

FERNÁNDEZ GRANADOS, Lucía: «La importancia de llamarse Torres Quevedo: los usos de la escritura de un ingeniero (1852-1936)», *Funciones y prácticas de la escritura: I Congreso de Investigadores Noveles en Ciencias Documentales*. Madrid, págs.77-823.

FERNÁNDEZ GRANADOS, Lucía: «Spain is different, is it? El acceso a los documentos en los archivos privados», *5as Jornadas Archivando*. León, Fundación Sierra Pambley, pp. 142-149.

FUENTE MERÁS, Manuel de la: *Leonardo Torres Quevedo: Proyecto educativo para la recuperación de su figura*. Palma de Mallorca, Cive, Uib, 2003.

FUENTE MERÁS, Manuel de la: «"Leonardo Torres Quevedo" en su 150 aniversario», *1as Jornadas de Innovación e Investigación Educativa*, Gobierno de Cantabria, Santander 2003.

GARCÍA SANTESMASES, José: *Obra e inventos de Torres Quevedo*. Madrid, Instituto de España, 1980.

GONZÁLEZ DE POSADA, Francisco: *Leonardo Torres Quevedo: europeo preorteguiano e ingeniero español universal*. Santander, Amigos de la Cultura Científica, 1986.

GONZÁLEZ DE POSADA, Francisco: *En torno a Torres Quevedo: Prólogo de la Conmemoración del Cincuentenario de su muerte (18.12.1986)*. Santander, Amigos de la Cultura Científica, 1987.

GUY, Beaujouan: «Los archivos y la historia de las ciencias y técnicas (experiencias dentro y fuera de Francia)», *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica: IV Congr. de la Soc. Esp. de hist. De las Ciencias*, 1988, vol. I, págs. 97-103.

HERNANDO GONZÁLEZ, Alfonso: *Leonardo Torres Quevedo, precursor de la informática. Valoración pormenorizada y contextualizada de la singularidad histórica de su obra como creador de la Automática*. Madrid, Faster, 1995.

J.A.N. Lee: *Computer Pioneers*, IEEE Computer Society Press, 1995.

Mujeres Ilustres en Mujeres y Ciencia, CSIC [en línea] (Consultado: 13-05-2015) Disponible en: http://www.csic.es/mujeres-ilustres

OCAGNE, Maurice D': «L´Oeuvre mécanique de Leonardo Torres Quevedo», *Revue Générale des Sciences pures et aplliqués*. París, O. Doin et Fils, Editeurs, 1916.

OCAGNE, Maurice D': «Torres Quevedo et son ouvre mécanique», *Revue des Questions Scientifiques*. París, Imprimerie Polleunis et Ceuterick, 1938.

PÉREZ-MONTES SALMERON, Carmen y CASO NEIRA, Mar: «La importancia de un patrimonio documental: los archivos de científicos», *Archivos Universitarios e Historia de las Universidades*. Getafe, Instituto Antonio de Nebrija de Estudios sobre la Universidad, 2003, págs. 255-277.

RANDELL, Brian: «From analytical engine to electronic digital computer: the contributions of Ludgate, Torres and Bush», *Annals of History of Computing*, 1982, vol. 4, vº 4, págs. 327-341.

RANDELL, Brian: *Origins of Digital Computers: Selected Papers*, 3rd edition, Springer-Verlag, Berlin, 1982.

RODRÍGUEZ ALCALDE, Leopoldo: *Biografía de D. Leonardo Torres Quevedo*. Santander, Diputación Provincial de Santander, 1974.

Textos molledenses: (relacionados con la conmemoración del cincuentenario de la muerte de Leonardo Torres Quevedo). Santander, Amigos de la Cultura Científica, 1987.

TORRES-QUEVEDO TORRES-QUEVEDO, Leonardo: «Recuerdo personales y archivo familiar», *Actas del II Simposio "Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra" del 12 al 14 de agosto de 1991*. Madrid, Universidad en el Real Valle de Camargo Cantabria, 1993, págs. 133-137.

HISTORIA
DE LOS CAMINOS DE TORANZO

LUIS VILLEGAS CABREDO

Resumen: Este artículo pasa revista a la evolución que han tenido los caminos del valle histórico de Toranzo – Cantabria a lo largo del tiempo. Se comienza analizando la vía prerromana del Escudo que sigue el cordal divisorio de aguas que separa los valles de los ríos Luena y Pas de la cuenca del Besaya. Se continua con las vías medievales que se configuran en el valle y se muestran los cambios que surgen a lo largo de la edad moderna. A finales de ésta se comienza a disponer de mapas históricos de la zona, lo que nos permite analizar mejor las modificaciones de los caminos. La construcción a principios del XIX, a través del Valle y del puerto del Escudo, del camino real de Santander a la Rioja y su conexión posterior, desde Soncillo, hacia Burgos supone un gran impulso al desarrollo económico de Toranzo. El siglo XX comienza con la apertura de un ferrocarril de vía métrica desde Astillero hasta Ontaneda, lo que supone otra importante infraestructura de transporte para el valle. Asimismo, se conforma la carretera nacional N-623 sobre la traza del viejo camino real del Escudo, que se constituye en la «espina dorsal de las comunicaciones de Toranzo», al tiempo que durante esta pasada centuria se produce una mejora sistemática del resto de los caminos del valle. A principios del XXI, la apertura de la autovía de la Meseta a lo largo del vecino valle del Besaya supone una importante disminución en el tráfico que discurre a lo largo de Toranzo, con el declive consiguiente de actividad. Ahora bien, la inauguración en 2015 del tramo de la autovía del Cantabrico que comunica Solares con Torrelavega y que pasa por Vargas, al norte de Toranzo, hace pensar que este territorio, con un importante patrimonio natural e histórico, pueda crecer en su actividad de servicios al turismo lo que permite contemplar el futuro con esperanza.

Palabras Clave: Caminos, Historia, Toranzo, Puentes, Mapas.

Abstract: This article reviews the evolution that have had the roads of the historic Valley of Toranzo - Cantabria over time. It begins analyzing the via pre-Roman of the Escudo that follows the dividing ridge of water that separates the valleys of the rivers Luena and Pas of the basin of the Besaya. Is continuous with the medieval ways that are configured in the Valley and is show the changes that arise along the modern age. At the end of this time we begin to have historical maps of the area that allow us to analyze the changes of transport infrastructures. The construction, at the beginning of the XIX century, through the Valley and the mountain pass of El Escudo, of the Royal Road from Santander to la Rioja and its subsequent connection from Soncillo, towards Burgos, is a boost to the economic development of Toranzo. The 20th century begins with the opening of a railway from Astillero to Ontaneda, representing other important infrastructure for the Valley. In addition, the national N-623 is conformed on the traces of the old Royal Road of El Escudo, this new modern road constitutes the «backbone of Toranzo communications», at the time during this last century it is produced a systematic improvement of the rest of the paths of the Valley. At the beginning of the 21st century, the opening of the motorway of La Meseta, along the neighbouring Valley of Besaya, means a significant reduction in traffic that runs along Toranzo, with the consequent decline in activity. Now well, the opening in 2015 of the part of the highway of the Cantabrico that communicates Solares with Torrelavega and that passes by Vargas, to the North of Toranzo, makes think that this territory, with an important natural and historical heritage, can grow in its activity of services for the tourism, what allows contemplate the future with hope.

Keywords: Roads, History, Toranzo, Bridges, Maps.

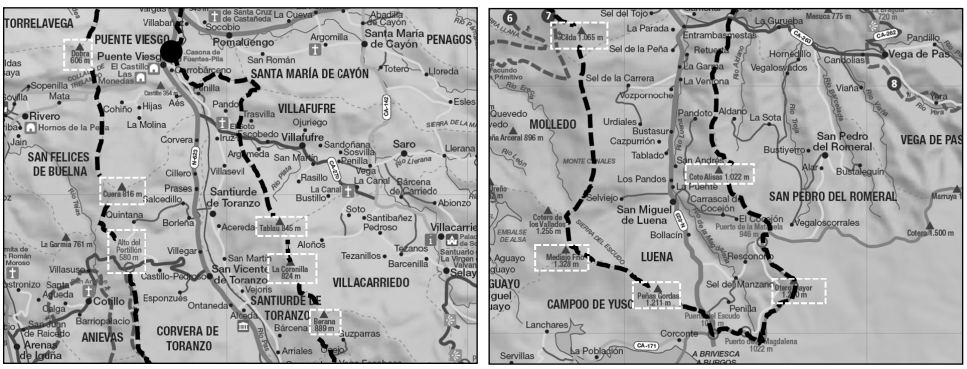
1. INTRODUCCIÓN.

El Valle de Toranzo es uno de los territorios históricos de Cantabria, su nombre aparece ya en documentos del siglo XI. Ocupa el curso medio del río Pas y la cuenca del río Luena (afluente del primero), abarca una extensión de 213 Km^2 y está constituido por cuatro municipios (figuras 1 y 2): Puente Viesgo (al norte), Corvera de Toranzo y Santiurde de Toranzo (al centro) y Luena (al sur). Linda con los municipios cántabros que recoge la figura 2 y al sur con la provincia de Burgos.



Figuras 1 y **2** (LV): El histórico Valle de Toranzo está formado por cuatro municipios: Puente Viesgo, Corvera de Toranzo, Santiurde de Toranzo y Luena.

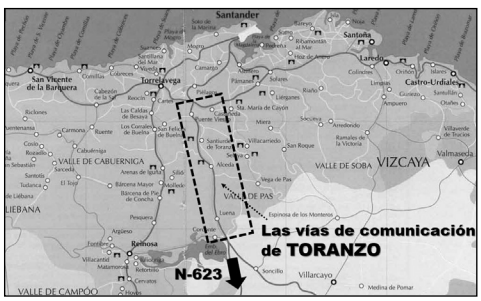
Los límites geográficos de Toranzo vienen marcados por las siguientes divisorias (figuras 3 y 4): Al sur por la Sierra del Escudo (con Mediajo Frío de 1396 metros de altura, Peñas Gordas de 1.211 m y Otero Mayor de 1.200 m.) que lo separa de la Comarca de Campo y norte de Burgos.

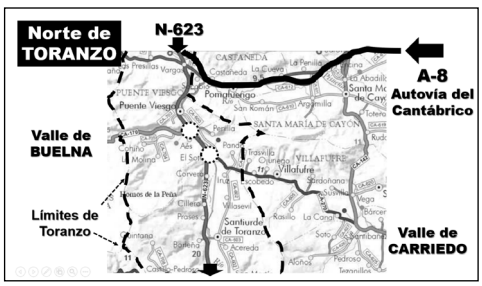


Figuras 3 y **4** (LV): El Valle de Toranzo está confinado entre cuatro cadenas montañosas: Al sur estos montes sobrepasan los 1.200 metros de altitud y al este y oeste tienen picos que sobrepasan los 800 metros.

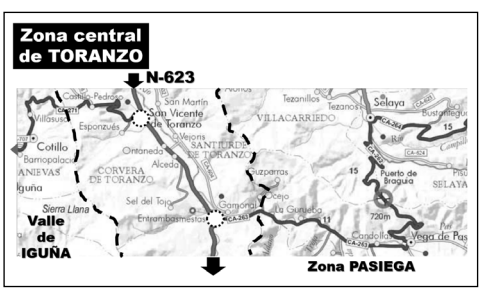
Al oeste de Toranzo se encuentra el cordal que lo separa de los valles de Iguña y Buelna (con Cildá de 1065 metros de altura y Cuera de 816 m. Al este se encuentran los montes que lindan con el valle de Carriedo (desde Berana con 889 metros de altura al Tablao de 845 m.) y al norte la cadena montañosa que conecta las sierras del Dobra (606 m) y del Manzano (con Monte Caballar de 656 m.) y que son cortadas por el río Pas en Puente Viesgo, donde el valle se encajona durante un largo trecho, antes de que este río reciba en Vargas a su principal afluente el Pisueña que viene de los valles de Carriedo, Cayón y Castañeda.

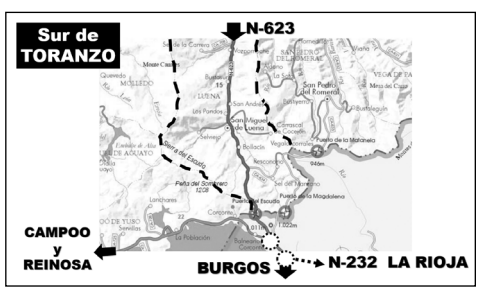
En este estudio se analiza la evolución de los caminos de Toranzo, que vienen condicionados por la orografía de este territorio, a lo largo de la historia y hasta llegar a la situación actual, en donde su vía de comunicación principal es la carretera nacional N-623 que lo recorre de norte (Vargas) a sur (Puerto del Escudo a 1011metros) a lo largo de 36 kilómetros, siguiendo las márgenes occidentales de los ríos Pas y Luena (figura 5). A esta vía se suman las carreteras regionales CA-601 a CA-604 que dan servicio a los pueblos de la margen oriental del Pas, y las que comunican el valle con sus vecinos (figuras 6, 7 y 8).





Figuras 5 y **6** (LV): La carretera N-623 recorre Toranzo de norte a sur y es la «columna vertebral» de sus comunicaciones y articula su enlace con los municipios vecinos. Cerca de Aés (figura 6) parten las vías que conducen a los valles de Buelna y Carriedo.





Figuras 7 y **8** (LV): De San Vicente de Toranzo y de Emtrambasmestas (figura 7) parten las carreteras que llevan al valle de Iguña y villas Pasiegas. Y al sur de Luena (figura 8) la vía regional que conduce a la comarca de Campoo y las carreteras nacionales que llevan a Burgos y La Rioja.

En concreto, estas carreteras transversales a la N-623 son al norte de Toranzo (figura 6) la CA-170 que, desde Aés, conduce al Valle de Buelna y la CA-270 que, desde El Soto, lleva al Valle de Carriedo. En su zona central (figura 7) están la CA-271, que lleva al Valle de Iguña, y la CA-263 que desde Entrambasmestas nos traslada a los municipios Pasiegos de San Pedro del Romeral y Vega de Pas, y al sur de Luena (figura 8) está la CA-171, que pasado el Puerto del Escudo nos conduce desde Corconte a la comarca de Campoo y Reinosa, y la N-232 que a través del norte de Burgos conduce hacia La Rioja.

2. LA VÍA PRERROMANA DEL ESCUDO.

Los cántabros de la Edad del Hierro vivían en castros situados en zonas elevadas, dotados de murallones pétreos y terreros defensivos y que poseían una gran visibilidad del territorio circundante. Se ha constatado la existencia de estos poblados en numerosas sierras de Cantabria, tal como se recogen y estudian en el documento de ACANTO «*Castros y Castra en Cantabria*» (ref. 1 - 2010): En concreto, el Castro de la Espina del Gallego, montaña de 968 m de altitud que separa los municipios de Corvera de Toranzo, Anievas y Arenas de Iguña, tiene una superficie de unas 3 Ha y un perímetro de 750 metros.

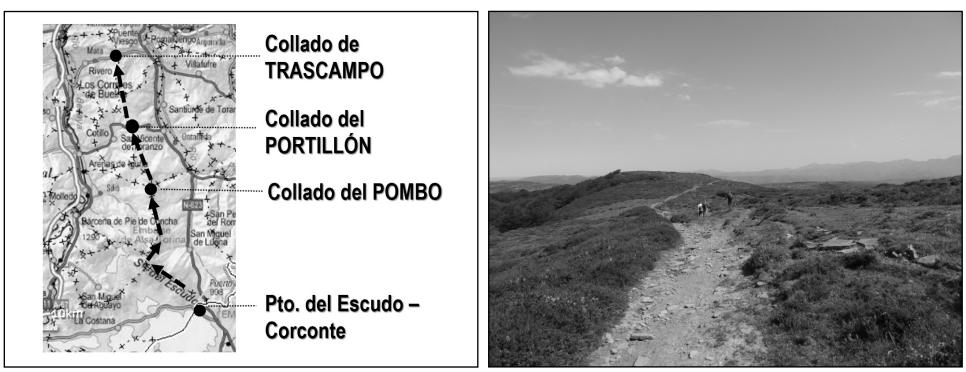
La comunicación entre estos castros y el movimiento del ganado hacia los pastos vecinos se haría por unos caminos de altura que seguirían los cordales divisorios entre los valles adyacentes, tal como recoge el historiador Fernando Obregón Goyarrola en «*Poblamiento y comunicaciones de Cantabria durante la Edad del Hierro: Castros y caminos de altura*» (en ref. 1). Al respecto este autor expone cómo los fondos de los valles estarían en aquella época cubiertos de bosques caducifolios y habitados por diferentes animales salvajes (osos, lobos y otros), lo que haría difícil y peligroso moverse a través de los mismos, frente a la relativa comodidad y seguridad de desplazarse por las zonas altas de las divisorias.

La vía antigua del Escudo (figuras 9 y 10) discurre a lo largo de 35 kilómetros por el cordal montañoso que separa las aguas que vierten a los valles del Pas y Besaya, comienza en la sierra del Escudo y sigue la alineación de montes que van en dirección sur-norte, hasta que este macizo se encuentra con la sierra del Dobra (o de los Hombres) que sigue la dirección oeste–este y que sirve de limite septentrional de los valles citados con la zona costera.

Este viejo camino tendría pues su origen en los cántabros que poblaban los castros de estos montes. Es posible, además, que esta vía fuera conformada previamente por los ganaderos neolíticos cuyos rebaños pastaban en las brañas de altura y dejaban megalitos como testimonio de su presencia (quizás con un significado de dominio territorial o de carácter religioso): Los túmulos de la sierra de Cuera (o de Quintana) y la Piedra Lucia (en el collado del mismo nombre) que se encuentran en este camino serían una prueba de ello.

Esta vía prehistórica sería utilizada y mejorada por las legiones romanas durante las Guerras Cántabras (29 al 19 a. de C.) de ocupación de nuestra Región,

tal como han mostrado los hallazgos de varios campamentos romanos en la zona. Estas vías de cordal eran utilizadas por las legiones en territorios que trataban de conquistar, siendo el modo de tener vigilada la región a ocupar y estar en posición de defenderse frente a ataques inesperados, evitando, además, cauces de agua de importancia, picos y crestas rocosas.



Figuras 9 y **10** (LV): La vía antigua del Escudo sigue a lo largo de 35 Km el cordal divisorio entre los valles del Pas y del Besaya (fig. 9), desde la zona de Corconte al norte, hasta el collado de Trascampo al sur, cuando este macizo longitudinal se encuentra con la sierra del Dobra, de dirección E-W, que separa los citados valles de la zona costera.
Y un aspecto del camino (fig. 10) en la zona del Marojo (a 1.150 m).

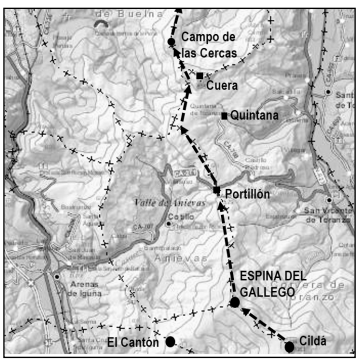
Esta hipótesis del origen prerromano de la vía, cobra fuerza después de los descubrimientos que se han producido en esta zona en diferentes campañas arqueológicas dirigidas por el Dr. Eduardo Peralta Labrador entre 1996 a 2005, cuyos principales trabajos y hallazgos están recogidos en «*El conjunto arqueológico de la Sierra del Escudo*», que incluye varios artículos de Mario Póo Gutierrez, Mariano Luis Serna y Antxoka Martínez Velasco (en ref. 1).

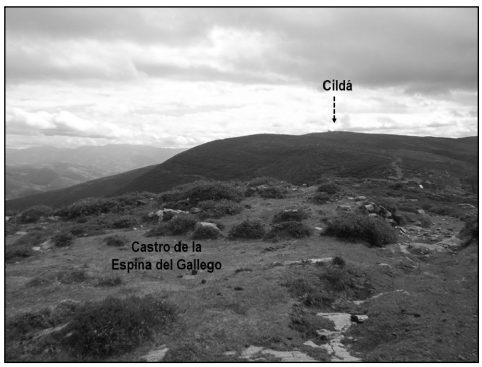
La importancia de estos hallazgos ha conducido a que el Gobierno de Cantabria declarara, en 2002, Bien de Interés Cultural al «Conjunto Arqueológico formado por los yacimientos de La Espina del Gallego, Cildá, El Cantón y Campo de Las Cercas, en los términos municipales de Corvera de Toranzo, Anievas, Arenas de Iguña, Molledo, San Felices de Buelna y Puente Viesgo».

En la figura 11 se muestra la ubicación de estos yacimientos en relación con la vía del Escudo entre Cildá y el Campo de las Cercas, junto a la ubicación del pueblo de Quintana y la cima del monte Cuera, y en la imagen 12 una foto del castro

indígena de la Espina del Gallego. EL *BOC* (25-06-2002), donde se declara y describe este BIC, recoge:

> *Estos yacimientos forman un conjunto estrechamente vinculado que ha sido interpretado como un campo de operaciones militares de montaña durante las Guerras Cántabras (29-19 a. C.). El yacimiento de La Espina del Gallego constituye un castro indígena, reocupado y fortificado por una guarnición militar romana en el transcurso de las guerras, y los yacimientos de Cildá, El Cantón y Campo de las Cercas representan campamentos romanos de asedio del castro de distinta naturaleza y tamaño.*
>
> *El yacimiento de* ***La Espina del Gallego*** *se ubica en la cumbre de la misma denominación, en la sierra que conforma la divisoria de los valles de Toranzo e Iguña (términos municipales de Corvera de Toranzo, Anievas y Arenas de Iguña). Se han documentado estructuras pertenecientes a dos momentos de ocupación que se corresponderían con el castro indígena y con la ocupación posterior por parte de una guarnición militar romana. El castro indígena tiene una forma triangular con tres líneas defensivas, en las que se han identificado rampas, portillos y un posible foso. En las últimas campañas arqueológicas se han localizado estructuras castreñas de planta rectangular. A época romana corresponderían un posible barracón romano de 100 metros de largo por cinco de ancho, otro edificio no identificado, un horno de fundición y un camino empedrado. Como materiales arqueológicos hallados cabe resaltar un tesorillo de denarios de época republicana principalmente (s. I a. C.), materiales metálicos, un camafeo de cornalina y cerámica común romana.*





Figuras 11 (LV) y **12** (JRC): Ubicación junto a la vía del Escudo del castro prerromano de la Espina del Gallego y de los campamentos militares romanos de Cildá, El Cantón y Campo de las Cercas (BIC 2002) relacionados con las Guerras Cántabras.
En la foto 12 aparece el Castro y al fondo Cildá.

En las figuras 13 y 14 se muestran imágenes de los importantes campamentos romanos de Cildá y Campo de Las Cercas. El citado *BOC* describe los yacimientos romanos como sigue:

> *El yacimiento de **Cildá** se localiza en el monte del mismo nombre, en la divisoria de los términos municipales de Arenas de Iguña y Corvera de Toranzo, unos 2 Km. al Sudeste del castro de La Espina del Gallego. Se han documentado estructuras defensivas complejas propias de los campamentos militares romanos de montaña. Su estructura es irregular debido a la necesidad de adaptarse al terreno. Gracias a la prospección arqueológica se detectaron líneas defensivas de terraplenes y fosos de tierra que correspondían a un campamento romano de grandes dimensiones. La superficie del campamento ocuparía entre 22 y 25 Ha, aunque la zona central propiamente han descubierto y excavado los caminos empedrados correspondientes a la via praetoria y a la via principalis. Las sucesivas campañas arqueológicas han mostrado estructuras de tipo barracón en el área central, posibles plataformas para armamento, puertas en clavícula, estructuras tumuliformes, etc. Como materiales arqueológicos recuperados figuran diversas piezas metálicas de carácter militar romano.*
>
> *El yacimiento conocido como **El Cantón** se localiza en el paraje del mismo nombre, en el monte denominado Cotera Redonda (en la divisoria de*

los términos municipales de Arenas de Iguña y Molledo). Desde El Cantón se divisa el castro de La Espina del Gallego, a unos 2,5 Km. al Nordeste, y a unos 3,5 Km. al Este se divisa el campamento de Cildá. Se trata de un campamento romano de pequeñas dimensiones y forma circular, de menos de una hectárea de superficie. Posee una estructura defensiva formada por un agger de tierra y piedra suelta y un foso delante de él. Se han documentado dos puertas en clavícula. El yacimiento ha sido atravesado por una pista cortafuegos que divide en dos la superficie del campamento en dirección Suroeste-Noroeste, y marca el límite de la replantación de pinos que ocupa una tercera parte del campamento. Se han hallado fragmentos de materiales metálicos, así como molinos.

El yacimiento de ***Campo de las Cercas*** *se localiza en la divisoria de las cuencas del Pas y del Besaya, en una estribación denominada La Collada (en la divisoria de los términos municipales de Puente Viesgo y San Felices de Buelna). Se trata de un recinto campamental romano de grandes dimensiones. En realidad se caracteriza por la presencia de dos recintos adosados de planta rectangular y esquinas redondeadas. Su extensión es de unas 18 hectáreas. Las estructuras defensivas se componen de atrincheramientos rectilíneos, sistemas de fosos, puertas en clavícula, etc. Se han recuperado diverso material arqueológico metálico, como fíbulas, monedas y un glande de plomo de honda.*



Figuras 13 (JRC) y **14** (EPL): La cumbre de Cildá y vía del Escudo (izda.) y el Campo de Las Cercas (dcha.) entre los municipios de Puente Viesgo y San Felices de Buelna (en segundo término se ve la Sierra calcárea de los Hombres o del Dobra y al fondo la línea de costa del mar Cantábrico).

Esta hipótesis de la existencia de la vía del Escudo previa a las Guerras Cántabras es aceptada en el documento ya referenciado «*El conjunto arqueológico de la Sierra del Escudo*» (ref. 1) donde sus autores exponen (pág. 261):

> «*… los nuevos yacimientos han permitido argumentar de manera convincente que las tropas romanas, probablemente procedentes del valle del Ebro, remontaron éste hasta su cabecera… y se internaron, siguiendo lo que, con gran probabilidad, puede postularse como buena y vieja vía de comunicación indígena, por la línea de cumbres que constituyen la Sierra del Escudo, avanzando hacia el norte por la misma hasta encontrarse frente al castro de La Espina del Gallego, cuya posición impedía proseguir el avance hacia la costa, y donde debió producirse el choque*.
>
> *Como en su momento propuso Peralta, este escenario se vería complementado con la presencia del gran recinto campamental descubierto en el Campo de las Cercas…*»
>
> «*Lo que no es óbice para que también deba ser considerada una vía militar romana de primer orden, como atestiguan los propios recintos campamentales que la jalonan; carácter que por distinta vía argumental anticipó la obra de J. González de Riancho* – La vía romana del Escudo (1988)…»

En el estudio sobre *Las comunicaciones en la Cantabria romana*, de los profesores José M. Iglesias y Juan A. Muñiz (ref. 2 - 1992), se analizan detalladamente las principales vías que se construyeron en nuestra región bajo el dominio de Roma. Una de ellas era la «*Iuliobriga– Flaviobriga*» (entre los actuales Retortillo y Castro Urdiales) y que seguiría el trazado que recoge la figura 15: Desde Iuliobriga (la más importante ciudad romana en Cantabria) cruzaría el norte burgalés por la zona de Espinosa de Los Monteros y valle de Mena hasta, pasando el Puerto de las Muñecas, descender por la ribera del río Mioño y zona de Otañes, donde se han descubierto numerosos miliarios y la famosa patera argéntea del siglo I (sobresaliente obra de la orfebrería romana en España), hasta *Flaviobriga* y *Portus Amanus*.

Esta vía ya había sido citada por José A. Abásolo en su libro *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos* (ref. 3 - 1975), en donde al referirse a la «vía del valle de Mena» expone que posiblemente seguiría «*…el camino natural que desde Agüera y Noceco, lleva al occidente por la llanura de la Virga, Cabañas de Virtus y Corconte de Reinosa, cerca de donde se asentó la importante*

ciudad de Iuliobriga». Este autor comenta el interés de este camino debido a que «*…arranquen de él otros dos caminos seguramente romanos que salvan la cadena montañosa de los montes cantábricos: uno de ellos conocido como "la calzada" que desde Corconte asciende al puerto del Escudo, por el W. de la actual carretera de Santander, y otro (el camino viejo de Los Tornos – que aún se reconoce-) que asciende el alto de su nombre …*». En la figura 15 se recogen estos dos posibles caminos romanos (que están próximos a las dos carreteras nacionales N-623 y N-629 que existen en la actualidad) en relación a la vía entre la zona de Reinosa y Castro Urdiales.

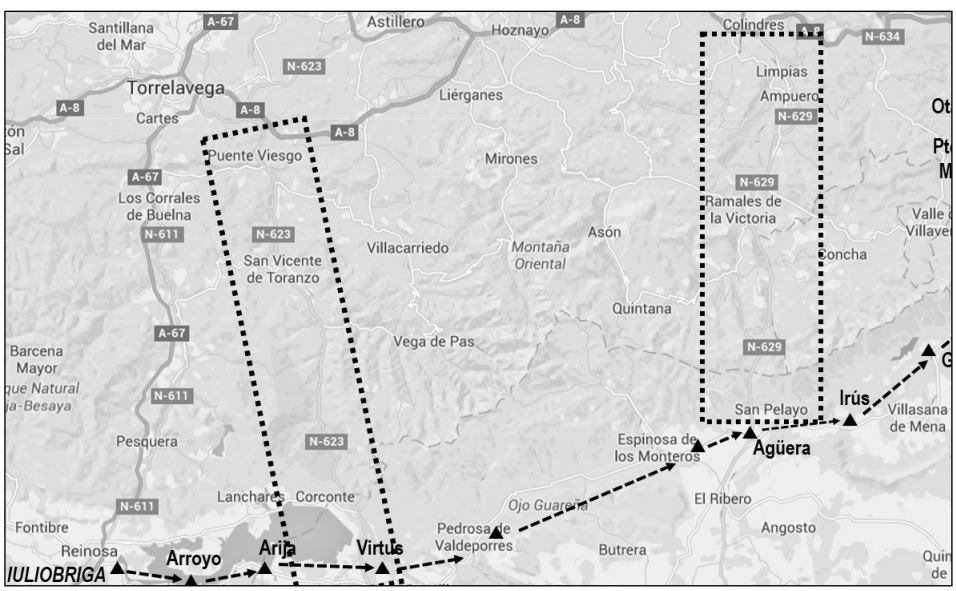


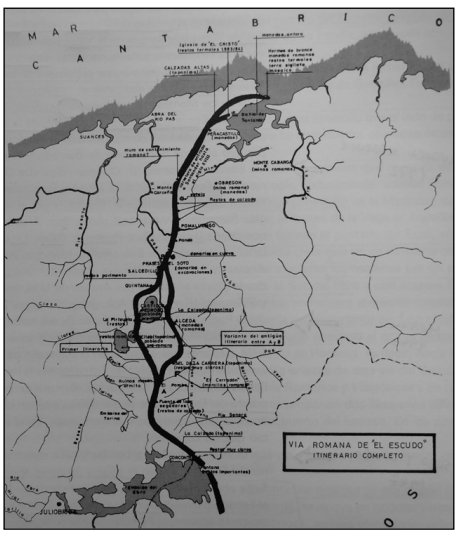
Figura 15 (LV): De la vía romana Iuliobriga a Flaviobriga partirían dos ramales hacia la costa cantábrica: Uno seguiría el cordal del Escudo y otro cruzaría el puerto de los Tornos (J. Abásolo, 1975).

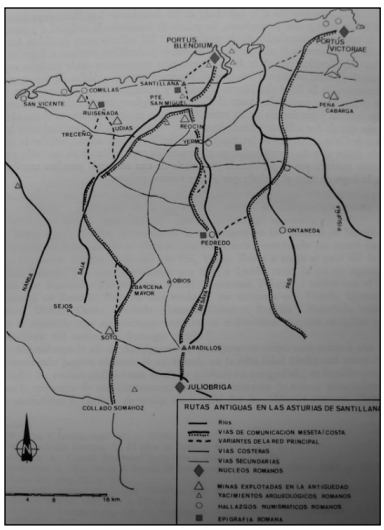
Este camino del Escudo es recogido, asimismo, por el arqueólogo José R. Vega de la Torre en *Historia de Cantabria – La Romanización* (ref. 4 -1985) y lo enlaza desde el collado del Portillón, vía valle de Anievas, con la calzada romana del Besaya a la altura de Pedredo (Arenas de Iguña) donde se descubrió un miliario de la misma.

En 1988 el arquitecto Javier González de Riancho Mazo publicó *La vía romana del Escudo* (ref. 5) en donde defiende la existencia de un camino de la época de las Guerras Cántabras que comunicaría la zona Este del actual embalse del Ebro (zona de Corconte) con Santander (*Portus Victoriae Iuliobrigensium*): Inicialmente sería un camino de altura, siguiendo la divisoria que separa Toranzo de los municipios occidentales hasta alcanzar El Portillón (junto al actual Castillo Pedroso), desde aquí y a través de Quintana bajaría al valle en Prases, donde cruzaría el río Pas y alcanzaría Villasevil y El Soto. Y continuando por Pando, Colsa, Pomaluengo, Monte Carceña, Porcilis, La Pasiega, El Churi, Ojaiz y el norte de Peñacastillo, alcanzaría Santander (fig. 16 - ref. 5).

En épocas posteriores al periodo bélico, González de Riancho propone una variante más cómoda al citado camino que iría desde El Pombo a Sel de la Carrera, Entrambasmestas, Alceda, Ontaneda, San Vicente de Toranzo, cruce del río Pas, San Martín, Acereda y Santiurde de Toranzo, para conectar en Villasevil con la vía ya descrita (fig. 16 - ref. 5).

Este antiguo camino del Escudo es recogido, también, por Iglesias, Mañanes y Muñiz en su estudio sobre «*El trazado de las vías de comunicación desde la Antigüedad en las Asturias de Santillana*» (ref. 6 – 1989) en donde hacen coincidir su recorrido (según muestra la figura 17) con el expuesto por González de Riancho. La vía del Escudo estaría relacionada con la calzada romana más estudiada y documentada de Cantabria, la que comunicaba Herrera de Pisuerga (*Pisoraca*) con Retortillo (*Iuliobriga*) y la Costa Cantábrica (Suances o *Portus Blendium* y Santander o *Portus Victoriae Iulobigensium*), siguiendo los ríos Pisuerga y Besaya (ref. 2), tal como se recoge en la figura 17, en donde proponen dos enlaces de la vía del Escudo con esta calzada principal: Uno descendería desde el collado del Portillón por el valle de Anievas (tal como hace la actual carretera vecina al río Casares) hasta confluir con el río Besaya. El otro enlace lo sitúan en el paso natural que existe a través del collado de Trascampo (entre El Soto y Los Corrales de Buelna).

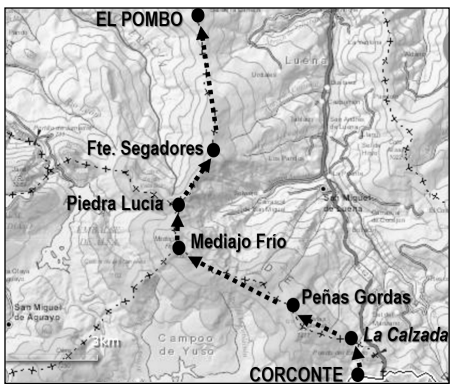


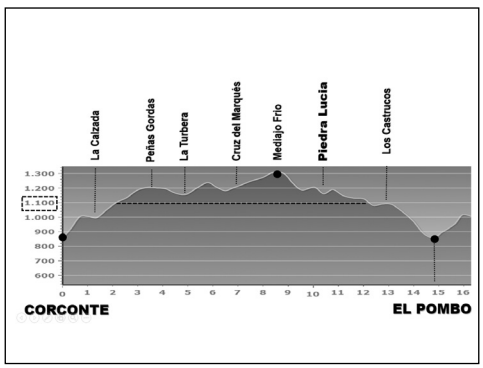


Figuras 16 (ref. 5) y **17** (ref. 6): La vía del Escudo en las propuestas de Javier González de Riancho (1988) y de Iglesias, Mañanes y Muñiz (1989) y su continuación hasta la costa cantábrica.

El camino de cordal del Escudo puede dividirse en tres tramos. El primero, entre Corconte y el collado del Pombo, tiene unos 15 kilómetros y discurre en la mayor parte de su recorrido a cotas que superan los 1100 metros. Las figuras 18 y 19 muestran su trazado, sobre planos de la Cartografía Nacional, y el perfil del mismo.

En las figuras 20 y 21 se muestra un aspecto de esta vía en la zona de Mediajo Frio y la renombrada Piedra Lucia tumbada en el suelo, en el collado del mismo nombre e hito de tres municipios (Luena, San Miguel de Aguayo y Molledo), singular megalito que estuvo en pie hasta el último tercio del siglo pasado cuando un palista que estaba haciendo un cortafuegos la derribó. González de Riancho (ref. 5 – pág. 67) le presta gran atención y aboga por erguirla de nuevo, iniciativa del todo loable y que los ayuntamientos vecinos debieran acordar llevar a cabo.





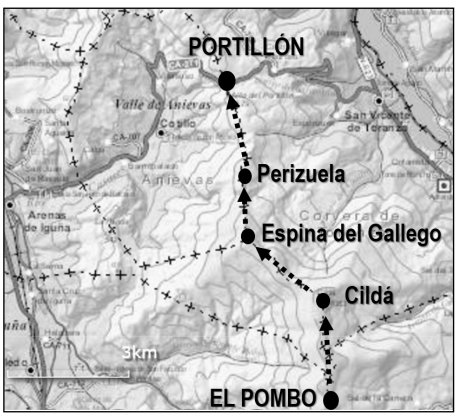
Figuras 18 y **19** (LV): Itinerario de la vía prerromana del Escudo entre Corconte y el collado del Pombo (junto a Sel de la Carrera) y su perfil topográfico. Desde aquí continuaría hasta el collado del Portillón.

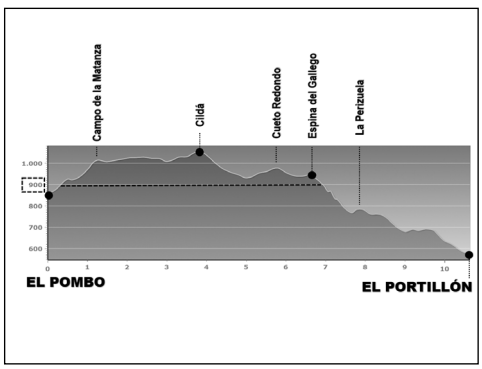




Figuras 20 (LV) y **21** (JAAL): La vía del Escudo en la zona de Mediajo Frío y la singular Piedra Lucia.

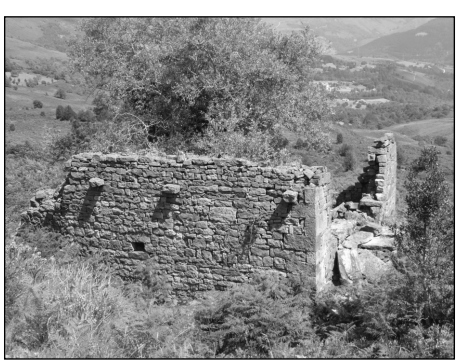
El segundo tramo va desde el Pombo hasta el Portillón, pasando por Cildá y la Espina del Gallego; tiene una longitud de unos 11 kilómetros y una altitud de más de 900 metros en gran parte del recorrido. En las figuras 22 y 23 se muestra su recorrido y perfil.

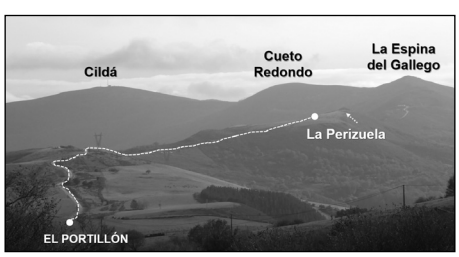




Figuras 22 y **23** (LV): Recorrido y perfil de la vía del Escudo entre los collados del Pombo y del Portillón.

Las figuras 24 y 25 muestran las ruinas del Mesón del Pombo (en la ref. 5 – pág. 99 se ofrece información al respecto) y una panorámica general que abarca desde Cildá al Portillón. Por el collado del Pombo (a 850 m), además de la vía del Escudo (en dirección S-N), pasa una pista en dirección E – W que comunica Sel de la Carrera (Luena) con Silió (Molledo).

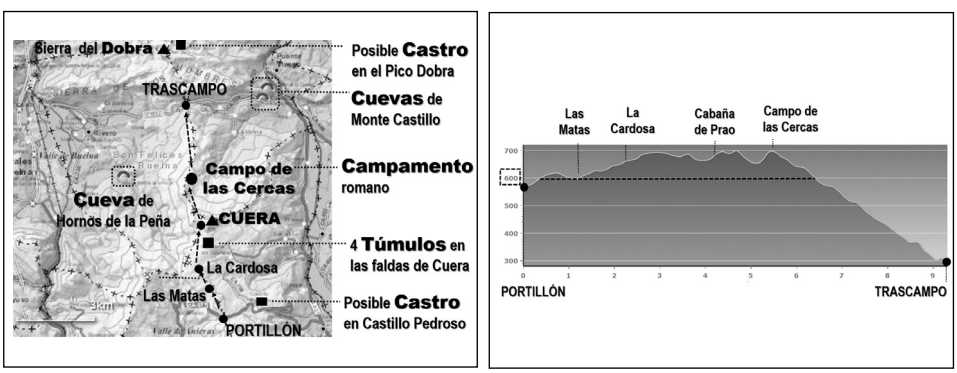




Figuras 24 y **25** (LV): Ruinas del Mesón del Pombo y panorámica de la vía del Escudo entre Cildá y el Portillón.

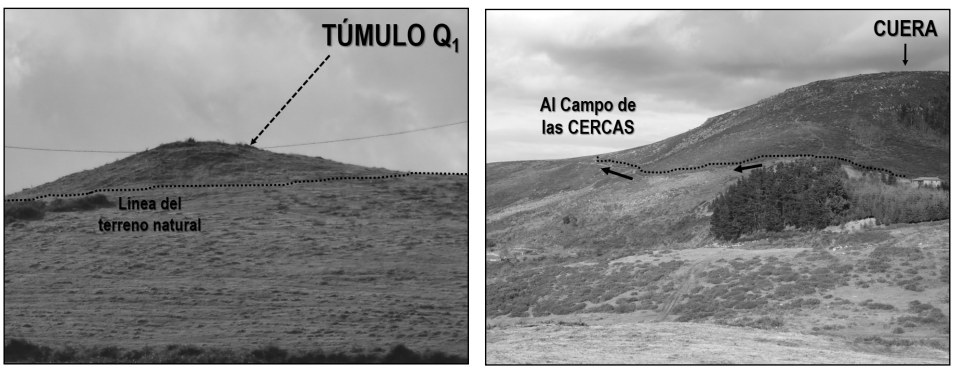
El tercer, y último, tramo une los collados del Portillón y de Trascampo (paso natural entre la zona de Puente Viesgo y el valle de Buelna); su uso desde tiempos prehistóricos está apoyado en los hechos que se exponen seguidamente. Las figuras 26 y 27 muestran su trazado y perfil topográfico; tiene una longitud de unos 9 kilómetros y va a una altura de más de 600 metros en una buena parte de su desarrollo.

En relación a este tramo, es importante señalar que a ambos lados de Trascampo se encuentran cinco cuevas Patrimonio de la Humanidad, una (*Hornos de la Peña*) en Tarriba de San Felices de Buelna y cuatro (*El Castillo, Las Monedas, La Pasiega* y *Las Chimeneas*) en el Monte Castillo de Puente Viesgo; por lo que es seguro que nuestros antepasados del Paleolítico utilizarían esta depresión junto a la «*Sierra de los Hombres*» (evocador nombre), en la cual se ubica este cónico y singular monte que alberga arte rupestre de gran calidad.



Figuras 26 y **27** (LV): Recorrido y perfil de la vía del Escudo entre los collados del Portillón y de Trascampo.

Asimismo, parece que la zona ha sido frecuentada sistemáticamente por los ganaderos Neolíticos como lo indican cuatro túmulos descubiertos en 1987 en la Sierra de Quintana (o de Cuera), según recoge Luis C. Teira en *El Megalitismo en Cantabria* (ref. 7 – 1994); en la figura 28 se muestra uno de estos montículos artificiales, el denominado La Quintana 1. Añadir que este tramo atraviesa brañas que son utilizadas por el ganado y existen buenas fuentes, por lo que es factible que la zona fuera utilizada por los ganaderos prehistóricos. La figura 29 recoge una imagen del camino pasando junto a Cuera en dirección al collado de Trascampo.



Figuras 28 y **29** (LV): Túmulo La Quintana 1 (de unos 24 m de diámetro y 3,4 m de alto - ref. 7) y una imagen del camino que bordea Cuera hacia la Collada y el Campo de las Cercas.

También es probable que esta zona fuera transitada por los habitantes de la Edad del Hierro, pues en la misma se tienen identificados tres posibles castros: Uno de ellos está documentado por Mariano L. Serna en «*Estructura de La Capía o Pico Dobra*» (ref. 01 – pág. 211), de la cual escribe:

> «*Para nosotros esos restos, por si solos, son suficientes para proponer la existencia de un recinto de carácter arqueológico, e indudables condiciones como núcleo de habitación y defensivo, en el Pico de la Capía, cuya vinculación con el mundo cultural prerromano es muy plausible*».

Otro posible poblado indígena es descrito por M. Póo, M. L. Serna y A. Martínez Velasco en «*Recinto defensivo de Las Matas del Castillo*» (ref. 1 – pág.279) el cual se encuentra muy cerca de la traza del camino (entre Las Matas y La Cardosa); tiene una extensión de unas 6,85 Ha y un perímetro de unos 990 m. Por un lado, los autores piensan que se trata de un campamento romano; pero por otro lado exponen: «*…la gran envergadura -especialmente en lo que a anchura se refiere- del aparato defensivo es indicadora de una mayor vinculación con el mundo indígena…*».

El tercer castro es citado por Gonzalez de Riancho (ref. 05 – pág. 43) que expone que junto a Castillo Pedroso (que se ubica a 460 metros de altitud y muy cerca, a unos 1400 m, del Portillón) y en la zona próxima a su cementerio, en una amplia meseta que se halla a una altura considerable sobre el pueblo de Borleña

(situado a 160 m de altura, ya en el valle y cerca del río Pas) ha debido localizarse una población prerromana, con una ubicación espléndida para su defensa. En estas circunstancias es lógico suponer que sus habitantes utilizarían la vía del Escudo para sus desplazamientos y que, con sus ganados, habrían ayudado a configurarla, junto a los habitantes de otros castros vecinos, antes de la llegada del ejército romano.

Además, la singularidad y características de esta sierra de Cuera, con unas vistas excepcionales de todo el entorno circundante (valles de Toranzo y Buelna, y de los cordales divisorios de las cuencas de los ríos Pas y Besaya) hace factible que existiera un castro en estas cumbre (con cotas alrededor de los 800 m).

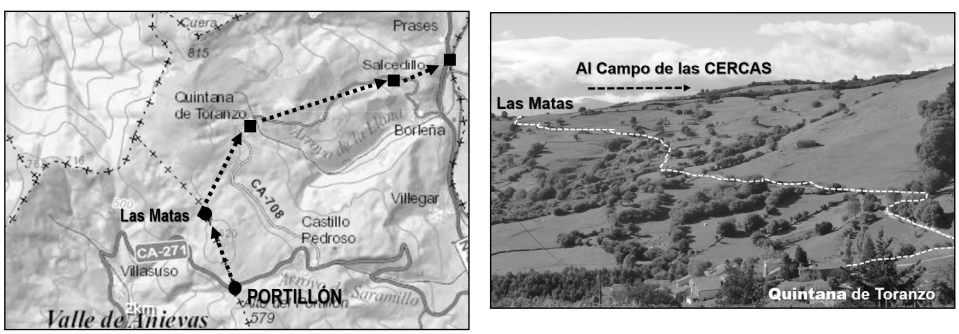
Un análisis de las pendientes de este antiguo camino del Escudo se recoge en la Tabla 1 donde se indican sus diferentes hitos geográficos y sus cotas (en los picos se indica la altura del mismo, aunque el camino los evita pasando a menor altitud), la distancia entre los mismos, las pendientes medias del tramo (teniendo en cuenta la cota en que discurre la vía). Debe señalarse que la inclinación de las zonas más difíciles de algunos tramos es superior a la media, existiendo laderas con pendientes del orden del 15%, como las que confluyen en el Pombo, o el repecho que existe entre la Espina del Gallego y el collado de Cruza Caminos, en la base de La Perizuela, que alcanza el 17%.

Zona	Pto inicial (cota m.)	Pto final (cota m.)	Distancia (Km.)	Pte media del tramo
Corconte - La Calzada - Peñas Gordas - La Turbera	850	1160	4,7	6,6 %
La Turbera - La Cruz del Marques - Mediajo Frio	1160	1328	4,0	2,5 %
Mediajo Frio - Piedra Lucia	1328	1203	1,5	4,0 %
Piedra Lucia - Fte Segadores - Castrucos - El Pombo	1203	850	5,2	6,8 %
El Pombo - Campo de la Matanza – Cildá	850	1064	4,2	5,1 %
Cildá - Espina del Gallego - Perizuela - El Portillón	1064	579	5,8	8,4 %
El Portillón – La Cardosa – Campo las Cercas	579	708	5,5	2,4%
Campo las Cercas – Collado de Trascampo	708	292	4,0	10,4%

Tabla 1 (LV): Características de diferentes zonas de la vía prerromana del Escudo entre Corconte – «La Calzada» y el collado de Trascampo.

Se recoge, finalmente la propuesta que hace González de Riancho (ref. 05 - 1988) que lleva esta vía desde el Portillón hasta Prases (132 m de altitud), ya junto al río Pas (figura 30). Iría, en primer lugar, hasta el lugar de Las Matas, desde donde bajaría a través de Quintana y Salcedillo, pasando junto a las ruinas de la ermita

románica de Santa Locadia, al valle. En la figura 31 se recoge una imagen del itinerario entre Las Matas y Quintana, se trata de un camino placentero que se anda con facilidad (salva una cota de 100 m en 1,7 Km; o sea, con una pendiente media que no alcanza el 6%) y ya en un entorno de fincas y prados de siega.



Figuras 30 y **31** (LV): El camino del Portillón a Prases según la propuesta de González Riancho (izda.) y el bonito camino existente entre Las Matas y Quintana de Toranzo (dcha.).

Recoger, finalmente, que el autor de este artículo ha recorrido varias veces esta vía prerromana del Escudo y resalta la belleza de la misma y la emoción que se siente al pisar espacios ligados a la historia de Cantabria de hace más de 2000 años. Desde entonces este viejo camino ha sido usado constantemente para el desplazamiento de las cabañas ganaderas de la zona e incluso por los trajinantes y arrieros que buscaban evitar los «portazgos» e impuestos ligados al tránsito por los caminos medievales de los valles vecinos. Fernando Obregón (ref. 1 – pág. 67) recoge, asimismo, cómo este camino se utilizó en agosto de 1937, durante la guerra civil, por parte de las tropas italianas que avanzaron desde el norte de Burgos hacia Santander y, posteriormente, cómo ruta de estraperlo en la época de escasez posterior a esta contienda. Por último, señalar que este viejo camino podría utilizarse actualmente como un importante recurso turístico ligado al patrimonio paisajístico e histórico que posee.

3. LOS CAMINOS MEDIEVALES (S. V - XV).

A lo largo de los mil años (siglos V al XV) que comprende este vital periodo de la historia de Toranzo se van configurando los diferentes lugares que hoy conocemos. En lo que sigue se recogen varios hechos históricos y la existencia de edificaciones que nos dan la pista de por dónde debían discurrir los caminos que comunicaban el Valle uniendo todos estos sitios.

Las primeras evidencias que tenemos de los asentamientos iniciales son restos arqueológicos de los siglos VIII al XII y se refieren a necrópolis alto medievales con tumbas de lajas (en varios lugares del valle), referencias escritas de los monasterios (el de San Pedro en Alceda en el año 857 o el de Santiurde en 1130) y diferentes donaciones a la Abadía de Santillana (en 1018 y en 1021), según recogen Palacio y Guerrero en *El Valle de Toranzo, un recorrido por su historia* (ref. 8).

En el valle se conservan además varios restos románicos en edificios religiosos, según relata García Guinea en *Cantabria: Guía artística* (ref. 9): El más importante es la iglesia de Villasevil, que es Bien de Interés Cultural con categoría de Monumento desde 1978, y que conserva su ábside románico con tres bellas ventanas de finales del siglo XII y una pila bautismal del mismo periodo. También son del románico avanzado, siglo XIII, la iglesia de Pando, parte de la de Acereda y las ruinas de la ermita de Santa Leocadia en Borleña.

Ya en el libro de *Las Merindades de Castilla o Becerro de las Behetrías,* de 1352, documento mandado hacer por Pedro I y que recoge el régimen de dependencia de los distintos territorios del reino, aparecen citadas 22 entidades del valle que son la mayoría de los pueblos hoy existentes, y que María del Carmen González Echegaray recogió en *Toranzo: Datos para la historia y etnografía de un valle montañés* (ref. 10).

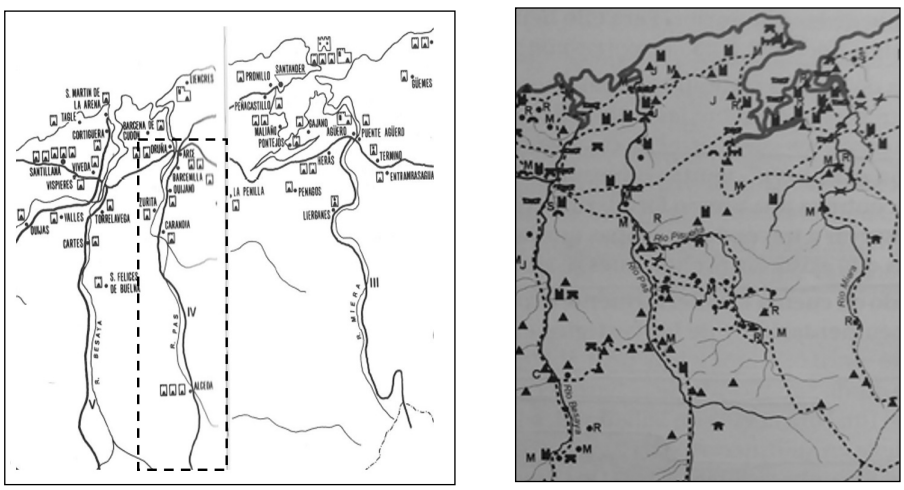
Otro hecho histórico relevante, que recoge Gonzalez Echegaray (ref. 10), ocurrió hacia 1438 y muestra grandes movimientos de personas y caballerías a lo largo del Valle, a raíz del pleito que mantenían los vecinos de Toranzo con el conde de Castañeda, alegando que eran de behetría y no vasallos de éste. Paralelamente al proceso judicial, Juan Fernández Manrique asaltó el Valle con cinco mil hombres, de a pie y a caballo, cometiendo toda clase de atropellos, que destruyeron la torre de los Villegas en Acereda, la del Acabal en Vargas, etc. En esta misma obra (ref. 10) se señala que en la documentación de este litigio aparece una referencia a «la

puente de Viesgo», que ha venido siendo clave en la comunicación de los pueblos a ambas orillas del río Pas.

De la utilización de estos caminos del Valle tenemos otra constancia a través de un viaje regio realizado en 1497 (ref. 8): Se trata del que realizó la archiduquesa Margarita de Austria, hermana de Felipe el Hermoso, que llegó al puerto de Santander desde Flandes, para casarse con el príncipe don Juan, hijo de los Reyes Católicos. El encuentro de ambos novios y los desposorios se celebraron en la iglesia de Villasevil en presencia del Patriarca de Alejandría y Arzobispo de Sevilla, Diego Hurtado de Mendoza. La comitiva que acompañaba a los contrayentes estaba compuesta por varios miles de personas y posteriormente partieron hacia Burgos.

Obviamente, la comunicación entre todos estos lugares estaría organizada por unas vías que serían el antecedente de la red actualmente existente y que discurriría por el mismo trazado que hoy conocemos o muy próximo al mismo. En este sentido se recogen tres estudios que hacen propuestas concretas respecto al camino principal que recorrería Toranzo en tiempos medievales.

En «*Caminos y fortificaciones en la Cantabria Medieval*», una investigación de José Miguel Muñoz Jiménez en 1989 (ref. 11), se propone un trazado que iría por la parte oriental del río Pas entre Alceda y Puente Viesgo, aquí pasaría a su ribera occidental y seguiría por ella hasta Carandía, donde de nuevo el camino cruzaría al otro lado y siguiendo esta margen oriental, a través de Quijano y Barcenilla, llegaría a Puente Arce, por donde podía alcanzarse el puerto de Santander y además, pasaba la vía costera, tal como recoge la figura 32 que muestra el plano que ofrece este autor en la zona referente al valle del Pas.



Figuras 32 (ref. 11) y **33** (ref. 12): El trazado de la vía principal de Toranzo discurría en la Edad Media por la margen oriental del río Pas hasta Puente Viesgo, según recogen los estudios de Muñoz (izd.) y Álvarez y Blanco (dcha.).

En «*Las vías de comunicación en Cantabria en la Edad Media*», Álvarez Llopis y Blanco Campos proponen en 1996 (ref. 12) un trazado que seguiría la margen occidental del río Luena (tal como hoy lleva la N-623) y desde Entrambasmestas hasta Puente Viesgo seguiría la margen oriental del río Pas, tal como recoge la figura 33 que brindan estas investigadoras en su estudio. En este trabajo se apunta, asimismo, la existencia de un camino secundario que comunicaría el valle de Toranzo con el de Iguña a través del valle de Anievas.

El tercer documento es «*Las actividades económicas de las villas medievales*», de Arízaga Bolumburu y Solórzano Telechea (ref. 13 - 2007), y en el mismo se muestra un mapa de la red viaria medieval de Cantabria. En la figura 34 se recoge la parte del plano relativa al camino de Toranzo, y como puede apreciarse, la propuesta que hacen al respecto está en línea con los otros dos documentos

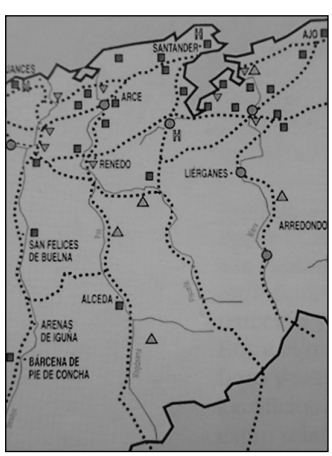


Figura 34 (ref. 13): El trazado medieval de la vía principal de Toranzo según Arízaga y Solórzano.

citados; cabe destacar la referencia a la barca de Carandía para pasar el río Pas antes de alcanzar Renedo y cómo desde este lugar ofrece dos posibilidades para dirigirse a Santander: En dirección hacia Revilla de Camargo (como ahora hace la N-623) o por la margen oriental del río Pas hacia Arce y siguiendo el valle de Piélagos.

Señalar, para finalizar este apartado, que en *Rutas Jacobeas por Cantabria* de Fernando Barreda, José Luis Casado y María del Carmen González Echegaray (ref. 14), se propone la ruta de Toranzo como uno de los ejes secundarios del «Camino del Norte a Santiago» o «Camino de la Costa», dado que es una vieja vía de conexión de la zona costera con la Meseta y Burgos (por donde discurre el «Camino Francés») y permitiría pasar del primero hacia el más popular que atravesaba Castilla y León, antes de entrar en Galicia. Además, en esta obra se hace referencia a que en Iruz, donde ahora se alza el Santuario de Nuestra Señora del Soto, hubo primero una ermita románica, cuya imagen se venera actualmente en este templo, y anexa a aquélla existía un hospital para peregrinos.

4. LOS CAMINOS EN LA EDAD MODERNA (S. XVI–XVIII).

A lo largo de este periodo histórico se tienen varias referencias de las vías de comunicación del Valle, bien por su utilización por los lugareños o por los viajeros y comerciantes que las usan para comunicar la zona costera y el puerto de Santander con Castilla y Madrid; o, también, por referencias de las sistemáticas crecidas del río Pas que causan graves daños a los caminos y puentes de Toranzo, lo que obliga a su reparación o reconstrucción.

Una descripción del difícil camino de Toranzo en su zona alta de Luena puede obtenerse del relato que hizo, a principios del siglo XVII, sir Richard Wynn en un viaje que realizó desde Santander a Madrid para reunirse con el Príncipe de Gales, según se recoge en *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII* de José Luis Casado (ref. 15). Según narra dicho caballero inglés, que formaba parte del séquito que zarpó de Portsmouth el 13 de abril de 1623 y llegó a Santander 8 días después, el 24 de abril partieron hacia la Corte con cerca de sesenta mulas y después de recorrer por la mañana, a paso de arriero, un camino montañoso y escarpado, llegaron a almorzar al Valle de Toranzo, y continuaron hasta alcanzar San Andrés de Luena, donde pernoctaron; de esta segunda parte del itinerario escribe lo que sigue:

> «*Habiendo comido tan bien, volvimos a nuestras mulas y viajamos toda la tarde por un país y unos caminos tales como no hay en la tierra; y no me refiero a su belleza, sino a los más terribles caminos y país por donde haya pasado un cristiano. Estuvo bien que fuéramos a lomos de mulas, pues creo que ninguna otra bestia en el mundo podría haber cruzado por aquellos caminos. No son para creer los terribles montes pedregosos que tuvimos que escalar y las escarpadas cuestas por donde descendimos a lo largo de dos leguas junto al abismo, por un estrecho pasaje de dos pies de ancho, todo hecho como escaleras, con un gran río cuyo lecho discurría cien brazas más abajo, rugiendo de tal modo entre las piedras que cuando hablábamos no podíamos oírnos los unos a los otros. Las montañas estaban en su mayor parte cubiertas de maleza y abetos; el calor entre ellas era tal que nos parecía estar dentro de hornos. A pesar de todo, vimos nieve en abundancia sobre la cumbre de estas montañas*».

Esta dificultad del ascenso por el valle del río Luena hasta el puerto del Escudo (de 1011 m de altitud) es una de las características de esta vía hacia la meseta castellana (figura 35). Se trata de un camino comprometido que llega a tener rampas de hasta un 15% de pendiente y que durante el invierno puede quedar cerrado durante las grandes nevadas.

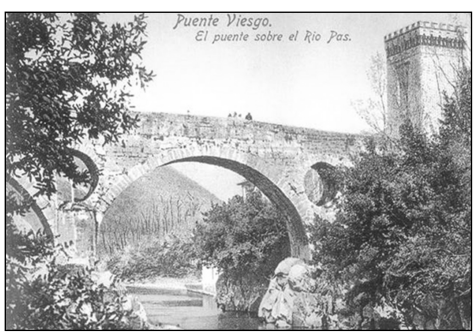
A lo largo de la Edad Moderna se tiene constancia de grandes crecidas del río Pas que causaron un número importante de pérdidas de vidas humanas, graves daños económicos en las casas, iglesias, molinos, ferrerías y otros bienes y haciendas de Toranzo, así como la destrucción de parte de sus infraestructuras viarias. Así (ref. 10), una en septiembre de 1581, otra en septiembre de 1730 donde perecieron 69 personas, una más en 1737 con 93 muertos, y otras.

La reparación de los daños causados a los puentes en estas grandes riadas o «llenas del Pas» nos permite conocer su ubicación y características. Así (ref. 10): El puente de Prases y el camino que iba por él fue llevado por la avenida que hubo el 20 de agosto de 1624. En Puente Viesgo hubo de reconstruirse su puente de piedra en 1675, también hay noticias de reparaciones en 1734 y 1772.

En la figura 36 se muestra esta bella obra de fábrica de Puente Viesgo que comunica los pueblos ubicados a ambas márgenes del río Pas. Este puente se mantuvo hasta que fue destruido en agosto de 1937 durante la Guerra Civil. El ingenie-

ro encargado del proyecto del nuevo puente, que sustituiría al anterior, recoge en su memoria algunos datos interesantes de la estructura pétrea destruida (su vano central era un arco de medio punto de 18 m de luz y los dos laterales arcos escarzanos de 15 m). También Madoz, en su célebre diccionario de 1850, se refiere a este puente en los siguientes términos elogiosos: «*…por el corren las aguas del Pas, al que cruza un hermoso y sólido puente de arco, de 40 pies de alto y 74 de largo, con dos óvalos a derecha e izquierda para dar salida a las aguas en tiempo de avenidas…*».





Figuras 35 y **36** (Internet y MLRB): Las fuertes pendientes, y en ocasiones la nieve, dificultan el camino hacia el Puerto del Escudo al atravesar la cordillera cantábrica (izda.) Puente pétreo de Puente Viesgo (dcha.) que fue destruido en 1937 durante la Guerra Civil (la foto de principios del XX, muestra su alzado aguas arriba del río Pas, detrás y en su margen oriental aparece la torre del Balneario de esta localidad).

Cerca del Santuario de Nuestra Señora del Soto se conoce la existencia de un puente de madera desde finales del siglo XVII, según documenta Pereda de la Reguera (ref. 16). En este artículo se recoge un pleito que hubo en 1712, a raíz de una reparación que se estaba haciendo en su estructura por el maestro carpintero Manuel Guerra de la Vega, y habida cuenta de los serios daños que había tenido el puente en la riada del 24 de agosto de 1711; en dicho escrito se transcribe el testimonio del citado carpintero, en donde queda de manifiesto la necesidad del puente y el ambiente social de la época:

> «*Hace más de treinta años se fundó la puente que está en el sitio que llaman de Sorriego del río Pas y que dicha puente la hicieron y edificaron los lugares circundantes al convento de Nuestro Padre San Francisco, por la*

necesidad que tenían de transitar unos a otros así por los comercios … como también por la devoción de dicho Santuario… y para la educación de enseñar a los niños las escuelas y estudios… Que por lo referido sabe el testigo dichos lugares dieron limosna y han dado para los reparos de dicha puente…; y también sabe es útil a todo género de viandantes que van desde los puertos del mar a tierra de Castilla y a otras diferentes partes; y especialmente el transporte del Correo Real que transita de la villa de Santander a la de Reinosa con su valija; y sabe que desde que se puso y se ha reedificado dicha puente, fue y ha sido gusto de dichos lugares circunvecinos y de este dicho Valle…».

Todavía mediado el siglo XVIII el estado de la vía de Toranzo hacia Castilla es difícil y sólo apto para ir andando o con cabalgaduras; al respecto Mª del Carmen González Echegaray (ref. 10) recoge una queja de 1744 sobre la deficiencia de los caminos: «*…de los descompuestos y desbaratados que están, y que por muchas partes de ellos no se puede transitar sin grave riesgo y peligro de las vidas y caballerizas…*». La misma autora expone que todos los años el Ayuntamiento General del Valle de Toranzo se ocupaba de restablecer la comunicación con Castilla, remediando los daños de las nevadas, así en 1754 cita los gastos habidos a principios de febrero para reparar la zona del Escudo de modo que pudieran pasar «*arrieros, caballerizas y demás personas y bagajes*».

El profesor Rafael Izquierdo en «*El Puerto de Santander: Despegue comercial y comunicaciones terrestres*» (ref. 17) recoge la importante evolución que tienen las vías de comunicación de Cantabria con la Meseta castellana y el Valle del Ebro en el periodo que media entre 1753 y 1805: Primero a través de los Valles de Buelna e Iguña, en el río Besaya, y posteriormente a través del Valle de Toranzo, siguiendo el curso de los ríos Pas y Luena.

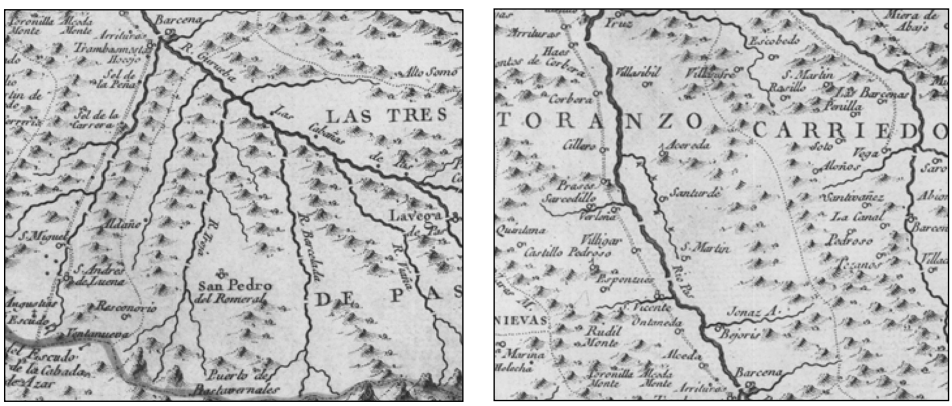
En 1753 se inauguraba en el vecino valle del Besaya el Camino Real entre Santander y Reinosa, de 71 kilómetros de longitud y financiado por la Hacienda Pública, que permitía el tránsito «carretero» y fue uno de los dos primeros Caminos Reales construidos durante la Ilustración (ref. 17). Posteriormente, se inició la mejora del camino de Reinosa a Burgos («camino de las lanas») y a Palencia («camino de las harinas»), en su tramo común hasta Quintanilla de las Torres y Cabria (algo antes de Aguilar de Campoo), que quedó finalizado en 1791. Desde aquí continuó hacia Herrera de Pisuerga, trayecto que se finalizó en 1804, en direc-

ción a Palencia. Pero desde Quintanilla no prosperó el camino que se dirigiría a Burgos, dado que finalmente se impuso una alternativa más corta de Santander a Burgos a través del Valle de Toranzo.

En 1774, en el Mapa que Tomás Lopez y Vargas hace de una amplia zona de la Cantabria actual, ya se aprecian claramente los cambios que, para este momento, se habían producido en el trazado del camino principal de Toranzo. En las figuras 37 y 38 se ha recogido la zona del plano que se refiere a la zona geográfica que se estudia: Se observa que en el valle del Luena (fig. 37.) la vía sigue discurriendo por la margen occidental del río, tal como iba en la época medieval y continúa actualmente. Pero a partir de Entrambasmestas y a lo largo del curso del Pas (fig. 38) sigue también su ribera occidental (a diferencia del camino del medievo que discurría por la otra orilla). Debe señalarse que este plano tiene imprecisiones en la zona de Vargas y Puente Viesgo, al posicionar incorrectamente algunos lugares.

En 1778 el puerto de Santander consiguió. junto a otros pocos españoles, la liberalización del comercio con América (en el Norte también lo alcanzaron los puertos de Gijón y de La Coruña, pero ninguno de la costa vasca, al ser Provincias Exentas), además en 1785 la ciudad consiguió el Consulado de Mar y Tierra, que supuso su emancipación respecto al de Burgos y una importante apuesta por el puerto santanderino. Todo ello condujo a la posibilidad de exportar mercancías hacia las colonias americanas; además de las lanas y harinas, se trató de canalizar la salida de los vinos de La Rioja.

Esto último conllevaba un camino entre el puerto de Santander y el Valle del Ebro. En 1788 se autorizó la construcción del camino de Santander a La Rioja con cargo al erario público (ref. 17). Primero se analizó la posibilidad de llevar tal vía a través del Valle del Miera y Portillo de Lunada (1350 metros de altitud), hacia Espinosa de los Monteros. Pero finalmente (ref. 08), después de varios estudios (de Francisco de Bustamente en 1798, uno posterior de Wolfango de Mucha y finalmente uno del ingeniero Agustín de Betancourt en 1801), se impuso el trazado de este camino a través de los Valles de Piélagos y de Toranzo y el Puerto del Escudo (1011 metros) hacia Soncillo y desde aquí, una vez superada la cordillera cantábrica, se dirigía un ramal a La Rioja y otro a Burgos; este último permitía la unión del puerto santanderino con la capital castellana por una vía más corta que a través de Reinosa, Quintanilla de las Torres, Basconcillos del Tozo y Ubierna (este camino de Aguilar a Burgos, sería más adelante un Camino Real, luego devino en la N-627 y en el futuro será la autovía A-73).



Figuras 37 y **38** (Cartoteca UC): El trazado del camino principal de Toranzo en el Mapa de 1774 de Tomás López y Vargas: En el valle de Luena (fig. izda,) sigue pasando por su margen occidental. Y a partir de Entrambasmestas, cuando la vía se encuentra con el cauce del Pas, sigue también su ribera occidental (a diferencia de lo que hacía el camino medieval que discurría por la otra orilla).

5. EL SIGLO XIX.

El proyecto del Camino Real del Escudo hacia Burgos y La Rioja consiguió un gran impulso en 1801 (ref. 8) pues Pedro de Ceballos (hermano del presidente de la Real Sociedad Cantábrica) fue nombrado Secretario de Estado y Superintendente General de Correos, Postas, Caminos y Canales del Reino. Este encargó a Agustín de Betancourt el informe ya citado y en 1802 le nombró Inspector General de Caminos y máxima autoridad de dicha vía (este brillante ingeniero fundaría en este año la Escuela Oficial del Cuerpo de Ingenieros de Caminos). A partir de este momento las obras, dirigidas por el Comisario de Caminos Francisco Javier Barva, tomaron un gran impulso en la parte cántabra y el Puerto del Escudo quedó abierto en 1804 (ref. 8).

Este nuevo Camino Real discurría por Toranzo entre Puente Viesgo y Entrambasmestas por la margen occidental del río Pas, como ya recoge el trazado que muestra el citado mapa de Tomás López (de 1774) y a diferencia de la vía medieval principal que lo hacía por la orilla oriental entre Puente Viesgo y Vejoris. Respecto a las características técnicas del camino real se recogen los datos que ofrecen Palacio y Guerrero en su estudio sobre Toranzo (ref. 8):

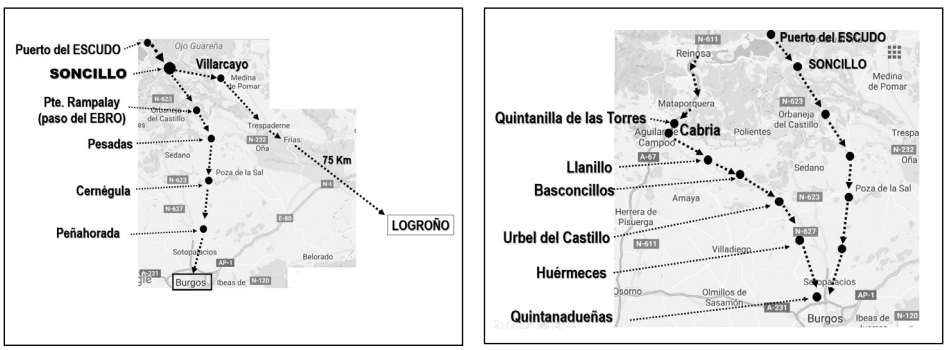
«Tenía una anchura de dos toesas (3,9 metros), sus costados se guarnecieron con losas de piedra sin labra… una vez hecha la excavación del terreno y levantados los costados, se llenó el hueco de piedra y tierra y con mazas de fierro se molían y hacían pedazos menudos todas las piedras de su superficie, que se recubría con una capa de cascajo o tierra mezclada con grava más alta en el centro para la evacuación de las aguas hacia las acequias laterales».

En 1830, la *Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España* de Francisco Xavier de Cabanes (ref. 18) recoge la vía que desde Santander se dirige a La Rioja según se muestra en la Tabla 2, con los hitos y distancias que se indican (en ella el primer número que aparece muestra las leguas entre lugares consecutivos y el segundo la distancia acumulada desde el origen).

De Santander a Renedo	*---*	*3*	*a Soncillo (hasta aquí camino real)*	3	12
a Villigar	*3*	*6*	*a Villarcayo*	3,5	15,5
a Entrambasmestas	*1*	*7*	*a Monco*	2	17,5
al Puerto del Escudo	2	9	*a Trespaderne*	2,5	20
			a Frías	2	22
NOTA: Este camino es el que llaman de Santander a la Rioja; el cual en vez de pasar el Ebro por Traspaderne, se dirige al puente de Frías para salir a Ameyugo en el camino real. Desde Santander a Soncillo es camino carretero, y de Soncillo a Frías de herradura.					

Tabla 2: Comunicación de Santander con Frías por el camino real llamado de Rioja según la Guía de Francisco Xabier de Cabanes de 1830.

En esta misma guía se ofrece también la comunicación entre Santander y Burgos a través del Escudo, con una distancia total de 24,5 leguas: Una vez alcanzado Soncillo por el camino real que nos ocupa, la vía hacia la ciudad castellana iba por el puente de Rampalay (donde se cruzaba el río Ebro), Pesadas, Cernégula, Peñahorada y Burgos (figura 39). Este camino, que discurre al oriente de la actual N-623 (Burgos – Santander), es en la actualidad la carretera regional CL-629.



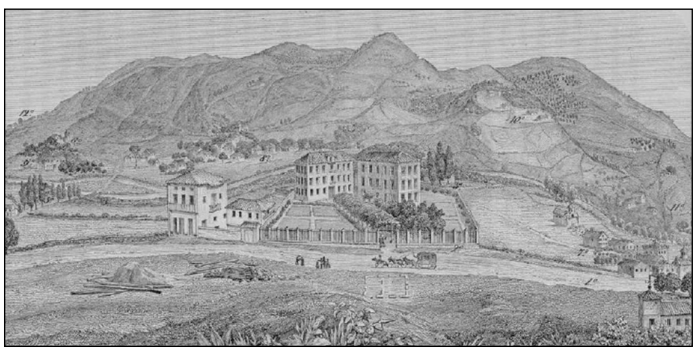
Figuras 39 y **40** (LV): El camino real hasta Soncillo permitió la conexión de Santander con Logroño y Burgos (izda.). La imagen derecha compara las dos posibilidades de comunicación de Santander con Burgos vía Reinosa y Aguilar o por el Escudo (esta vía era más corta).

Es interesante señalar que antes de la existencia de este nuevo Camino Real del Escudo la comunicación entre Santander y Burgos se canalizaba principalmente a través del valle del Besaya por el Camino Real de Reinosa, inaugurado en 1753, y tenía una longitud de 30 leguas, o sea bastante más que por el valle de Toranzo (figura 40). El camino entre el puerto santanderino y Reinosa era de 12,5 leguas e iba por Puente Arce, Torrelavega, Cartes, Molledo y Bárcena de Pie de Concha. De Reinosa a Burgos la distancia era de 17,5 leguas y la citada guía de Cabanes señalaba los siguientes hitos: Matamorosa, Fuenvellida, Canduela, Llanillo, Basconcillos, Urbel del Castillo, Huérmeces, Quintana, Dueñas y Burgos.

Palacio y Guerrero (ref. 8) recogen asimismo que en 1834, después de la nueva organización territorial de España, pasó a hacerse cargo del mantenimiento de este camino la Diputación Provincial, que también se preocupó del ornato y seguridad de la vía, ordenando a los ayuntamientos en 1842 que se plantaran árboles a lo largo de ella.

En la figura 41 se muestra una imagen del Camino Real del Escudo según una litografía de Federico Craus que aparece en el libro de Manuel Ruiz de Salazar sobre el Valle de Toranzo y publicado en 1850 (ref. 19); aquélla muestra la vía a su paso frente al balneario de Ontaneda y se aprecia el paso de una diligencia delante de éste. En la figura 42 se incluye una fotografía de un leguario que se conserva en Entrambasmestas (junto a la actual carretera nacional) y que marca la distancia de 8 leguas a Santander (una legua es la distancia que una persona puede recorrer, en

condicione normales, en una hora y equivale a 5,57 kilómetros; por lo tanto, el número de leguas que indican estos mojones equivale al tiempo en horas que se requerían para llegar a Santander caminando; esta medida castellana se utilizó hasta la implantación obligatoria del sistema métrico decimal en 1880).





Figuras 41 y **42**: Camino Real del Escudo a su paso por Ontaneda (del estudio de M. Ruiz de Salazar sobre el Valle de Toranzo–1850).
Y leguario que se conserva en Entrambasmestas (LV).

Se recoge seguidamente el relato que hace Pascual Madoz de los caminos de Toranzo, en su famoso diccionario de 1845-1850 (ref. 20), al exponer las vías de comunicación de que disponen algunos de sus pueblos. Primeramente se eligen dos lugares por los que pasa el Camino Real, que sigue la margen occidental del río Pas: Vargas (Bargas en el diccionario) y Alceda.

> *BARGAS: «Atraviesa en dirección al Norte la carretera real para Santander, habiendo además otros vecinales de pueblo a pueblo, practicables para las carretas del país. El correo de Burgos pasa los domingos, miércoles y viernes por la noche, y el de Santander los martes, viernes y domingos: trae valija separada para la correspondencia de los pueblos que comprende la administración de Torrelavega. También cruza por el pueblo diariamente la diligencia que va y viene de Santander».*

> *ALCEDA: «Cruza por el pueblo de Sur a Norte, el denominado Real del Escudo; hay además otros vecinales y comunales para la comunicación con los pueblos inmediatos, y carreteras para la extracción de leña y made-*

ra de los montes, con muchas veredas para varios puntos; pasa diariamente sin detenerse la diligencia de Burgos a Santander; la correspondencia la recibe de las estafeta de Soto por medio de un cartero pagado por el ayuntamiento».

Respecto al camino secundario que sigue valle arriba por la margen oriental del Pas se recogen Villasevil y Vejoris (Bejoris en el diccionario de Madoz):

VILLASEVIL: «Los caminos son locales. Recibe la correspondencia de Torrelavega».

BEJORIS: «…fertilizado por las aguas del ya dicho río Pas, al que atraviesa un puente de comunicación para el camino real que cuenta además de los caminos locales; recibe la correspondencia de Torrelavega por baligero».

En la *Crónica de la Provincia de Santander* de Manuel Assas (ref. 21), publicada en 1867, se aprecian los cambios que, lentamente, van produciéndose en las comunicaciones a través de Toranzo. La existencia de la estación de ferrocarril en Renedo (de la recién inaugurada, en 1866, línea ferroviaria de Madrid a Santander, que discurría a través de la cuenca del Besaya), y cercana a la entrada norte de nuestro Valle, marca nuevas posibilidades. Así en el apartado «Guía del viajero», de la citada obra, se recoge al referirse a los establecimientos termales de Ontaneda y Alceda:

«*Están situados estos baños en el valle de Toranzo, a seis leguas de Santander; el viaje desde Madrid se hace en ferrocarril hasta la estación de Renedo, donde hay diligencias que conducen a los baños*».

En esta Crónica se recogen los datos oficiales de las principales carreteras de la provincia, y al referirse a la que atraviesa el valle de Toranzo se expone:

«*La carretera de Burgos a Peñacastillo tiene 138 kilómetros de longitud, hallándose construida en su totalidad. De ellos corresponden a la provincia de Burgos 81 y 57 a la de Santander. En la primera sección pasa por*

los pueblos de Quintana Orduño, Celadilla de Salobrin, Ubierna, San Martín de Ubierna, Mata, Quintana del Río, Masa, Terradillos, Tubilla del Agua, Cobañera, San Felices, Valdelateja, Quintanilla de Escalada, Escalada y Cilleruelo. En la segunda pasa por San Miguel de Luena, Entrambas Mestas, Alceda, Ontaneda, San Vicente de Toranzo, Villegar, Burleña, Prases, Filledo, Correra, Aes, Puente-Viesgo, Vargas, Carandía, Renedo, Parbayón, Cianca, Revilla y Muriedas».

Se observa que esta carretera discurre ya por el trazado que sigue la actual nacional N-623, habiendo dejado el camino más oriental que discurría, entre otros lugares, por Pesadas y Cernégula. Es interesante señalar que en esta guía hay distancias que en ocasiones se recogen en leguas y en otras partes de la misma en kilómetros, ello es debido a que es la época de transición entre las antiguas medidas y el sistema métrico decimal cuyo uso se implantó con obligatoriedad poco después, como se ha señalado.

El ambiente del Valle en el último tercio del XIX es recogido en 1871 por Amós de Escalante en su célebre libro *Costas y Montañas* (ref. 22) que, en el capítulo dedicado a Toranzo, expone:

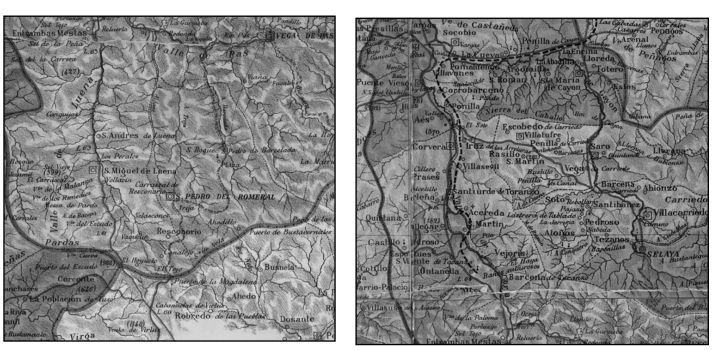
«*El camino de Toranzo es de los más frecuentados de la Montaña. A pie o a caballo, en coche o en carreta, las gentes del pobladísimo valle se mueven con actividad suma, y crece el movimiento cuando en la estación serena abren sus puertas a achacosos y pacientes más o menos disimulados, las hospederías de sus célebres aguas medicinales*» (se refiere a las de Puente Viesgo, Ontaneda y Alceda).

6. EL SIGLO XX Y EL XXI (HASTA 2016).

Durante el siglo XX continúa la mejora sistemática de los caminos de Toranzo. En primer lugar se conectan mejor las dos márgenes del valle que separa el río Pas, esto conduce a la construcción de varios puentes. Asimismo, se renuevan y amplían sus comunicaciones con los valles vecinos y se enlazan más adecuadamente los pueblos más alejados con los ejes viarios que corren a lo largo del valle. Además, se mejora el firme de las carreteras con acabados asfálticos adecuándolo a las exigencias de los nuevos vehículos de transporte «automóviles y camiones» y a mayores velocidades de circulación.

En 1900 la Diputación provincial de Santander amplía la escala (a 1/100.000) del mapa de Francisco Coello de 1861 (que iba a escala 1/200.000) y recoge las vías de comunicación, partidos judiciales y ayuntamientos. En las figuras 43 y 44 se muestra la zona del estudio que nos ocupa y puede observarse que la carretera principal que recorre el valle sigue el trazado que marcó el camino real de principios del siglo XIX; por otro lado, este mapa nos ofrece información muy valiosa del estado de la red viaria en Toranzo y zonas vecinas.

En la figura 43, que corresponde al valle alto del río Luena, puede apreciarse cómo las carreteras que enlazan la vía principal de Toranzo con Reinosa, hacia occidente, y con Vega de Pas al oriente, ya aparecen como construidas en el mapa; mientras que las que conectan esta última vía con San Pedro del Romeral y Puerto de la Magdalena, y las que comunican Vega de Pas con el Puerto de Estacas de Trueba, hacia el este, se encuentran en construcción.



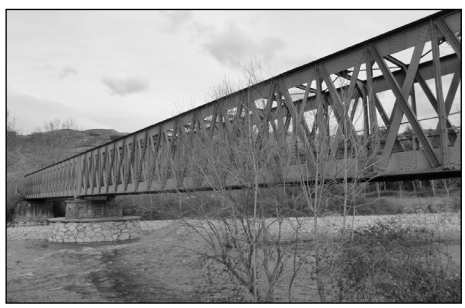
Figuras 43 y **44**: (Cartoteca UC): Carreteras que recoge el Mapa de 1900 de la diputación de Santander realizado partiendo del mapa de Francisco Coello de 1861 y duplicando su escala.

Por otro lado, la figura 44 que recoge las carreteras existentes entre Entrambasmestas y Vargas nos informa que se encuentran ya construidas las carreteras secundarias, a excepción de la que comunica Castillo Pedroso con el valle de Iguña y la que enlaza Selaya con Vega de Pas,

A comienzos de este siglo, en 1902, entró en servicio el ferrocarril de Astillero a Ontaneda (cuya infraestructura se construyó entre 1898 y 1902) y que estuvo en funcionamiento durante 74 años (hasta 1976); actualmente su explanación se ha reconvertido en una vía verde para caminantes y ciclistas. Esta vía férrea y su historia se encuentran bien documentadas en el libro *El Ferrocarril del Astillero a Ontaneda* de Vega Hormaechea y González Obregón (ref. 23) y en el artículo de la *Revista de Obras Públicas* «Ferrocarril Astillero-Ontaneda: Primera fase de un ambicioso proyecto no concluido» de Ferrer Torio y Ruiz Bedia (ref. 24).

Aquí se resumen los datos principales: tenía una longitud de 35 km y su trazado, preparado para vía de ancho métrico, contaba con 12 estaciones y discurría por 8 municipios: Astillero, Villaescusa, Penagos, Santa María de Cayón, Castañeda, Puente Viesgo, Santiurde de Toranzo y Corvera de Toranzo. Su proyecto fue redactado por el ingeniero de caminos Rafael Martín Arrué en 1893 y el objetivo de este ferrocarril económico de vía métrica (acomodándose al perfil del terreno y sin grandes movimientos de tierras) se fundamentaba en el transporte de pasajeros hacia los balnearios de Puente Viesgo, Ontaneda y Alceda y en el movimiento de minerales de la zona de Cabarga.

Su construcción duró cuatro años y se organizó en tres tramos: El primero de ellos iba de Astillero a Sarón (12 Km), la segunda etapa (11 Km) llegaba a Puente Viesgo y con el último tramo (12 km) se alcanzaba Ontaneda. En este recorrido por el valle de Toranzo debía salvar el río de La Pila, cerca de San Martín, lo que hacía con un bello puente de sillería de dos bóvedas de 14 metros de luz (figura 45) y un espectacular puente metálico de 90 metros de longitud sobre el río Pas, denominado La Esperanza (figura 46) y que se configuraba con dos vanos de 45 metros que apoyaban en una pila pétrea situada en el curso del cauce fluvial; sendos puentes dan ahora servicio a la vía verde que recorre el valle.

Figuras 45 y **46**: (LV): Puentes del ferrocarril de Astillero a Ontaneda puesto en servicio en 1902. A la izquierda se muestra el puente pétreo sobre el río La Pila en San Martín y a la derecha el puente de La Esperanza sobre el Pas, entre esta última localidad y San Vicente de Toranzo.

Las primeras fotos que tenemos de los caminos del Valle a principios del siglo XX nos muestran todavía lo básicos que eran éstos; así, del archivo fotográfico de Ramón Villegas López se recogen dos imágenes, una de la carretera a Burgos a su paso por Alceda (figura 47 – ref. 25) y otra del camino principal que discurría por la margen oriental del río Pas, tomada en 1910 en las proximidades del pueblo de Iruz (figura 48 - ref. 26).

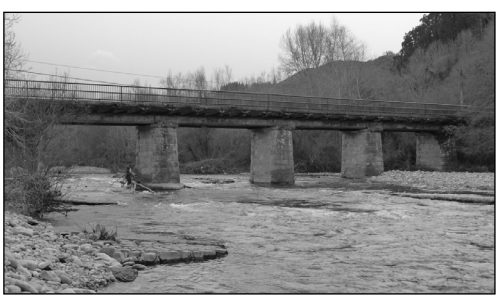




Figuras 47 y **48**: (Archivo R. Villegas): Aspecto, a principios del siglo XX, de la carretera a Burgos a su paso por Alceda (foto izd.). Y vista del camino principal de la margen oriental del Pas en Iruz (foto dcha.).

De este siglo son los puentes carreteros que hoy contemplamos en el Valle. Así entre los pueblos de Borleña y Santiurde de Toranzo se inauguró en 1906 el «Puente de la Unión Deseada» (fotografía 49). El hito conmemorativo que se

encuentra cerca del entronque de la actual carretera nacional y del origen de la vía que conduce al puente (figura 50) tiene la siguiente leyenda «*Por iniciativa del Sr. D. Eustaquio M. Conde Rueda y a expensas de los Sres.… todos de Borleña, se construyó este camino y puente sobre el río Pas. El pueblo agradecido de tan meritoria acción dedican este homenaje a su grata memoria. Borleña – 1906*». Se trata de un puente de 4 vanos con pilas de sillería y dos vigas metálicas de alma llena sobre las cuales descansan traviesas de acero que dan apoyo a una losa de hormigón armado.

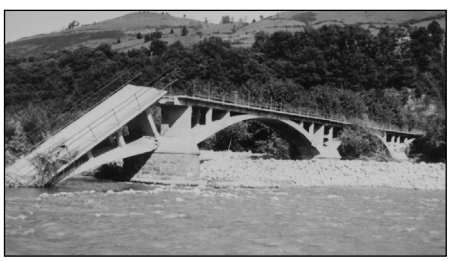




Figuras 49 y **50**: (LV): Puente de La Unión Deseada entre Borleña y Santiurde de Toranzo (a principios del XX), financiado por varios vecinos acomodados de Borleña, y monolito conmemorativo de su inauguración en 1906.

También a principios del siglo XX se construyó entre Alceda y Vejorís, salvando el Pas, un puente de arcos de hormigón armado para rehacer la conexión que había existido entre ambos pueblos con diversos puentes de madera y que habían sufrido reiteradamente daños por las grandes avenidas del río. Ruiz Bedia y Del Jesús en *Ojos en los Caminos del Pas y del Pisueña* (ref. 27) recogen que inicialmente este puente de hormigón constaba de tres tramos en arco de 19,5 metros de vano y un ancho de plataforma de 3,1 metros, y que una importante riada en diciembre de 1926 provocó la apertura de un nuevo cauce en el río y serios daños en un estribo y uno de los arcos, con lo que hubo que reponer estos elementos y añadir un nuevo arco de 20,5 m de luz para salvar el incremento del ancho fluvial. Este paso estuvo en servicio hasta que una avenida del Pas en el otoño de 1952 destruyó nuevamente parte del puente (fotografía 51, del archivo de R. Villegas – ref. 26) y se

decidió construir la estructura que ahora conocemos y que fue inaugurada en 1955 (foto 52): Se trata de un puente de cuatro vanos de unos 20,4 metros de luz, cada tramo está formado por dos vigas de hormigón armado sobre las que apoya una losa del mismo material y tiene un ancho de 6,56 metros (ref. 27).





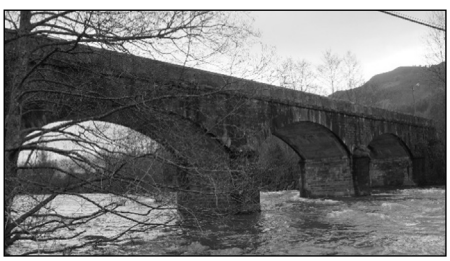
Figuras 51 (Archivo R. Villegas) y **52** (LV): Puentes entre Alceda y Vejorís:
El de la izquierda estuvo en servicio entre principios del siglo XX y 1952,
en que fue seriamente dañado por una avenida del Pas.
El de la foto derecha se inauguró en 1955 y es el que conecta en la actualidad
ambas poblaciones y sendas márgenes del valle.

En 1937, durante la Guerra Civil, fueros destruidos los puentes de El Soto y Puente Viesgo, en las figuras 53 y 54 se muestran los mismos después de su reconstrucción, los datos geométricos que siguen se han obtenido de la obra citada de Ruiz Bedia y Del Jesús Clemente (ref. 27).

A finales del siglo XIX se construyó en El Soto un nuevo puente de piedra, dentro de las obras de mejora de la carretera comarcal que comunica los Valles de Toranzo y Carriedo. Este puente fue seriamente dañado en 1937 y reconstruido posteriormente. Tiene 5 vanos de 13 m de luz libre y 4 pilas de 1,5 m de espesor. La anchura del tablero es de 5 m y la altura máxima de la rasante es de 7 metros. En la fotografía 53 puede observarse que cada vano está formado por bóvedas con directriz de arco escarzano; de éstas debe destacarse que las dovelas de la cara vista (arcos de embocadura) son de sillería, pero interiormente se utiliza el hormigón, material que ya era de uso habitual en la época en que se rehízo este puente (ref. 28). Las pilas son de sillería, rellenas de hormigón ciclópeo, y rematadas con tajamares de sección semicircular.

El nuevo puente de Puente Viesgo fue finalizado en 1940, tiene 5 vanos (figura 54), resolviéndose el principal que salva el río (con una luz libre de unos 20

metros) mediante dos arcos paralelos de hormigón armado y directriz parabólica, sobre los que descansan unos pilares que les transfieren la carga del tablero (de 6,2 m de anchura total). La estructura se cimenta directamente sobre la roca. En la fotografía 54 se muestra su alzado aguas abajo del río Pas y por la posición en que se ubica, a gran altura sobre el cauce, el puente presenta una gran estampa y enmarca adecuadamente el agradable entorno que lo rodea.





Figuras 53 y **54**: (LV): Puentes sobre el río Pas construidos después de la Guerra Civil (1936-1939): De El Soto (izda.) y de Puente Viesgo (dcha.).

La carretera nacional N-623 entre Burgos y Santander pertenece a la Red de Interés General del Estado (RIGE) y surge de las mejoras constantes que durante el siglo XX se producen en el camino real del Escudo del XIX. Durante los «años 80» de la pasada centuria se llevaron a cabo importantes obras de ensanchado, corrección de curvas y mejoras del trazado. Asimismo, variantes al paso de varios pueblos, esto para evitar el peligro que entrañaba el que la carretera atravesara los mismos, al tiempo que debía reducirse el límite de velocidad; por otro lado, los tramos abandonados se convertían en paseos vecinales (en ocasiones dotados de árboles y bancos para el descanso). La fotografía 55 muestra el nuevo trazados de la N-623 a su paso por Prases (el tramo antiguo pasaba junto a la iglesia por el medio del pueblo y era muy peligroso para los vecinos).

Las figuras 56 y 57 muestran la señalización kilométrica de esta carretera a mediados del siglo XX y la nueva, una vez se realizaron las reformas del último tercio de la centuria. En los antiguos mojones de hormigón, en dos caras opuestas de los mismos se indicaban los kilómetros que distaban a Burgos o Santander (principio y fin de la carretera); por ejemplo el que aparece en la imagen 56 se encuentra en Prases (junto al antiguo trazado de la foto 55) e indica 33 Km a Santander en el

lado que se muestra y 119 km a Burgos en el lado opuesto. La nueva señalización busca una mayor visibilidad, dada la alta velocidad a la que circulan los vehículos en la actualidad y marca en una placa metálica la distancia en kilómetros que hay en el punto de la carretera donde se sitúa hasta su origen en Burgos; en concreto, en el caso de la figura 57 se trata del Km 109 de la misma que se encuentra junto a Entrambasmestas.







Figuras 55, 56 y **57**: (LV): El nuevo trazado (y el previo con árboles y bancos) de la N-623 a su paso por Prases. Un mojón de la antigua señalización de la carretera (centro) y una placa de la actual (dcha.).

Esta carretera N-623 continúa siendo clave en la actividad diaria y en el desarrollo de Toranzo y se sigue mejorando su conectividad con las localidades que se encuentran en la margen oriental del Pas. Ya a principios del siglo XXI tres nuevos puentes han venido a sumarse a los que vienen cumpliendo este objetivo: Se trata de los dos inaugurados en 2003 (figuras 58 y 59) en Ocejo (Luena) y en Aés (Puente Viesgo). Y el que fue abierto al tráfico en 2008 y que facilita el acceso al pueblo de Puente Viesgo (figura 60) desde la N-623, liberando de tráfico y convirtiendo en peatonal el que cruza la localidad por su centro (el puente de arcos de hormigón de 1940).





Figuras 58 (LV), **59** y **60** (Google): Estos tres nuevos puentes de principios del siglo XXI sobre el Pas (en Ocejo, Aés y Puente Viesgo) facilitan las comunicaciones entre ambas márgenes del río y se suman a la lista de infraestructuras viarias que se han venido construyendo a lo largo de la historia del Valle de Toranzo.

7. EPÍLOGO.

La descripción que se ha hecho de la continua evolución y mejora de las vías de comunicación de Toranzo muestra cómo a lo largo de la historia, sus diferentes localidades por un lado y Cantabria por otro, han ido tramando con mejores caminos la relación entre los diferentes lugares del Valle y facilitando sus conexiones con los valles vecinos y el paso a las provincias limítrofes; y se ha puesto de manifiesto la importancia que estas vías han tenido en su desarrollo.

La apertura de la Autovía de la Meseta A-67 a través del valle del Besaya en 2008, ha restado mucho tráfico y actividad comercial a la carretera N-623 del Escudo, resintiéndose notablemente los negocios existentes junto a la misma y conducido al cierre de alguno; sin embargo, dada la belleza de Toranzo y la riqueza de su patrimonio natural y cultural se está utilizando, además de por los habitantes del Valle, como un itinerario turístico.

La inauguración en 2015 del último tramo de la Autovía del Cantábrico A-8 en nuestra región, entre Solares y Torrelavega, que tiene un gran nudo de comunicaciones en Vargas, justo a la entrada norte de Toranzo, prevé nuevas posibilidades de tráficos de ocio hacia este histórico y bello Valle. La fotografía 61 muestra una de las señales de este lugar que indica la conexión con los atractivos turísticos que encierra Toranzo, y que pueden marcar en parte el futuro de estos caminos que se han presentado. La foto 62 recoge el monumento que se ha instalado en una de las rotondas del citado nudo de carreteras y hace referencia a las cuatro cuevas del Monte Castillo que tienen arte rupestre paleolítico de unos 18.000 años de antigüedad y que fueron declaradas Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 2008, siendo uno de los conjuntos más significativos de Europa en esta temática.





Figuras 61 y **62** (LV): Señalización y monumento en el nudo de comunicaciones sobre la Autovía del Cantábrico A-8 en Vargas: La inauguración en 2015 de esta importante infraestructura de transporte abre nuevas perspectivas de desarrollo al histórico valle de Toranzo, al acercar al turismo sus importantes recursos naturales y patrimoniales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

(1) VARIOS AUTORES: *Castros y Castra en Cantabria*. ACANTO, Federación de Asociaciones para la defensa del Patrimonio Cultural y Natural de Cantabria, 2010.

(2) IGLESIAS GIL, José Manuel y MUÑIZ CASTRO, Juan Antonio: *Las comunicaciones en la Cantabria Romana*. Universidad de Cantabria y Ediciones de Librería Estudio, 1992.

(3) ABÁSOLO ÁLVAREZ, José A.: *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Publicaciones de la Excma. Diputación de Burgos, 1975. (pág. 187 y 196).

(4) VEGA DE LA TORRE, José Raúl: *Historia de Cantabria-La romanización*. Edic. Estudio, 1985. (pág. 245).

(5) GONZÁLEZ DE RIANCHO MAZO, Javier: *La vía romana del Escudo*. Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria y Ediciones de Librería Estudio, 1988. (pág, 9, 43 y 67)

(6) IGLESIAS GIL, José Manuel, MAÑANES BEDIA, B. y MUÑIZ CASTRO, Juan Antonio: «El trazado de las vías de comunicación desde la Antigüedad en las Asturias de Santillana». *Ilustraciones Cántabras*, Institución Cultural de Cantabria, Santander 1989. (pág. 12 a 15).

(7) TEIRA MAYOLINI, Luis C: *El megalitismo en Cantabria: Aproximación a una realidad arqueológica olvidada*. Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 1994. (pág. 65 y 66, 230 a 232).

(8) PALACIO RAMOS, Rafael y GUERRERO ELECALDE, Rafael: *El valle de Toranzo, un recorrido por su historia*. Cantabria Tradicional, Torrelavega 2009. (pág. 79, 86, 44 y 45).

(9) GARCÍA GUINEA, Miguel A.: *Cantabria: Guía artística*. Ediciones Estudio, Santander 1988. (pág. 265).

(10) GONZÁLEZ ECHEGARAY, María del Carmen: *Toranzo. Datos para la historia y etnografía de un valle Montañés*. 1ª edición por Institución Cultural de Cantabria y Centro de Estudios Montañeses, Santander 1974. 2ª edición en Cantabria Tradicional, Torrelavega 2000. (pág. 25, 56, 64 y 61).

(11) MUÑOZ JIMÉNEZ, José Miguel: «Caminos y fortificaciones en la Cantabria Medieval». *Actas del Congreso "El Fuero de Santander y su época"*. Ediciones de Librería ESTUDIO, 1989. (pág. 447 y 451).

(12) ÁLVAREZ LLOPIS, Elisa y BLANCO CAMPOS, Emma: «Las vías de comunicación en Cantabria en la Edad Media». *I Encuentro de Historia de Cantabria*. Universidad de Cantabria y Gobierno de Cantabria, 1996. Editado por la Universidad de Cantabria en 1999. (pág. 512).

(13) ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz y SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel: *Historia de Cantabria-Las actividades económicas de las villas medievales*. Editorial Cantabria S.A. 2006. (pág. 210).

(14) BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando, CASADO SOTO, José Luis y GONZÁLEZ ECHEGARAY, Mª Carmen: *Rutas Jacobeas por Cantabria*. Centro de Estudios Montañeses y Gobierno de Cantabria, Santander 1993. (pág. 237).

(15) CASADO SOTO, José Luis: *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII*. Centro de Estudios Montañeses – Gobierno de Cantabria. 1ª edición en 1980 y 2ª edición en 2000. (pág. 212).

(16) PEREDA DE LA REGUERA, Manuel: «Documentos y noticias inéditos de artífices en la Montaña». *Revista Altamira* del Centro de Estudios Montañeses. Nos 2-3, 1952. (pág. 218).

(17) IZQUIERDO DE BARTOLOME, Rafael: «El puerto de Santander: Despegue comercial y comunicaciones terrestres». En *Santander: El puerto y su historia*, Junta del Puerto de Santander – MOPU, 1986. (pág. 113).

(18) CABANES, Francisco Xavier de: *Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España*. Imprenta de D. Miguel de Burgos, Madrid. 1830. (pág. 212).

(19) RUIZ DE SALAZAR, Manuel: *Descripción Geográfica y Topográfica del Valle de Toranzo, en la Provincia de Santander, y observaciones hidrológicas sobre los baños y*

aguas hidrosulfuradas de Ontaneda y Alceda. Imprenta del Semanario Pintoresco Español e Ilustración, Madrid, 1850. (pág. 121).

(20) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Diccionario Geográfico – Estadístico – Histórico 1845-1850, Santander*. Edición facsímil. AMBITO/ ESTUDIO, 1995.

(21) ASSAS, Manuel de: *Crónica de la Provincia de Santander*. 1ª edic. Rubio y Compañía, Madrid 1867. 2ª edic. Estudio, Santander 1995. (pág. 124 y 123).

(22) ESCALANTE, Amós de: *Costas y Montañas*. Primera edición de 1871. Ediciones de Librería Estudio, Santander, 1999. (pág. 203).

(23) VEGA HORMAECHEA, Pedro de la y GONZÁLEZ OBREGÓN, Julián: *El Ferrocarril del Astillero a Ontaneda*. Cantabria Tradicional. Torrelavega, 2003.

(24) FERRER TORIO, Rafael y RUIZ BEDIA, María Luisa: «Ferrocarril Astillero-Ontaneda: Primera fase de un ambicioso proyecto no concluido». *Revista de Obras Públicas* nº 3.319, 1993.

(25) VILLEGAS LÓPEZ, Ramón: *Corvera de Toranzo: Imágenes para el recuerdo*. Cantabria Tradicional, Torrelavega, 2002.

(26) VILLEGAS LÓPEZ, Ramón: *Santiurde de Toranzo: Imágenes para el recuerdo*. Cantabria Tradicional, Torrelavega, 2002.

(27) RUIZ BEDIA, Mª Luisa y JESÚS CLEMENTE, Manuel del: *Ojos en los caminos del Pas y del Pisueña*. Edita Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria, 2007. (pág. 57).

(28) VILLEGAS CABREDO, Luis y LOMBILLO VOZMEDIANO, Ignacio: «El Patrimonio de los Puentes Arco en Cantabria». *Cuadernos Técnicos GTED-UC* nº 3, 2015. Grupo de Tecnología de la Edificación de la Universidad de Cantabria. (pág. 37).

AGRADECIMIENTOS por el material gráfico facilitado:

JRC: Jesús Ruiz Cobo.	José Manuel Iglesias Gil	MLRB: María Luisa Ruiz Bedia
EPL: Eduardo Peralta Labrador.	Beatriz Arízaga Bolumburu	Cartoteca Universidad de Cantabria
Annibal González de Riancho Mariñas	JAAL: José Alberto Álvarez Laso	Ramón Villegas López

ANTONINO LERA, VIOLINISTA SANTANDERINO

FRANCISCO GUTIÉRREZ DÍAZ
Centro de Estudios Montañeses

Resumen: Antonino Lera Mugarza (Santander, 1839-íd., 1915) fue uno de los mejores violinistas con que contó Cantabria en la segunda mitad del siglo XIX y primeros años del XX, aunque su campo de actividades se circunscribió tan solo, por propia voluntad, a la capital provincial y localidades cercanas.

Palabras clave: Lera, músico, violinista, Santander, Cantabria.

Abstract: Antonino Lera Mugarza (Santander, 1839-íd., 1915) was one of the best violinists that Cantabria had in the second half of the 19th and first years of the 20th century, despite he only choose to play in the provincial capital and local areas nearby.

Keywords: Lera, musician, violinist, Santander, Cantabria.

Datos biográficos.

Hijo del italiano Antonio Lera Massino, natural de Palanzo (en la «provincia de Como, reino de Lombardía»), y de la vizcaína Francisca Mugarza Cenitagoya, que era de Elorrio, ambos vecinos de Santander donde el esposo se dedicó al comercio,[1] nació Antonino Lera Mugarza en dicha ciudad el 10 de mayo de 1839 y fue

---

(1) De las mercancías que llegaban embarcadas al puerto santanderino cuyo destinatario era Lera, hay noticia abundante en el periódico local *Boletín de Comercio*. Recibió por esa vía botas de aceite, pipas de aguardiente y vino (jerez, clarete de Valdepeñas, etc.), cargas de brea, grasa, alquitrán y goma Inca, tablas de pino, bultos de quincalla, objetos de porcelana, balas de papel de estraza, cajas de vidrios, partidas de alubias, garbanzos y cacao, etc. Su establecimiento comercial estuvo situado frente a la plazuela del Correo o de Becedo hasta que un tremendo aguacero caído sobre la ciudad en la madrugada del 20 de septiembre de 1867 lo arrasó (vid. *Boletín de Comercio* de esa fecha). Pero pronto volvió a abrir tienda en la calle del Rincón esquina a plaza de las Atarazanas o de la Verdura (vid. íd., 29 de noviembre de 1870 a 4 de abril de 1871). A comienzos de la década de los 70 era además propietario del bergantín-goleta *Lola*, que hacía travesías a las Antillas capitaneado por Manuel Antonio Munitis; pero fallecido éste el 13 de enero de 1876, Lera puso a la venta el barco «clavado y forrado en metal, clasificado con la letra A nº 2 por la compañía 'Veritas' de París» (vid. íd., 20 de marzo de 1872 y 14 de enero, 17 de junio y días siguientes de 1876). Antonio fue también tesorero de la Sociedad de Seguros Mutuos contra Incendios de Casas local, cesando en tal cargo el 23 de febrero de 1868 (vid. íd., 1, 4, 13, 14, 20 y 22 de febrero de 1868). En su juventud, y cuando militaba en el Cuerpo de Cazadores del Ejército español con motivo de la I Guerra Carlista, dentro del bando liberal, había sido uno de los participantes en la célebre «Acción de Vargas», acaecida el 3 de noviembre de 1833 (vid. íd., 17 de noviembre de 1876).

bautizado a la mañana siguiente en la Catedral, apadrinándolo su pariente Domingo Cenitagoya.[2] Los padres habían contraído matrimonio el 18 de diciembre de 1834 en la iglesia del Stmo. Cristo, recibiendo las bendiciones nupciales el 14 de febrero de 1835.[3] Los abuelos paternos, ambos nacidos y residentes en el pueblo lombardo de Palanzo, se llamaron Francesco y Maddalena; los maternos, avecindados en Elorrio, Manuel, que fue natural de Begoña y ya no existía cuando su hija se casó, y Joaquina, que pasó su viudedad en la capital de Cantabria, donde terminó sus días el 10 de mayo de 1850, contando 72 años.[4] Antonino tuvo varios hermanos. Los dos nacidos antes que él respondieron a los nombres de Leandro, alumbrado y bautizado el 13 de marzo de 1836,[5] y Atanasia, de vida tan corta que solo abarcó del 27 de abril de 1837 al 12 de mayo de 1838.[6] Los que le siguieron se llamaron Sotero José, cuya efímera existencia ocupó del 22 de abril de 1841 al 4 de abril de 1847;[7] Policarpo Francisco, venido al mundo el 26 de enero de 1844[8] y que, andando el tiempo, también participaría en algunos conciertos como violinista;[9] Segunda Eusebia, que vivió del 2 de mayo de 1846 al 3 de septiembre de 1849;[10] Felipe, que lo hizo del 26 de mayo de 1848 al 17 de diciembre de 1852,[11] y Petra Celestina, nacida el 19 de mayo de 1851 y finada el 23 de mayo de 1859.[12]

---

(2) La partida correspondiente en Archivo Diocesano de Santander (en adelante, ADS), libro 6.697, fol. 205 v.

(3) Íd. en íd., libro 6.739, fol. 221.

(4) Íd. en íd., libro 6.773, fol. 46.

(5) Íd. en íd., libro 6.696, fol. 48.

(6) Íd. en íd., libro íd., fol. 183 v. y libro 6.770, fol. 127 v.

(7) Íd. en íd., libro 6.698, fol. 175, y libro 6.772, fol. 82.

(8) Íd. en íd., libro 6.699, fol. 321.

(9) Su profesión fue la de ingeniero industrial. Nombrado por el gobierno de la I República fiel contraste de pesas y medidas provincial (o ingeniero almotacén), tomó posesión a fines de agosto de 1873 (vid. *Boletín de Comercio*, Santander, 2 de septiembre de 1873 y 6 de febrero y 8 de agosto de 1875).

(10) Las partidas correspondientes en ADS, libro 6.700, fol. 295, y libro 6.772, fol. 246.

(11) Íd. en íd., libro 6.702, fol. 23, y libro 6.774, fols. 59 v.-60.

(12) Íd. en íd., libro 6.702, fol. 23, y libro 6.774, fols. 59 v.-60.

Para concluir la crónica familiar cabe decir que el matrimonio Lera Mugarza residió en la santanderina calle del Puente nº 14 - principal, domicilio en el que murió el esposo el 12 de agosto de 1878;[13] le había precedido en el último viaje su cónyuge, fallecida el 27 de marzo de 1866, a los 51 años.[14] Y añadir que el primogénito de la prole, Leandro, contraería matrimonio con la lebaniega Ignacia Álvarez Carranceja, natural de Potes, de quien tuvo descendencia.[15] Uno de los sobrinos de Antonino fue ahijado suyo de bautismo, el que llevó por nombre Francisco Ángel, nacido el 2 de octubre de 1870 y cristianado dos días más tarde.[16]

La vida del músico transcurrió en Santander de principio a fin. Ya maduro, el 1 de agosto de 1883, se casó, según anunció la prensa local:

> Esta mañana ha contraído matrimonio con la señorita Juana Cortés nuestro estimado amigo D. Antonino Lera, siendo padrinos una hermana de la desposada y D. Adolfo Vicente Wünsch y autorizando la unión el presbítero D. Ciriaco Rubio. Reciban los contrayentes nuestra enhorabuena.[17]

Resulta significativo, pues revela un grado notable de intimidad, que lo apadrinara en la ceremonia un colega en tareas musicales. Lera, a su vez, actuó de testigo en el enlace del violinista y compositor José Segura Ricci con Matilde Villa Díaz, celebrado en la iglesia de Santa Lucía el 20 de julio de 1888.[18] A finales del verano de 1894 decía un periódico santanderino: «Don Antonino Lera ha sido autorizado para construir un hotel de familia en el paseo de la Concepción».[19] A ese chalet, que llevó el nº 34 de su calle, se trasladó no mucho más tarde, pues en 1896 consta documentalmente que ejercía el músico funciones de «alcalde de barrio» en el territorio formado por la citada avenida y el Alto de Miranda. En la misma casa

---

(13) Vid. *Boletín de Comercio*, Santander, 13 de agosto de 1878.

(14) La partida correspondiente en ADS, libro 6.778, fol. 187.

(15) Vid., p. ej., en íd., libro 6.718, fol. 69.

(16) La partida correspondiente en íd., libro íd., fols. 259-259 v.

(17) *El Correo de Cantabria*, Santander, 1 de agosto de 1883.

(18) Vid. ADS, libro 7.941, fol. 235.

(19) *El Correo de Cantabria*, Santander, 7 de septiembre de 1894.

continuó viviendo durante sus últimos años, ya viudo y sin descendencia, y allí falleció el 20 de enero de 1915.

Sobre su personalidad a nivel humano, señaló la prensa tras su óbito, con rara unanimidad:

> Con verdadero sentimiento tenemos que dar hoy la noticia a nuestros lectores de la muerte de un querido convecino nuestro, que por sus especiales condiciones de bondad y virtud supo conquistarse las simpatías de todos cuantos le trataron. Don Antonino Lera y Mugarza (...), bajó ayer al sepulcro después de breve y penosa dolencia, que ha sabido sobrellevar con resignación ejemplar. Reunía cualidades morales bellísimas el señor Lera. Inteligente, afable y modesto, vivió siempre en el límite de su esfera artística, como un enamorado del ideal, rindiendo culto al bien y a la belleza y cultivando con exquisito esmero la especialidad de su profesión, que amaba como un verdadero "virtuoso". Los amigos todos hemos sentido profunda pena al saber su muerte, porque entre las excelentes cualidades que reunía el señor Lera sobresalía una con extraordinario relieve en su persona: la de ser muy bueno.[20]
>
> Ha fallecido ayer en esta población el conocido y estimado señor don Antonino Lera Mugarza, cuya muerte ha producido general sentimiento. Don Antonino Lera, que a pesar de sus 76 años se conservaba aún fuerte y ágil, ha sucumbido víctima de una traidora enfermedad que le ha arrebatado en muy pocos días.[21]
>
> Por su carácter sencillo y afable se creó el finado innumerables amistades, en las que habrá causado penosa impresión su fallecimiento.[22]

---

(20) *El Cantábrico*, íd., 21 de enero de 1915.

(21) *El Pueblo Cántabro*, íd., íd.

(22) *La Atalaya*, íd., íd.

Actividad musical religiosa.

Probablemente Lera adquiriría su formación como violinista de Fernando Segura González, el maestro que, según declaró Alfredo del Río, «ha sacado de su estudio discípulos aventajados hasta el extremo de que ninguno, salvo raras excepciones, habrá en Santander que tenga de veinte años de edad en adelante y toque el violín que no haya sido discípulo suyo».[23] En 1858, con menos de dos décadas de vida, aparece ya documentado en las actas del Cabildo Catedral de Santander como violinista del primer templo de la Diócesis, en el que prestó servicio hasta su muerte, es decir, durante más de medio siglo. Participó, pues, en infinidad de funciones solemnes, de muchas de las cuáles se hizo eco la prensa de su época. Solo citaremos aquí una por su excepcionalidad, correspondiente al año 1878; tuvo lugar el 28 de abril, a partir de las 10 de la mañana, y resultó verdaderamente relevante. Habían perecido una semana antes, el Sábado de Gloria día 20, 52 mareantes santanderinos a causa de la terrible galerna que inmortalizaría literariamente Pereda más tarde en las páginas de «El fin de una raza» (relato incluido en sus *Escenas Montañesas*) y de la novela *Sotileza*, y se celebraron las exequias con lúgubre pompa. Fueron interpretados el *Oficio de Difuntos* en *«mi» bemol* y la *Misa de Réquiem* de Hilarión Eslava, y «sus fúnebres acentos, sus tiernísimas y altamente características notas, arrancaban ayes del alma acongojada de los que escuchaban la inmortal obra de tan notable maestro».[24] Dirigió la orquesta el maestro Francisco Corona, e integraron la misma: Adolfo Vicente Wünsch (armonium); Fernando y José Segura, Antonino Lera y Emeterio Lizarralde (primeros violines); Vicente Segura, Florencio Dou, Bruno Cía y Alfredo del Río (segundos violines); Pedro Pintado y Justo Escudero (violas); Carlos Escandón (violoncello); Pedro Requivila Inchaumbe y Pedro Requivila Salas (contrabajos); José Santa Fe y Luis Omeñaca (flautas); José Soroa (fagot); Andrés Colongues y Gabriel Naranjo (figles); Miguel García y Juan Bautista Gaztelu (trompas); Agustín Alonso, José Mª Rivera y Paulino Martínez (trombones); Inocencio Haedo (clarinete primero); José González (clarinete segun-

(23) *El Correo de Cantabria*, íd., 20 de diciembre de 1886.

(24) *Boletín de Comercio*, íd., 29 de abril de 1878.

do); Pedro Lavín y Gregorio Lastra (cornetines). Las voces fueron desempeñadas por: Ramón Guerra y Juan Bautista Pons (tenores); Sr. Rodrigo (contralto); Ramón Navarro (barítono); Miguel Soler y Tomás Iturriaga (bajos), además de, en el coro, los señores Rodrigo, Morón, Jorge, Pastor, Soler, Cuesta, García, Neira, Siguet, Prieto, Baeza, Lloret, Huguet, González, Cardús, Goyena y los tiples de capilla. Precisamente en la prensa de esos momentos aparece Lera entre los donantes que contribuyeron a la suscripción organizada en favor de los familiares de las víctimas de la galerna; entregó el músico 60 reales.[25]

Pero también llenó Antonino toda una época aportando su concurso a las solemnidades religiosas habidas en los diversos templos de Santander e incluso, a veces, de la provincia. Fueron reiteradamente comentados por la prensa local, y algunos de esos sueltos, tomados al azar, se reproducen a continuación:

> 1878 (julio).- La función celebrada en la iglesia de Consolación por los asociados de San Luis Gonzaga ha sido muy solemne (...). La parte musical estuvo confiada a los señores D. Adolfo Wünsch, que la dirigía; D. Elviro González, Sr. Aguirre (organista de la Catedral), D. Fernando Segura, D. Antonino Lera y D. Pedro y D. Nicolás Pintado como instrumentistas; y D. Tomás Iturriaga, D. Ramón Conde y otros como cantantes. Por lo dicho puede considerarse que la afamada misa de Mercadante fue ejecutada con la maestría con que ejecutan siempre tan distinguidos músicos.[26]
>
> 1886 (marzo).- El domingo terminaron los ejercicios que venía celebrando en la iglesia del Santísimo Cristo la Congregación de Hijas de María. A las siete de la mañana dijo la misa el Ilmo. Sr. Obispo y dio comunión por espacio de una hora (...). Durante la misma, la orquesta, compuesta de los señores Goyena, Lera, Dou y Requivila, ejecutó preciosos números de música clásica y algunos motetes que fueron cantados por los señores Nemesio González, Pedro Cardús y Domingo Goyena.[27]
>
> 1886 (agosto).- Ayer se celebró en el convento de Las Caldas la solemne función religiosa que, en honor de su santo Patrono, celebran anualmente

---

(25) Vid. íd., íd., 1 de mayo de 1878.

(26) Íd., íd., 8 de julio de 1878.

(27) *El Aviso*, íd., 30 de marzo de 1886.

los dominicos. Multitud de personas acudieron de Santander y de los pueblos cercanos (...). Llegó doña Isabel II, acompañada de la duquesa de Híjar, el marqués de Villasegura, Gobernador civil señor Somoza, diputado provincial señor Zurbitu, secretario de la reina señor Heras y otras varias personas (...). Terminada la procesión, empezó la misa de Eslava en mi bemol, dirigida por D. Adolfo Wünsch y ejecutada por los Sres. Segura (D. Vicente y D. José), Enguita, Lera, Agudo, Gálvez, Larrocha, Pintado y Requivila y las voces de los tenores Sres. Cardús y Barros, tiples Díaz y Rodríguez y bajos Sres. Gutiérrez, Soroa, Panzavecchia, Wünsch y Martínez. Después de la epístola se cantó una 'secuentia' a dos voces, improvisación del eminente violinista D. Jesús de Monasterio, acompañada al órgano por D. Adolfo Wünsch.[28]

1888 (septiembre).- El lunes 10 se abrió al culto la nueva iglesia, recientemente construida en Los Corrales por los planos y bajo la dirección del Arquitecto provincial Sr. Escalera; la función religiosa celebrada al efecto comenzó a las once y media de la mañana. Su Ilma. el Sr. Obispo bendijo el templo y ofició el Sr. Párroco de Los Corrales. Entre los que asistieron al acto estaban los Sres. párrocos de Campuzano, Rivero, Sta. Olalla, Viérnoles y otros de los pueblos inmediatos, D. Ramón Fernández Hontoria y familia, la Sra. Marquesa viuda de Torrelavega, el Sr. Conde de las Bárcenas, el de Mansilla y otros que no recordamos; durante las ceremonias y misas tocó un cuarteto dirigido por el Sr. Wünsch, de Santander, compuesto por los Sres. Pintado, Requivila, Guervós y Lera.[29]

1894 (junio).- El objeto de esta epístola no es otro que el de dar cuenta a los lectores de la magnífica y brillante fiesta organizada y llevada a feliz término el día 1º del presente mes por la Congregación de señoras del Sagrado Corazón de Jesús de esta villa de Torrelavega (...). A las diez de la mañana se celebró misa mayor con orquesta y voces, interpretando con una habilidad superior a toda ponderación una hermosa *Misa* del maestro Javier García, un precioso *Motete a dos voces* del célebre Bordesse y el *O Salutaris* del maestro Gonzalo, que agradó muchísimo; pero sobre todo, lo que fue objeto de

---

(28) Íd., íd., 5 de agosto de 1886.

(29) *El Dobra*, Torrelavega, 13 de septiembre de 1888.

generales y entusiastas alabanzas fue un inspiradísimo *Ofertorio* y una sentida *Elevación* del malogrado artista don José Segura, que interpretó maravillosamente un cuarteto venido de esa capital, del que me ocuparé después, dirigido por el inteligente organista de esta iglesia don Cándido Lucio (…). He dejado de intento para lo último el hablar del cuarteto de conocidísimos y reputados profesores de Santander que vinieron a contribuir a la brillantez de la fiesta, porque merecen que me ocupe con alguna detención de ellos, ya que han sido objeto en esta villa de tantas y tan entusiastas alabanzas. Componen dicho cuarteto los señores Lera, Segura (don Vicente), Pintado y otro joven que no averigüé su nombre. Después de comer se reunieron en casa del ilustrado organista don Cándido Lucio y allí, escuchadas con religioso silencio por muchas familias distinguidas, ejecutaron varias piezas de concierto que fueron aplaudidas con entusiasmo. Entre las piezas ejecutadas, lo fueron varias preciosas e inspiradas melodías del notable músico montañés que antes menciono, don José Segura. En ellas hizo el señor Lera gala de su elegancia, sentimiento y ejecución en el violín, estando conformes todos los concurrentes en que este notable violinista es el que posee mejor, en toda la provincia de Santander, el instrumento a que con tan relevantes dotes se dedicó (...). Tanto han agradado estos señores que se está estudiando el medio de hacerles venir a menudo a visitarnos para que nos hagan oír la música que tan divinamente interpretan, y sé también que en muchos pueblos de esta provincia piensan contratarlos para que amenicen las grandes solemnidades religiosas. Reciba dicho notable cuarteto mi enhorabuena, que nada significa al lado de los numerosos plácemes que recibieron en esta villa el día primero del actual.[30]

1899 (julio).- Con la solemnidad y pompa que se hacía esperar, se celebró ayer en la iglesia del Sagrado Corazón la fiesta del insigne fundador de la ínclita Compañía de Jesús, San Ignacio de Loyola (…). A las diez y media verificóse la función solemne, cantándose por primera vez la *Misa de San Ignacio*, compuesta por D. Leonardo Larrea; la dirigió su autor y la ejecutaron admirablemente los profesores señores Blach, Ayllón y Valls (violines pri-

(30) *La Atalaya*, Santander, 3 de junio de 1894.

meros); Lera, Fossoul y Varela (violines segundos); Segura y Peña (violas); Arnillas (violoncello); Carbajal y Requivila (contrabajos) y don José Díaz (órgano). Y, por su parte, desempeñaron magistralmente su cometido los señores Egaña, Cimiano y Díaz (tenores); Rivas, Sánchez y el tenor de la Catedral de Valladolid, cuyo nombre sentimos no recordar (tiples); y Gómez, Mancisidor, Beitia, Santos y Ramos (bajos). Su autor la dirigió y la ejecutaron de modo admirable los profesores. De labios del señor Larrea oímos grandes elogios de los ejecutantes. Con su acostumbrada modestia nos decía que todo el éxito de la obra le debía a la delicada labor de sus compañeros, que con tanto cariño y entusiasmo, agradecidos por él con toda el alma, habían ejecutado su modesta composición (...). En el ofertorio se ejecutó el «allegro» de la laureada obra del señor Larrea *La Feria de Buda*, que tanto renombre le ha dado y por la que ha escuchado tantos aplausos en todas partes donde ha sido oída (...).[31]

Actividad musical profana.

Decía una necrológica cuando Antonino falleció:

> Durante muchísimos años, el señor Lera formó parte como primer violín de la orquesta del teatro Principal, y rara será la función religiosa o el concierto profano en el que él no tomara parte, siendo casi siempre, con algún otro compañero también muy conocido y con quien nos unen lazos de estrecha amistad, la base para la combinación de todas las orquestas de cuerda que se formaban en Santander.[32]

En esa frase se compendia a la perfección la incesante actividad del violinista a lo largo de su vida. En efecto, al coliseo de la calle del Arcillero le prestó continuo servicio durante tan extenso período como a la Catedral. Pero además figuró en la práctica totalidad de las más o menos perdurables formaciones filarmónicas que menudearon en la capital de Cantabria allá por los últimos años del reinado de Isabel II, el de Amadeo de Saboya, la I República y la Restauración borbónica.

---

(31) Íd., íd., 1 de agosto de 1899.

(32) *El Pueblo Cántabro*, íd., 21 de enero de 1915.

a) Década de 1860-69.

En 1865-67 lo encontramos participando en las veladas musicales que organizaba la «Sociedad Lírica» o «Liceo Lírico» (con ambas denominaciones se documenta), dadas en las instalaciones que la misma utilizó primero en la calle del Martillo y luego en la de San Francisco. Por poner algún ejemplo al respecto, cabe decir que en la correspondiente al 11 de febrero de 1865 se señaló como ejecutante en las siguientes piezas: Sinfonía de la ópera *Semíramis* (con Pedro Pintado, Carlos Escandón, Justo Escudero y Elviro González); *Un recuerdo de Trafalgar* (con Raimundo Julián Heras, Amadeo Courbon, Pintado, Escandón, Escudero y González); duetto de piano y violín sobre motivos de *Attila* (con la Srta. de González); variaciones de piano y violín (con la Srta. de Pérez de la Riva); cuarteto de *Nabucco* (con Courbon, Pintado y González); trío sobre motivos de *Il barbiere di Siviglia* (con Courbon y González); y, finalmente, tanda de valses *La Exposición de Londres* (con Escudero, Pintado, Heras, Courbon, Escandón y González).[33] En el concierto sacro habido el 5 de abril de 1867 con motivo de la Semana Santa colaboró en la introducción y sonatas primera (*Pater, dimitte illis*) y segunda (*Hodie mecum*) de *Las Siete Palabras* de Haydn interpretadas por dos violines, viola y violoncello (con Modesto Julián, Pintado y Escandón), en el *Ave María* de Gounod que cantó el por entonces afamado tenor Felipe González con acompañamiento de violín, piano (Elviro) y armonium (M. Cosgaya), y en el andante, scherzo y allegro moderato del *Cuarteto en «do» menor para violín, viola, violoncello y piano* de Mendelssohn (con Pintado, Escandón y Belisario Gayé).[34] En la velada que se ofreció el 29 de mayo del mismo año a las 8,30 de la tarde se lució en el *Trío para piano, violín y viola sobre motivos de Verdi* de Cerimele (con Elviro y Pintado) y en el primer tiempo del *Cuarteto en «la» menor para piano, violín, viola y violoncello* de Reissiger (con Gayé, Pintado y Escandón).[35] En la del 4 de septiembre siguiente, iniciada a las 8 de la tarde y que contó con el concurso del extraordinario violinista catalán Andrés Fortuny Fábregas, colaboró Antonino en:

---

(33) Vid. *La Abeja Montañesa*, íd., 10 de febrero de 1865.

(34) Vid. *Boletín de Comercio*, íd., 4 de abril de 1867.

(35) Vid. íd., íd., 28 de mayo de 1867.

Sinfonía del *Fígaro* de Rossini (con la sección instrumental completa); estreno absoluto de *La Melancolía*, cuarteto para dos violines, viola y violoncello compuesto por Fortuny y dedicado al Liceo Lírico (con el autor, Pintado y Julián); andante y primer tiempo del *Cuarteto en «do» menor* de Mendelssohn para dos violines, viola y piano (con Gayé, Pintado y Julián); y, por fin, *Cuarteto en «mi» mayor* (op. 2) de Haydn para dos violines, viola y violoncello (con Fortuny, Pintado y Julián).[36] Y en la sesión del 18 del mismo mes prestó su concurso a la ejecución de las *Grandes variaciones para piano y violín* de Osborne y Bériot (con Gayé) y a la del andante y scherzo del *Quinteto en «si» bemol* de Spohr (con Elviro, Escudero, Pintado y Julián).[37] Tomó parte también Lera en el concierto benéfico, organizado por dicho Liceo, que se celebró en los Salones de Toca el jueves 21 de febrero de 1867 y cuya convocatoria respondía a la necesidad de recaudar fondos con los que socorrer a la viuda del músico Gregorio Morales, quien había sido maestro director de aquella sociedad y acababa de fallecer días atrás en la Casa de Socorro tras ser trasladado a ésta desde el Café Cántabro, donde se sintió indispuesto;[38] Antonino tocó el arreglo de la cavatina y coro del primer acto de *Moisés en Egipto*, de Rossini, para dos violines, viola y piano, con Escandón, Pintado y Gayé, así como el adagio y primer tiempo de un *Cuarteto en «do» para piano, violín, viola y violoncello* en compañía de idénticos ejecutantes.[39]

Desaparecida «la Lírica», colaboró en las veladas literario-musicales del «Ateneo Mercantil, Industrial y Recreativo», vigente de 1866 a 1873. De su presencia en la correspondiente al 8 de abril de 1869 dijo la prensa:

> En el rondó del *Trío en «la» para piano, violín y violoncello* se distinguieron los inteligentes socios Sres. Wünsch (director de las secciones coral e instrumental), Lera y Escandón. En la segunda parte consiguió también una interpretación felicísima el precioso *Cuarteto para piano, flauta, violín y violoncello sobre motivos de «Der Freischütz»*, que tocaron los Sres. Wúnsch, Gámez, Lera y Escandón.[40]

---

(36) Vid. íd. íd., y *La Abeja Montañesa*, íd., 4 de septiembre de 1867.

(37) Vid. *Boletín de Comercio*, íd., 18 de septiembre de 1867.

(38) Vid. *La Abeja Montañesa*, íd., 22 de febrero de 1867.

(39) Vid. *Boletín de Comercio*, íd., 20 y 22 de febrero de 1867.

La sesión habida el 5 de mayo del mismo año conmemoró el levantamiento de Daoiz y Velarde en 1808. En ella, «Elviro, Lera y Wünsch ejecutaron con gran sentimiento y maestría un bello Trío de piano, violín y armonium sobre motivos de '*Guillermo Tell*'…».[41] La del 22 de noviembre siguiente, en honor a Santa Cecilia, patrona de los músicos, fue la primera que el Ateneo celebró en el Teatro Principal, el cual se vio atestado de público; obtuvieron grandes aplausos Wünsch, Lera, Pintado y Escandón tocando el andante y el rondó de un *Cuarteto en "re" para piano, violín, viola y violoncello*.[42] Y en la del 19 de diciembre, desarrollada en idéntico escenario,

> el *Trío de piano, violín y armonium sobre motivos de «El Perdón de Ploërmel»* fue ejecutado con mucho acierto por la Srta. Dª Daría Sánchez Andrade, que manejó el último instrumento con notable facilidad y gusto, y por los Sres. D. Elviro González y D. Antonino Lera.[43]

Igualmente participó éste, al margen de la sociedad cultural que va citada, en la función-concierto celebrada en el Teatro Principal el 24 de septiembre de 1869, primer aniversario de «la Gloriosa», a beneficio de los heridos, viudas y huérfanos de las víctimas de dicho episodio; lo hizo en compañía de profesores como Elviro, Gayé, Gámez, Eduardo Topalda, Niceto Begoña, etc.[44] Y volvió a hallarse presente en otra que tuvo efecto en idéntico escenario el 16 de noviembre de 1870, cuyos productos se destinaban a las esposas e hijos de los pescadores que acababan de fallecer trágicamente en la mar el 23 de octubre anterior; allí ofreció un *Dúo concertante para violín y piano* al alimón con Adolfo Vicente Wünsch, amén de contribuir con 10 reales a la suscripción que había abierto al efecto el Club de Regatas.[45]

---

(40) Íd., íd., 9 de abril de 1869.

(41) Íd., íd., 7 de mayo de 1869.

(42) Vid. íd., íd., 23 de noviembre de 1869.

(43) Íd., íd., 20 de diciembre de 1869.

(44) Vid. *La Abeja Montañesa*, íd., 25 de septiembre de 1869.

(45) Vid. *Boletín de Comercio*, íd., 15 y 17 de noviembre de 1870.

b) Década de 1870-79.

El 30 de enero de 1871 fue elegido nuevo equipo rector del Ateneo en la correspondiente junta general de socios; Antonino entró a formar parte de tal directiva en calidad de vocal, cargo que refrendó al año siguiente.[46] Siguió participando en esta época en las solemnidades y conciertos que organizaba la asociación, detectándose su presencia en la «sesión pública» convocada para el 23 de abril de 1872 a las 8 de la tarde, conmemorativa de la muerte de Cervantes, donde tocó el primer tiempo y el adagio del *Cuarteto en «do» menor para piano, violín, viola y violoncello* (op. 1) de Mendelssohn (con Jesús Anievas, Pintado y Escandón) y sendos *Tríos para flauta, violín y piano* de Rabboni, sobre motivos de *La Sonámbula* el primero y de *El Barbero de Sevilla* el segundo (con Gámez y Anievas). A ese acontecimiento, que la prensa calificó de «solemnidad literario-musical», acudieron el Gobernador Civil de la provincia y el alcalde de la capital de Cantabria.[47] También estuvo Lera entre los instrumentistas que figuraron en la «sesión de apertura de cátedras» ateneísticas correspondiente al curso 1872-73, celebrada el 18 de octubre; en ella, la señorita Saint-Venant cantó una *Serenata* de Gounod y la letra del vals *El Baccio*, acompañándola el violinista que nos ocupa y el pianista Jesús Anievas.[48]

En 1874 era miembro Antonino del «cuarteto de Wünsch», muy célebre en el Santander de entonces y que ofrecía sus audiciones en el domicilio de D. Adolfo; aparte de él lo integraban el titular, Pedro Pintado y Carlos Escandón. Por esas fechas prestó asimismo su concurso en las dos veladas poético-musicales, celebradas en el Teatro Principal el 26 de marzo y el 7 de abril, «con que los hijos de esta ciudad daban una nueva prueba de su caridad y filantropía hacia los infelices soldados de la guerra civil que, después de luchar heroicamente por la causa de la libertad, tienen la desgracia de caer heridos o enfermos llenando nuestros hospitales de sangre».[49] De la primera de ellas comentó la prensa:

---

(46) Vid. íd., íd., 31 de enero de 1871 y 27 de enero de 1872.

(47) Vid. íd., íd., 23 y 24 de abril de 1872.

(48) Vid. íd., íd., 19 de octubre de 1872.

(49) Vid. *El Aviso*, íd., 28 de marzo de 1874.

> El cuarteto de la casa del Sr. Wünsch alcanzó un nuevo lauro en esta noche, y nosotros felicitamos a los Sres. Wünsch, Gerner (D. Juan), Lera, Pintado y Escandón, que nos hicieron pasar momentos deliciosos (...). Los aplausos fueron para todos nutridos, repetidos y justos. [50]

Precisamente Antonino fue uno de los firmantes del acta que el 8 de abril redactó la «comisión de conciertos» pro damnificados de la contienda, tendente a asegurar la correcta distribución de los fondos obtenidos.[51]

Menos de un lustro después lo encontramos participando ya en las temporadas filarmónicas anuales que organizaba el Club de Regatas. Señalaba, por ejemplo, la prensa local a mediados de julio de 1878:

> Anoche, como se había anunciado, tuvo lugar la primera sesión musical y literaria que esta sociedad de recreo se propone dar en la presente estación. Todas las piezas que contenía el programa fueron ejecutadas admirablemente por los artistas de la sección, compuesta de los señores Anievas, Lera, González, Pintado (D. Pedro y D. Nicolás), Bohígas (D. Francisco) y Gómez, que fueron calurosamente aplaudidos por la distinguida concurrencia (...). Diremos que la velada se pasó agradabilísimamente; que el Club de Regatas tiene elementos para formar una gran asociación musical compuesta de profesores de verdadero mérito, y que si continúa dando espectáculos y consigue que el bello sexo penetre en sus salones, aumentará notablemente el nombre que ya ha sabido adquirirse. Mientras anoche se verificaba el concierto en los salones del Club, el paseo del Muelle estuvo sumamente concurrido, en especial de señoras y señoritas que, aprovechando lo delicioso de la temperatura,

---

(50) Íd., íd., íd.

(51) Vid. íd., íd., 15 de abril de 1874, y *Boletín de Comercio*, íd., 26 de marzo y 15 de abril de 1874. Los restantes miembros de la comisión eran: Antonio Plasencia Bohígas, Zoilo Marracci Crespo, Adolfo Vicente Wünsch Pérez, Eusebio Sierra de la Cantolla, José Cuyás y Prat, Enrique Gutiérrez Cueto, José Jackson Veyán, Jesús Anievas de la Portilla, Eduardo Pineda, Ernesto Fernández (secretario de la Sociedad "Amigos de los Pobres") y Justo Colongues Klimt, quien actuaba de secretario.

permanecieron frente a dicha sociedad hasta que terminó aquél para escuchar los torrentes de armonía que llegaban hasta el referido paseo.[52]

En ese acto hubo también actuaciones del tenor Ramón Conde y recitado de versos por varios poetas. Uno de éstos, Alfredo del Río, incluyó en sus estrofas una referencia a Antonino y sus compañeros:

Bello es, muy bello, escuchar
los raudales de armonía
que brotan del dulce acento
de las envidiables liras
que pulsarán hoy los vates
Fuente y Olaran. Fascina
oír a tan buena orquesta
ejecutar sinfonías;
a Conde entonar canciones
cual lo hiciera un buen artista;
a Wünsch, Lera, Anievas, Bohígas
y Pintados, que dedican
su repertorio escogido
al auditorio, que admira
a la vez que su constancia,
sus buenas dotes artísticas (...).[53]

Al año siguiente, encontramos al infatigable músico inscribiéndose en las listas de la flamante estudiantina «La Caridad» que, por iniciativa de Telesforo Martínez, propietario de *El Aviso*, se creó a finales de enero para actuar en el Carnaval santanderino y recoger donativos con los que socorrer a las familias de los 18 pescadores comillenses que habían sucumbido en el mar poco antes. Dirigida por el eminente violinista donostiarra Clemente Ibarguren, esa agrupación integró en

(52) *El Comercio de Santander*, íd., 20 de julio de 1878.
(53) Íd., íd., íd.

sus filas a más de 60 personas, entre ellas todos los mejores intérpretes musicales del Santander de entonces.[54] Actuaron en Carnestolendas, Domingo de Piñata e incluso meses adelante, el 26 de octubre, entonces en pro de los damnificados por una horrorosa catástrofe natural que acababa de arrasar el Levante español.[55]

También en 1879, la estancia primaveral y veraniega en la capital de Cantabria del celebérrimo violinista catalán Andrés Fortuny trajo aparejada, ya en el estío, la formación por éste de un sexteto que llevó su nombre. A él se incorporó Antonino a finales de junio, cuando las audiciones aún se daban en el popular Café del Áncora; del primero en que se halló presente dijo la prensa:

> El concierto fue uno de esos que hacen época; nada faltó allí para que todo fuese bueno, desde el público inteligente, numeroso y escogido, hasta el más modesto de los profesores que en dicho concierto tomaron parte (...). Los Sres. Lera, Pintado (D. Pedro y D. Nicolás) y Requivila estuvieron inmejorables y a la altura de su reputación. Los pianistas Gogorza (D. José) y González (D. Elviro) ya el público los conoce; bien, como siempre. El señor Morales, propietario del café del Áncora, hace cuanto humanamente es posible por complacer a los concurrentes a su café, y nosotros podemos asegurarle que no son vanos sus esfuerzos. Bien merece el agradecimiento del público quien, a pesar de los infinitos gastos que ha de satisfacer, reúne en un café de provincia artistas tan notables como los citados y logra establecer conciertos a sexteto como los que se están ejecutando.[56]

Y en el entusiasta y extenso comentario que hizo Faustino Díez Gaviño, ingeniero, poeta y periodista, a la velada celebrada el siguiente día 13, escribió acerca de Antonino: «Lera toca bien siempre, porque es gran músico y porque ha sabido vencer las muchas dificultades de su instrumento».[57] Extinguido a mediados de mes

---

(54) Vid. *El Aviso*, íd., 1 de febrero de 1879.

(55) Vid. íd., íd., 22 y 24 de febrero, 1 y 4 de marzo, 21, 25 y 28 de octubre de 1879; *El Comercio de Santander*, íd., 24, 26 y 28 de febrero y 3 de marzo de 1879; y *La Voz Montañesa*, íd., 25, 27 y 28 de febrero, 2 y 4 de marzo y 28 de octubre de 1879.

(56) *El Aviso*, íd., 1 de julio de 1879.

(57) Íd., íd., 15 de julio de 1879.

el contrato de Fortuny con el Áncora, el sexteto sobrevivió hasta finales de agosto, ahora protagonizando memorables y multitudinarios conciertos en la provincia. El primero lo ofrecieron el 20 de julio en el balneario de Las Caldas de Besaya, coincidiendo con la inauguración de la temporada de baños. Escribió Gaviño:

> Todas las piezas del programa fueron ejecutadas magistralmente; al final de cada una de ellas el público, arrebatado por los bellísimos acordes que arrancan a sus instrumentos los citados profesores, acordes que conmueven el corazón de quien los escucha, prorrumpía en calurosos aplausos y bravos tan espontáneos como merecidos.[58]

El segundo lo dieron el 6 de agosto en el balneario de Ontaneda, con el mismo motivo que el anterior. Volvió a señalar Faustino:

> Cupo (...) una magistral interpretación por parte de todos los señores profesores que en él tomaron parte; y, por la sencilla razón de que todos tocaron admirablemente, ninguno de ellos se "distinguía" (...). Nadie puede tocar, ni tocó nunca, con más delicadeza, con más maestría, con más sentimiento, con más gusto y con más genio.[59]

Las tres últimas actuaciones se dieron en la fonda de los Vapores de El Astillero (8, 18 y 27 de agosto). Fueron organizadas por la propietaria del establecimiento, Asunción González de Uriarte, y, al tener por objetivo fundamental agasajar a los muchos forasteros que pasaban el estío en el lugar, decidió dicha señora que aquéllas fueran gratuitas. Numerosa resultó la concurrencia, así de montañeses como de veraneantes, y estruendosos los aplausos cosechados por los artistas. Tanto en esa ocasión como en las siguientes la empresa de vapores «La Corconera», que hacía la línea regular entre Santander y la cercana localidad, dispuso, para mayor comodidad del público, un servicio extraordinario de embarcaciones.[60] De la segunda de estas citas comentó la prensa:

---

(58) Íd., íd., 22 de julio de 1879.

(59) Íd., íd., 9 de agosto de 1879.

(60) Vid. íd., íd., y *La Voz Montañesa*, íd., 14 de agosto de 1879.

El concierto celebrado ayer en la fonda del Astillero por el sexteto que dirige el notable violinista Sr. Fortuny estuvo brillantísimo, asistiendo una numerosa y escogida concurrencia tanto de personas residentes en aquel pintoresco pueblo de verano como de las muchas que fueron de Santander en los vapores de «La Corconera». La dueña del establecimiento, a cuya iniciativa se debió tan agradable fiesta, tuvo la satisfacción de ver completamente llena la espaciosa sala donde aquélla se verificó (...). Hallándose encomendado el programa del concierto al célebre y popular Fortuny y a los distinguidos profesores que forman el sexteto que lleva su nombre, no hay para qué decir que las piezas anunciadas tuvieron una ejecución esmeradísima, mereciendo nutridos y prolongados aplausos todas ellas.[61]

Por su parte, Faustino Díez Gaviño señaló:

Y a todos los conciertos, preferimos los magníficos a sexteto del gran violinista Fortuny. Admirable fue el que se verificó el último lunes en la Fonda del Astillero, bajo la dirección del popular maestro a que hemos aludido anteriormente; y fue admirable de todos conceptos: por la ejecución magistral de las piezas; por la acertada elección y variedad de las composiciones del programa; por la dirección, en la cual basta decir que estuvo a cargo de Fortuny; y, finalmente, por el público inteligente, numeroso y escogido que formaba el auditorio, llenando el espacioso salón de bote en bote. Las graves e inspiradas armonías del preludio de la ópera española *Guzmán el Bueno*, así como su brillantísimo andante, obtuvieron una inspirada interpretación por todos los instrumentos, a los cuales, de igual manera que a los distinguidos profesores que los manejan, parece transmitir el señor Fortuny gran parte de su genio, de su gusto artístico y de su talento incomparable. *El Canto del Esclavo* de Espadero, maestro español de grandes esperanzas para el arte divino, agrada más cada día (...). Como la pieza de Bretón, alcanzó la de Espadero nutrida y prolongada salva de aplausos. ¡*Recuerdos de Sonámbula*!, magnífi-

(61) *La Voz Montañesa*, íd., 19 de agosto de 1879.

> cos (...). La grandiosa overtura de *La Part du Diable*, del francés Auber, fue recibida con prolongados aplausos, manifestación evidente de que también en el vecino «imperio» saben los músicos asar castañas. En el Credo del *Poliutto* raya Fortuny a una altura infinita (...). Los walses *Sport de Nantes* gustaron mucho, como siempre (...). Tocóse a instancias del público el *Pot-pourrí* de Fortuny, que, aunque no estaba anunciado en el programa del concierto, fue la pieza que se aplaudió con mayor entusiasmo (...). A Lera nada tenemos que decirle; demasiadas veces le han dicho personas muy idóneas e inteligentes que toca el violín con mucha afinación, con mucha delicadeza y con mucha conciencia.[62]

En la última velada del inolvidable «sexteto Fortuny» se tocaron las siguientes piezas: *Paragraph III*, obertura (Suppé); Introducción de *Lucrezia Borgia* (Donizetti); *2ª polonesa de concierto*, primera vez (Marqués); Obertura de *Las alegres comadres de Windsor*, primera vez (Nicolai); Introducción, coro y final del 4º acto de *Macbeth*, adaptados por Fortuny (Verdi), y *Flots de José*, walses (Waldteufel).[63] Después de su celebración, declaró la prensa:

> Todos los que ayer tuvieron la suerte de asistir al brillantísimo concierto que se verificó en el salón de la fonda de los Vapores en el vecino pueblo de El Astillero, conservarán gratísima memoria de tan magnífica fiesta. Lleno completamente el local, la preciosa galería exterior y los alrededores del edificio, principió el programa del concierto, que estaba a cargo, como los anteriores, del notable violinista Sr. Fortuny y del sexteto que tan admirablemente dirige. Los aplausos se sucedían sin interrupción, ya en pro de un inimitable acorde del Sr. Fortuny, de cuyo mérito se ha dicho todo lo que merece en justicia, ya en el de un brillantísimo raudal de notas del Sr. Escandón, que es un verdadero maestro en el contrabajo, ya en el de la inteligencia desplegada por los demás concertistas, que (...) estuvieron tan acertados y felices como de costumbre en la ejecución de todas las piezas del programa.[64]

---

(62) *El Aviso*, íd.,, 23 de agosto de 1879.

(63) Vid. *La Voz Montañesa*, íd., 27 de agosto de 1879.

(64) Íd., íd., 28 de agosto de 1879.

Mientras Fortuny y «sus» músicos llenaban de melodías el verano cántabro, en el Casino del Sardinero estaba haciendo lo propio otro sexteto dirigido por el eminente violinista vascongado Clemente Ibarguren. A mediados de septiembre comunicaba la prensa:

> Deseando los Sres. Ibarguren y Enguita dar una prueba de agradecimiento a las personas que han asistido a las sesiones celebradas durante la temporada próxima a terminar, han dispuesto para despedirse un concierto-baile extraordinario que tendrá lugar mañana, a las cinco y media de la tarde, en aquel elegante salón. Al efecto, contando con la desinteresada cooperación de los Sres. Segura (D. José), Lera, Pintado (D. Pedro y D. Nicolás) y Requivila, se ejecutará un escogido programa.[65]

Pero, como fue suspendida dicha velada por causa de la lluvia, a los pocos días volvían los periódicos a anunciarla para la tarde del 18.[66] Entre los comentarios que luego aparecieron en letras de molde, escribió Gaviño acerca de la labor de Antonino y sus compañeros:

> Los señores Pintado, Lera y Segura conocen y dominan sus instrumentos, saben sacar de ellos todo el partido posible y contribuyen a realzar el conjunto.[67]

c) Década de 1880-89.

También fue en septiembre de ese año cuando el excelente violinista y prolífico compositor santanderino José Segura Ricci creó la «Sociedad de Sextetos», que perduraría por espacio de una década y que desarrolló muy importante actividad durante dicho periodo. Comoquiera que en noviembre del mismo 1879 se fundó la sociedad recreativo-cultural «Casino Montañés», la flamante «Sociedad de Sextetos» quedó a él incorporada. Ya en la velada inaugural de aquél, celebrada en

---

(65) *El Aviso*, íd., 13 de septiembre de 1879.

(66) Vid. íd., íd., 18 de septiembre de 1879.

(67) Íd., íd., 20 de septiembre de 1879.

sus instalaciones de la calle de la Blanca el 24 de enero de 1880, figura Lera entre los componentes de la filarmónica formación. Escribió al respecto Faustino Díez Gaviño, presidente del nuevo «Casino»:

> La parte musical de la fiesta estuvo a cargo de los profesores de música más notables de esta capital. Sus nombres son su mejor elogio: Segura (D. José y D. Vicente), Lera (D. Antonino), Escandón (D. Carlos), González (D. Elviro), Anievas (D. Jesús), Requivila (D. Pedro), Omeñaca (D. Juan), Dou (D. Florencio) y Del Río (D. Alfredo) (...). A gran altura rayaron los Sres. Anievas, Lera, Segura (D. Vicente) y Escandón en el primer tiempo y final del *Cuarteto en do* de Beethoven y en el adagio del *Cuarteto en mi bemol* del mismo autor. *La primera lágrima*, de Marqués, fue una ovación para el primer violín D. José Segura, así como el señor Lera alcanzó igual resultado en el cuarteto anterior.[68]

Menudearon las veladas artístico-musicales en los primeros meses de existencia de aquella especie de institución ateneística. Alguna vez dióse el caso de que los profesores se enamoraran de una partitura recién descubierta y, tras preparar a conciencia su ejecución, decidieran tocarla en el lugar de otra pieza ya programada en los prospectos. Eso ocurrió en la sesión del 19 de febrero, como luego reveló Lorenzo Romero:

> No se ha cumplido fielmente con el programa y lejos de nuestro ánimo está censurarlo. Anunciado estaba que se tocaría el andante y final del *Trío en re menor*, de Mozart, para piano, violín y violoncello, pero sabemos que después de ensayada ésta y por vía de distracción, los Sres. Lera, Escandón y Romero leyeron otros tríos de Haydn; entre ellos creyeron no mejor que el de Mozart, sino más ligero, más bonito, de más efecto, en una palabra, el que citamos.[69]

---

(68) *La Voz Montañesa*, íd., 27 de enero de 1880.

(69) Íd., íd., 20 de febrero de 1880.

Ese día se tocaron también la obertura de *Nabucco*, la *Danza negra* de Ascher y una sinfonía sobre motivos de *Los Hugonotes*. Escribió el citado comentarista: «Cuantos profesores tomaron parte en la ejecución del programa, cumplieron admirablemente su cometido, todos oyeron bravos y palmadas».[70] Las críticas laudatorias a la maestría de los músicos se repetieron una y otra vez. Decía, por ejemplo, el mismo Romero a raíz de la interpretación de la obertura de *Semíramis* de Rossini y de *Las Siete Palabras* de Haydn, ofrecidas el 17 de marzo:

> Los señores Lera, Segura (D. José) y Escandón rayaron a gran altura al interpetar estas dos obras con mucho colorido y con muchos detalles que aplaudió el público, como desde aquí los aplaudimos nosotros.[71]

Otro ejemplo de la admiración que suscitaba el sexteto: en la velada del 1 de abril ejecutó la sinfonía de *Martha* de Flotow, la *Stella confidente*, los *Recuerdos de «Sonámbula»* y la tanda de valses titulada *Teresa* que había compuesto el a la sazón pianista del Café del Áncora, un joven llamado Hipólito Rodríguez. Los comentarios de José Estrañi fueron éstos:

> Interpretación admirable por parte de todos los inteligentes profesores que componen la sección instrumental del Casino. Armonía, precisión, soltura, sentimiento, todo cuanto se puede exigir en la ejecución de una pieza tan importante como *Martha*, todo resaltaba en el conjunto de notas que arrancaban a los instrumentos los profesores referidos (…). Lera, los Seguras, González, Escandón y Requivila hicieron prodigios y el público no se cansó de aplaudir. De que los aplausos fueron justos y sobre todo espontáneos, responde el hecho de que un espectador, sorprendido con una botella de cerveza en la mano en el momento de terminar la *Stella confidente*, a fin de no perder tiempo para aplaudir, dejó caer la botella y se rompió en doscientos pedazos. ¡Es el colmo de la espontaneidad! (…). Los «recuerdos» de *Sonámbula*, tocados por el sexteto, entusiasmaron al público. Los aplausos se prolongaron

(70) Íd., íd., íd.
(71) Íd., íd., 18 de marzo de 1880.

> hasta mucho tiempo después de sonar las últimas notas (…). En resumen: la parte artística de la sesión, inmejorable.[72]

Refiriéndose a la misma velada, otro gacetillero de prensa comentaba:

> La sección instrumental del «Casino Montañés» se compone, como todos Vdes. saben, de profesores distinguidos. Son los mejores del pueblo. Que no se ofendan los demás, pero la verdad hay que decirla. D. José Segura es un violinista notable; esto hemos oído asegurar a personas inteligentes. El Sr. Lera no le va en zaga; son dos primeros violinistas de primera fuerza.[73]

El 23 de abril se celebró una sesión de especial solemnidad, pues constituía un homenaje a la memoria de Miguel de Cervantes con motivo del aniversario de su muerte. Los del sexteto deslumbraron al público con la sinfonía de *Martha* de Flotow, la *Pavana favorita de Luis XIV* de Lister y la tanda de valses *La primera lágrima* de José Segura.[74] Y no menor brillantez revistió la velada extraordinaria organizada para el 3 de mayo con el fin de adjudicar oficialmente en ella los premios a los ganadores del certamen literario convocado por iniciativa del presidente del «Casino», Faustino Díez Gaviño, en el intento de solemnizar aún más la inauguración de la estatua de Velarde en Santander, acto que había tenido efecto la víspera. La sesión se dispuso con gran boato. Lera y compañía interpretaron, en diversos momentos del acto, la sinfonía de *Giovanna d'Arco*, una gavota, una pieza de *La Sonámbula*, *La primera lágrima* de Marqués y, finalmente, la polonesa *El Crepúsculo*, compuesta por el compañero y amigo Maximino Enguita Martínez.[75]

No tardó el grupo en participar en conciertos y funciones celebrados fuera del recinto del «Casino Montañés». Ya lo encontramos, por ejemplo, en la que, como homenaje al periodista José Estrañi, tuvo lugar en el Teatro Principal el 18 de septiembre de ese mismo año 1880, ofreciendo una fantasía sobre motivos de *La Favorita* y el concertante final del *Poliuto*, obras ambas de Donizetti. En esa vela-

(72) Íd., íd., 2 de abril de 1880.

(73) *El tío Rechepe*, íd., 3 de abril de 1880.

(74) Vid. *La Voz Montañesa*, íd., 23 de abril de 1880.

(75) Vid. íd., íd., 4 de mayo de 1880.

da el elenco de los seis integrantes habituales se enriquecía con el concurso de Florencio Dou Alácano.[76] Comentando el miscelánico espectáculo, en el que hubo recitados, música por otros profesores, representaciones teatrales, etc., escribía con gracia el dramaturgo montañés Eusebio Sierra:

> Son demasiado conocidos como artistas los Sres. Segura, Lera, Dou, González, Escandón, Requivila (…) para que necesiten de los aplausos de un profano tan profano como yo; pero no por eso se los he de escatimar, y ahí se los envío para que hagan con ellos lo que quieran. De todas suertes, y en caso de no convenirles, que me los devuelvan, que por ahí andan una infinidad de mendigos del arte que los piden por amor de Dios, y que me los agradecerán de seguro.[77]

Por estas fechas, Antonino se vio precisado a retirarse temporalmente del sexteto, quizá a causa de su intensa participación en los conciertos del Club de Regatas, lo que obligó a que se sumara a aquél durante algunos meses el anciano Fernando Segura González. Y es que en esa época las veladas artístico-literarias del Club alcanzaban verdadero esplendor, constituyendo «reuniones en las que la música y la poesía se hermanan para cautivar el ánimo y difundir al mismo tiempo la afición al cultivo de las artes y de las letras, que son el más bello adorno de los pueblos cultos y civilizados».[78] Por ejemplo, en la celebrada el 31 de mayo participaban un músico de la talla de Tomás Bretón y un tenor tan mítico como Enrico Tamberlick; de la parte en que tocó Antonino señaló la prensa:

> Dio comienzo con la más perfecta ejecución del primer tiempo del *Cuarteto de piano en «la» menor* de Reisseger, cuarteto en que el Sr. Anievas, luciendo su excelente escuela como notable pianista, y los Sres. Lera, Pintado y Mezquita, supieron poner de relieve toda la brillantez de esta obra. Recibieron muchos y merecidos aplausos (...). Nuevamente fueron después aplaudidos por el grandísimo partido que supieron sacar en la interpretación

(76) Vid. íd., íd., 18 de septiembre de 1880.
(77) Íd., íd., 21 de septiembre de 1880.
(78) Íd., íd., 1 de junio de 1880.

del grandioso andante del *Cuarteto*, también de piano, op. 16 de Beethoven, que nada dejó que desear.[79]

No menos memorables resultaron las sesiones del 22 y 23 de septiembre siguiente, protagonizadas por el ilustre violinista Enrique Fernández Arbós y que eran a beneficio suyo. Tuvieron Lera y otros compañeros el alto honor de acompañar a tan insigne virtuoso en el estrado, y ello en presencia de Jesús de Monasterio. No olvidó consignarlo la prensa, que señaló tras la primera jornada:

> Nos falta espacio para detallar el triunfo que consiguieron también los Sres. Conde, Wünsch, Anievas, Lera, Pintado y Gogorza en la parte del programa que desempeñaron como ellos saben hacerlo; pero sí diremos, una vez más, que todos son artistas que valen mucho.[80]

Y pasada la segunda, añadió:

> El señor Monasterio, que se encontraba en el salón, también recibió aplausos prolongados después de que su aventajado discípulo tocó la delicada melodía *Fiebre de amor*, y los Sres. Conde, Wünsch, Anievas, Gogorza, Lera y Pintado demostraron una vez más que son artistas y recibieron muchos plácemes y palmadas.[81]

Pocos días antes de estos acontecimientos, el 17, se había hallado presente Antonino en el concierto privado que Arbós ofreciera en casa de Adolfo Vicente Wünsch. Comentó un periódico:

> Respecto a su modo de ejecutar solo nos es dado decir lo que oímos, pues personas tan competentes y de tan reconocida autoridad artística como los Sres. Segura (padre e hijos), Huidobro, Lera y otros que le escuchaban, cuando se les preguntó qué juicio formaban del joven violinista, después de

---

(79) Íd., íd., íd.
(80) Íd., íd., 23 de septiembre de 1880.
(81) Íd., íd., 24 de septiembre de 1880.

escucharle el concierto *Fantasía apasionata*, contestaron que, absortos de tanto prodigio, «solo sabían admirarle».[82]

Dos años más tarde, el 8 de septiembre de 1882, darían un concierto al alimón Lera y Arbós, acompañados por el pianista Alejandro Quevedo y el tenor Manuel Hernáiz Rubio, en el palacete que poseía el diputado provincial Pedro Fernández Campa en Mazcuerras, velada organizada con el fin de agasajar a la reina Isabel II y a las infantas Paz y Eulalia de Borbón; las personas reales felicitaron calurosamente a los intérpretes al concluir éstos su trabajo.[83]

Será en el otoño de 1884 cuando Antonino vuelva a colaborar con el «sexteto del Casino Montañés», en el que se le detecta ya en la sesión del 4 de octubre. Escribió el profesor, flautista y periodista Belisario Santocildes Palazuelos (que firmaba como «Oirasileb Sedlicotnas») al respecto:

> Dio comienzo con la sinfonía sobre motivos de zarzuelas, magistralmente dicha por los distinguidos profesores señores Lera, Segura, Omeñaca, Pintado, Requivila y González, que, al final, oyeron una nutrida salva de aplausos que el público les dedicó en premio a tan brillante interpretación (...). La serenata *Leyenda Balaca* fue admirablemente interpretada por los señores que componen el sobresaliente sexteto, (...) continuando después con la gran fantasía sobre motivos de *Sonámbula* (...).
>
> De la citada sesión
> yo salí muy satisfecho,
> me fui después a mi lecho
> y dormí como un lirón.
>
> (...)
>
> Soñé con Lera, Segura,
> Omeñaca, Requivila,

(82) Íd., íd., 19 de septiembre de 1880.

(83) Vid. *El Correo de Cantabria*, íd., 11 de septiembre de 1882.

con aplausos, huevos, tila
y no sé con qué overtura.

(...).[84]

Aunque a partir del 5 de febrero de 1885 la «Sociedad de Sextetos» se desligó oficialmente del «Casino Montañés»,[85] siguió en plena actividad. En la tarde del 27 de julio de ese año iniciaba su andadura una sala de espectáculos acrobáticos que se haría famosa en la capital de Cantabria, el «Circo Ecuestre» de los Jardines del Reenganche; la velada inaugural contó con la presencia del sexteto, que «interpretó con discreción y acierto el programa».[86] El 9 de noviembre siguiente inauguraba también el «Casino Montañés» su nueva sede, ubicada en la casa de Mazorra o del Peso de la plaza de Becedo (actual del Ayuntamiento). Con tal motivo, la agrupación musical que en esta sociedad prácticamente había tenido su cuna concurrió a solemnizar la «velada artístico-literaria» organizada al efecto. Señaló la prensa:

> El sexteto, en el que figuran profesores de tan justa y merecida reputación como los señores Alegría, Lera, Segura, Omeñaca, Escandón y Requivila, ejecutó admirablemente la sinfonía de *El Barbero de Sevilla*, el *Scherzo* de Sollet, la introducción de *Lucrezia Borgia* y la *Serenata morisca* de Chapí. Todas estas piezas obtuvieron al final de cada una ruidosos y prolongados aplausos.[87]

También estuvo presente la agrupación instrumental en las veladas sucesivas que se organizaron durante los pocos meses que el «Casino Montañés» aún vivió (desaparecería definitivamente en el verano de 1886). Por ejemplo, la del 21 de diciembre de 1885 mereció este comentario de un gacetillero:

> La parte musical estaba a cargo del sexteto que constituyen los señores Alegría, Escandón, Lera, Omeñaca, Segura y Requivila. Tocaron admira-

(84) *El Progreso de Santander*, íd., 5 de octubre de 1884.
(85) Vid. *La Voz Montañesa*, íd., 8 de febrero de 1885.
(86) *Boletín de Comercio*, íd., 28 de julio de 1885.
(87) *La Voz Montañesa*, íd., 10 de noviembre de 1885.

> blemente, como acostumbran, la sinfonía de la ópera *Norma*, *La primera lágrima* de Marqués, la *Marcha nupcial* del mismo y el wals *Sur la montagne* de Karelich. Excusado es decir que cada una de estas piezas, ejecutadas con una maestría superior a todo encarecimiento, fue premiada con nutridas salvas de aplausos.[88]

Por esos días, Gil Lanes Rivero, propietario del «Café Cántabro», que estaba a la sazón ubicado en la planta baja de la misma casa a la que había ido a parar el «Casino Montañés», ya citada, aspiraba a organizar conciertos en su local los jueves y los sábados. Y al efecto, pensó en contratar al reputado sexteto en el que Lera participaba, como anunció la prensa a finales de 1885.[89] Llevóse a efecto la escritura y el éxito alcanzado por las veladas subsiguientes resultó completo. Se dieron además allí animados bailes de Navidad, de Carnaval, etc. En el verano de 1886, la agrupación instrumental protagonizó un gran concierto–baile al aire libre en el Sardinero, el 11 de agosto de 7 de la tarde a 11 de la noche,[90] y a mediados de noviembre fue contratada de nuevo por el «Café Cántabro» para ofrecer ahora tres sesiones musicales semanales, los domingos, martes y viernes.[91] La calidad del grupo complacía a los parroquianos; un gacetillero escribía, a comienzos de 1887:

> Los conciertos (...) se ven de día en día más concurridos por los aficionados a la buena música, que acuden a aquel espacioso local a pasar agradablemente la velada. El celebrado anoche proporcionó a los señores que componen el sexteto nutridos y entusiastas aplausos.[92]

Tanta aceptación animaba al propietario a continuar organizando en ocasiones especiales fiestas de gran aparato; eso ocurrió por Navidades y en fechas previas al Carnaval (enero de ese mismo año 1887). Dijo la prensa:

---

(88) Íd., íd., 22 de diciembre de 1885.

(89) Vid. *El Aviso*, íd., 19 de diciembre de 1885.

(90) Vid. anuncio en *El Atlántico*, íd., 11 de agosto de 1886.

(91) Vid. íd., íd., 17 de noviembre de 1886.

(92) Íd., íd., 26 de enero de 1887.

> El día 5 de enero, víspera de Reyes, celebrará un magnífico baile de máscaras el sexteto del Casino Montañés en el Café Cántabro. Dichos reputados profesores se proponen ensayar un escogido programa de bailes para la fiesta de aquella noche.[93]

Y poco después:

> Es extraordinaria la animación que se observa entre los jóvenes para el gran baile de máscaras que se ha de celebrar el sábado a las 10 de la noche en el espacioso y elegante salón del Café Cántabro. El sexteto que dirige el señor Segura prepara nuevos y brillantes bailables. La comisión se propone obsequiar a las señoras como en el baile anterior y alumbrar con luz eléctrica y a la veneciana la plazuela próxima al café referido. Puede asegurarse, desde luego, un lleno.[94]

Para esta última velada creó obra nueva Elviro González Cespón, así como para la comparsa «El Cencerro», que recorrió las calles céntricas de Santander la noche del 19 de febrero coreando tales composiciones, acompañada de los músicos que nos ocupan.[95] Ni siquiera la defunción del contratante de los concertistas, ocurrida ese mismo mes, acabó con sus actuaciones. Señalaban los periódicos poco después:

> Tenemos entendido que con motivo del fallecimiento de D. Gil Lanes, dueño que fue del acreditado Café Cántabro, se ha constituido una sociedad, de la que forman parte dos laboriosos industriales muy conocidos en esta ciudad, para el giro de aquel establecimiento, y que se proponen darle mayor impulso y amenizar algunas veladas con el acreditado sexteto que dirigen los reputados profesores D. Elviro González y D. José Segura.[96]

---

(93) *El Correo de Cantabria*, íd., 29 de diciembre de 1886.

(94) *El Aviso*, íd., 27 de enero de 1887.

(95) Vid. íd., íd., 19 de febrero de 1887.

(96) *El Atlántico*, íd., 1 de marzo de 1887.

No eran erradas las informaciones que habían llegado a la prensa, pues ella misma confirmaba días más tarde la veracidad de tales rumores:

> El sexteto del Café Cántabro, formado por los señores don Elviro González, don José Segura, don Antonino Lera, don Vicente Segura, don Pedro Requivila y don Carlos Escandón, conocidos profesores de esta localidad, dará esta noche en aquel establecimiento un brillante concierto.[97]

En el invierno de 1887-88, el grupo fue contratado por otro establecimiento de gran reputación para los melómanos santanderinos de entonces, el «Café del Áncora». Allí no era posible la participación de Elviro, pues el pianista oficial era Maximino Enguita Martínez, y con él ofrecieron memorables sesiones musicales los demás concertistas. En vista del éxito alcanzado, repitieron temporada a partir del 7 de julio de 1888.[98] Pero una desgracia acechaba: el inesperado fallecimiento del excelente compañero Elviro González, que ocurrió el 12 de septiembre, supuso un golpe durísimo para todos los miembros de la agrupación musical. En los solemnes funerales celebrados en la iglesia de la Compañía fue interpretada una *Plegaria* compuesta en homenaje al amigo difunto por un atribulado José Segura, con letra de Alfredo del Río y que cantó Ángel Polanco. Tanto los profesores del grupo como los de otro sexteto que a la sazón estaba contratado en el «Cántabro», éste de forasteros, formaron la orquesta que armonizó esas exequias fúnebres, con la salvedad de los dos hermanos Segura Ricci, demasiado abatidos como para participar en la interpretación.[99]

De cara al verano de 1889 los servicios de los músicos volvieron a ser requeridos por el establecimiento de la plaza de Becedo. Anunciaban los periódicos el 6 de junio:

---

(97) Íd., íd., 18 de marzo de 1887.

(98) Vid. *El Alcance*, íd., 7 y 9 de julio de 1888.

(99) Vid. *El Aviso*, íd., 18 de septiembre de 1888.

> Esta noche se verá el Café Cántabro muy concurrido por dentro y por fuera, con motivo de empezar hoy una nueva serie de conciertos a sexteto, compuesto de los conocidos profesores señores Seguras, Lera, Escandón, Requivila y acompañados del aplaudido pianista granadino señor Guervós. Reuniendo el salón buenas condiciones, y teniendo los citados artistas gran repertorio donde escoger, no dudamos de que han de ser oídos con gusto por los muchos amantes de la buena música que hay en esta población.[100]

Al día siguiente de iniciarse el ciclo, señalaba la prensa local:

> Anoche se inauguraron las veladas con un público tan numeroso como escogido, que fue obsequiado con un brillante concierto, obteniendo los distinguidos profesores que en él tomaron parte frecuentes y merecidos aplausos. Seguros estamos de que en las sucesivas ha de reinar la animación en aquel acreditado establecimiento.[101]

La temporada, que se prolongó hasta finales de julio, fue triunfal, dándose las sesiones musicales prácticamente a diario. Fallecido José Segura, alma del grupo, el 11 de septiembre siguiente, los supervivientes iniciaron una nueva tanda de actuaciones en el «Cántabro» poco después, escriturando para sustituir al finado a José Barrenechea a partir del día 25.[102] Pero completado ese ciclo antes de fin de año, el sexteto se disolvió.

Al margen del mismo y de sus obligaciones en la Catedral y en la orquesta del coliseo de la calle del Arcillero, Antonino seguía participando en otros actos de carácter extraordinario; lo hizo, por ejemplo, en la velada celebrada el 3 de junio de 1889 en el Teatro Principal al objeto de recaudar fondos con los que colaborar en la «coronación» del eximio poeta y dramaturgo José Zorrilla. La prensa dijo que la

---

(100) Íd., íd., 6 de junio de 1889.

(101) *El Correo de Cantabria*, íd., 7 de junio de 1889.

(102) Vid. *El Aviso*, íd., 26 de septiembre de 1889, y *El Correo de Cantabria*, íd., 9 de octubre de 1889.

función estuvo «brillante en extremo» y que «la banda del regimiento de Bailén, magistralmente dirigida por el Sr. Seras, fue frenéticamente aplaudida, así como los señores Guervós, Blanco, Odriozola, Lera, Rivera, Requivila, Wünsch, Pardo y Revilla, a cuyo cargo estuvo la parte musical».[103] La literaria contó con el concurso de los mejores escritores de Cantabria, entre ellos los eminentes José Mª de Pereda y Amós de Escalante.

d) De 1890 a 1915.

Cuando en la primavera de 1891 comenzó el «Orfeón Cantabria» a organizar en la capilla del Instituto (antigua de las Clarisas) unas brillantes veladas musicales que hacían evocar a la prensa local las desaparecidas del «Casino Montañés», Lera participó en ellas desde la primera, habida el 26 de abril y que contó con la presencia de la marquesa de Robrero y sus hijas. El violinista formó parte ese día de un sexteto que dirigió Jaime Valls y que integraron además Vicente Segura, Nicolás Pintado, Pedro Requivila hijo y Manuel Guervós; es decir, una especie de prolongación de la no mucho antes extinta y siempre memorable «Sociedad de Sextetos». El *Allegro de concierto* de Weber que interpretaron les hizo merecedores «de aquellas imponentes manifestaciones de entusiasmo, de aquel desbordamiento de plácemes y elogios, de aquella ovación final que cerró la fiesta y a la cual unimos nosotros nuestro débil, nuestro humilde, nuestro insignificante aplauso».[104] La participación de Antonino y de varios de sus compañeros en la velada que tuvo lugar el 16 de julio siguiente, en la cual figuraron además otros muchos artistas, mereció de la prensa estas palabras:

> Digno es también de aplauso, y lo tributamos sinceramente, el escogido sexteto compuesto de los señores Valls, Lera, Segura, Pintado, Requivila y Cía, a quienes acompañó al piano el Sr. Suero.[105]

---

(103) *El Correo de Cantabria*, íd., 5 de junio de 1889.

(104) *La Publicidad*, íd., 27 de abril de 1891. Vid. además *El Correo de Cantabria* del mismo día.

En la primavera de 1894 afirmaba un comentarista:

> Hace el señor Lera gala de su elegancia, sentimiento y ejecución en el violín, estando conformes todos (…) en que este notable violinista es el que posee mejor, en toda la provincia de Santander, el instrumento a que con tan relevantes dotes se dedicó.[106]

Y poco después se anunciaba:

> La Sociedad Casino del Sardinero ha contratado a los reputados profesores de la Sociedad de Conciertos y Teatro Real de Madrid señores Martínez, Mesa y Gracia, quienes, en unión de los señores Enguita, Lera y Segura, formarán el sexteto a cuyo cargo, y bajo la dirección del señor Martínez, se celebrarán dos conciertos semanales, todos los jueves y domingos de cada una de las semanas comprendidas entre los días 3 de julio al 31 de agosto.[107]

Así pues, la formación que dirigió ese año Hermilio Martínez Gutiérrez inició sus tareas el 1 de julio. Un gacetillero escribió luego:

> Ayer se celebró en el Casino del Sardinero el concierto inaugural de la temporada, al que asistieron muchas personas de la alta sociedad santanderina invitadas por la Empresa, que en sucesivos días ha de llenar de vida y animación aquel precioso templo del arte. El programa del concierto-baile fue de

---

(105) *El Atlántico*, íd., 18 de julio de 1891. Los músicos aquí citados identificables con seguridad, además de Lera, son Jaime Valls Durán, Vicente Segura Ricci, Nicolás Pintado Barañano y Pedro Requivila Salas. El mencionado como «Cía» puede ser Bruno Cía Osés o su hijo Vicente Cía Lloria, y el nominado «Suero» cabe la posibilidad de que sea Francisco Suero García o su vástago Luis Suero Velasco.

(106) *La Atalaya*, íd., 3 de junio de 1894.

(107) *El Correo de Cantabria*, íd., 20 de junio de 1894.

> lo más selecto del repertorio nuevo, y la ejecución esmeradísima, habiendo necesidad de repetir algunas de las obras musicales. Todos los artistas del Casino fueron muy aplaudidos (...). La fiesta terminó con el baile, en el que tomaron parte bastantes parejas, reinando la animación consiguiente y deseando llegue el día del concierto siguiente para volver a escuchar las melodías que los artistas arrancan a sus instrumentos. Felicitamos a la Empresa por su acierto y a los artistas por su mérito.[108]

El crítico Juan Corona elogió también la labor del grupo, destacando la interpretación de *Les Erinnyes* en la cita del 9 de agosto:

> Es una obra de muchísimo mérito y dificilísima ejecución, que los señores Martínez, Enguita, Gracia, Mesa, Segura y Lera supieron vencer, acreditándose una vez más de excelentes profesores.[109]

Tres años adelante, del 21 de octubre al 15 de noviembre de 1897, estuvo contratado en el «Café Cántabro» un sexteto que integraron Jaime Valls, Antonino Lera, Vicente Segura, Nicolás Pintado, Pedro Requivila y Manuel Guervós, bajo la dirección de éste.[110] Los conciertos se daban de 9 a 11 de la noche y se vieron muy concurridos.[111] Concluida la tanda, comunicó la prensa:

> La sociedad de sextetos que, bajo la dirección del señor Valls, venía actuando en el Café Cántabro, nos suplica hagamos saber al público su agradecimiento por la excelente acogida que le ha dispensado durante la serie de conciertos que han terminado anteayer, y que, a no haber sabido tan pronta e imprevista terminación, hubiera dado a conocer varias obras nuevas que tenía en ensayo y que seguramente hubieran sido muy del agrado de los inteligentes que llenaban el salón del café todas las noches. La causa de la suspensión

---

(108) Íd., íd., 2 de julio de 1894.

(109) *Sardinero Alegre*, íd., 12 de agosto de 1894.

(110) Vid. *El Cantábrico*, íd., 20 de octubre de 1897, y *La Atalaya*, íd., 21 de octubre de 1897.

(111) Vid. *La Atalaya*, íd., 22 y 24 de octubre y 4 de noviembre de 1897.

> ha sido, según nuestras noticias, el no haber podido ponerse de acuerdo el sexteto con el dueño de aquel establecimiento al tratar de renovar el contrato que anteayer terminaba. El público, que tan agradables veladas pasaba oyendo buena música, magistralmente interpretada por los reputados profesores que componen el sexteto, sentirá de seguro muy de veras la impensada suspensión de los nocturnos conciertos del Café Cántabro.[112]

El último bienio en la vida de Antonino Lera se vio iluminado por la mayor alegría de índole artística que pudiera imaginar llegara nunca a existir en Santander: la puesta en marcha de la Orquesta Sinfónica local, en cuyas filas quedó integrado desde el primer instante como viola. El 6 de abril de 1913 tenía lugar el concierto que sirvió de base a la misma, organizado por la Sociedad Filarmónica y al que «se invitó a profesores de orquestinas y bandas de la ciudad, músicos independientes y algunos aficionados. El resultado fue la formación de una agrupación orquestal compuesta por diez violines primeros, diez segundos, tres violas, cuatro violoncellos, cuatro contrabajos y secciones de viento–madera, metal y percusión».[113] La velada inaugural tuvo efecto el 22 de mayo de 1913, festividad del Corpus Christi, a las 9 de la noche en el Teatro Principal. El programa se confeccionó con obras de Beethoven, Wagner, Mozart y Haydn. La del 19 de abril de 1914 incluyó piezas de Mozart, Brahms, Saint-Säens, Wagner, Haendel y Beethoven, además de recital lírico y una conferencia del P. Otaño. En ambas ocasiones, Lera tocó junto a su viejo amigo Vicente Segura y a Rafael Tuñón.

---

(112) Íd., íd., 16 de noviembre de 1897.

(113) ARCE BUENO, Julio C.: *La música en Cantabria*, Santander, Fundación Marcelino Botín, 1994, págs. 143-144.

Actividad docente.

Lera compaginó su actividad como músico de la Catedral, de la orquesta del Teatro Principal y de las formaciones filarmónicas en las que tomó parte, con la enseñanza del violín. Decía la prensa santanderina a mediados de noviembre de 1879:

> Dentro de pocos días se abrirá en esta capital una Academia de música bajo la dirección de los acreditados profesores D. Carlos Escandón y D. Antonino Lera. Creemos que el pensamiento es acertadísimo por la necesidad que existe en esta población de una Academia musical, así como no dudamos del buen resultado de la empresa por las excelentes condiciones que reúnen para la enseñanza los distinguidos profesores a quienes aludimos.[114]

Y pocos días después añadía el mismo gacetillero:

> Continúan con actividad los trabajos que se vienen haciendo por los Sres. Escandón y Lera para establecer en esta ciudad una Academia de música. Nos consta que en ella, además del solfeo, se enseñará a los discípulos, por dichos profesores, violín, violoncello, viola y contrabajo. La idea de fundar esta Academia ha sido debida principalmente a las indicaciones que han hecho con insistencia a los Sres. Escandón y Lera muchas personas ilustradas y muchísimas familias de esta población.[115]

Impartió Antonino las clases, por lo menos en los primeros años de la década siguiente, en su propio domicilio de la calle del Puente nº 14, principal . Entre sus alumnos hay que citar al más tarde destacado compositor Luis Suero Velasco, quien comenzó a estudiar con él en 1882.

---

(114) *La Voz Montañesa*, Santander, 12 de noviembre de 1879.

(115) Íd., íd., 14 de noviembre de 1879.

Epílogo.

Tras medio siglo largo de servicios como intérprete musical, Antonino Lera Mugarza murió en su casa del paseo de Menéndez Pelayo el 20 de enero de 1915; diez meses después desaparecía, pasto de las llamas, el vetusto Teatro Principal. A ambos por igual podrían aplicarse unas palabras que José Simón Cabarga dedicó al último: cuando dejaron de existir, «fue como si una losa sepultara para siempre cuanto subsistía del espíritu santanderino del siglo romántico».[117]

---

(116) Vid. anuncios en la prensa local.

(117) SIMÓN CABARGA, José: «El teatro en Santander (Antecedentes e historia del Teatro Principal)», *Altamira* LXXIX, Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2010, pág. 472.

SALVADOR HEDILLA, UN PILOTO AUDAZ. En el Centenario de su fallecimiento.

PEDRO ARCE DÍEZ
Centro de Estudios Montañeses
Investigador y Escritor

Resumen: En este año 2017 se cumple el Centenario del fallecimiento, en accidente aéreo, de Salvador Hedilla Pineda, el mejor piloto de su tiempo y el mejor constructor aeronáutico. Nacido en un pequeño pueblo de Cantabria, se hizo a sí mismo, comenzando a trabajar en las rudimentarias industrias de salazones; después emigró a Buenos Aires, donde se labró un buen porvenir, y cuando descubrió la naciente aviación se sintió fascinado por aquellos artilugios que volaban, embarcándose en ilusionantes empresas aeronáuticas y obteniendo varios premios al pilotar sus propios aeroplanos. Ganó las tres mejores competiciones de su tiempo, como la Copa Montañesa de Aviación, la Copa Mediterráneo y la Copa Tibidabo y fue el primer aviador que cruzó el Mediterráneo desde Barcelona hasta Palma de Mallorca. Ya han pasado cien años desde que falleciera en trágico accidente aéreo y su figura se ha agrandado, hasta convertirse en legendaria.

Palabras clave: Aviación, Piloto, Hedilla, Castillo, Monocoque, Prat de Llobregat, Palma.

Abstract: In 2017, we are celebrating the 100th anniversary of the death of Salvador Hedilla Pineda, the best pilot of his time and leading aeronautical manufacturer. He was born in a small town in Cantabria, starting from nothing, working hard in the rudimentary salting industries. He then migrated to Buenos Aires, where he built a better future for himself and where he discovered the new emerging aviation industry. He was fascinated by those early flying machines and decided to embark on creating his own exciting aeronautical companies, subsequently winning several prizes through piloting his own airplanes designs. He won the top three competitions of his time, the Montañesa Aviation Cup, the Mediterranean Cup and the Tibidabo Cup, and was the first pilot to cross the Mediterranean Sea from Barcelona to Palma de Mallorca. It's been a hundred years since he died in a tragic plane crash, but his name and heroics has grown with time to become an aeronautical legend.

Keywords: Aviation, air pilot, Hedilla, Castillo, Monocoque, Prat de Llobregat, Palma.

Salvador Hedilla Pineda nació el 9 de noviembre de 1882 en el lugar de Castillo (Arnuero) y en el seno de una humilde familia de cinco hermanos, para la cual la actividad agroganadera era el único sustento; el propio Salvador ayudó desde bien pequeño en algunas de aquellas labores, como era la de apacentar el ganado, tediosa ocupación que le permitió soñar con grandes aventuras que ya había vivido alguno de sus vecinos en el pasado, entre ellos el famoso arquitecto Juan de Castillo, el obispo Luís Felipe Ortiz o los Venero, cuya torre se conservaba medio arrumbada cerca de su domicilio.

Poco frecuentó la escuela de primeras letras, pero fue un alumno de sobresaliente en la universidad de la vida; era inquieto, abierto, dicharachero y habilidoso, y lo mismo construía artilugios para «guerrear» con sus compañeros que hacía sencillos instrumentos musicales con ramas de saúco o cañas, o juguetes con los más insospechados materiales que pudiera encontrar.

Muy pronto, el joven Salvador intuyó que aquel modo de vida no iba con él y debía tomar otros derroteros, y con trece años se va de casa y se enrola en el grupo de feriantes que habían actuado en las fiestas de su pueblo; después nuestro personaje emigra y lo hace a Santander, a Gijón, a La Coruña y, posteriormente, se embarca a Buenos Aires, donde pronto encuentra trabajo dado el aprendizaje que había adquirido del mundo de la incipiente mecánica.

Haber dejado el mísero pueblo y llegar al ámbito urbano resulta para él otro aliciente, aunque la vida en la ciudad no es como parece y las penurias también acechan. ¡Pero no era momento de echarse atrás! Salvador vuela sólo igual que un pájaro y se enfrenta a la realidad de las cosas, como lo hará durante el resto de su existencia.

Y en la República Argentina comenzó a trabajar en la Compañía de Ferrocarriles (Buenos Aires & Pacific Railway, BA&P), empresa entonces con más de mil trabajadores, y lo hace en los talleres, lo que le permitirá entrar en contacto

con el mundo de la técnica. Aprende rápido, pasando enseguida de aprendiz a consumado maestro. Adquiere una bicicleta que le sirve para desplazarse al trabajo y enseguida se aficiona al ciclismo, participando en carreras; y optimiza su vehículo de dos ruedas, con lo que consigue ganar todas las competiciones en las que toma parte. Pronto otros le pedirán que modifique sus bicicletas y acabará montando un taller y llegando a dejar el trabajo en los ferrocarriles.

Del ciclismo al motociclismo, y también con un dinámico obrador, compitiendo y ganando pruebas. El siguiente paso fue el automovilismo y, ¡cómo no!, instala un buen taller, participa exitosamente en carreras de coches y, en 1910, la casa británica Thames le nombra concesionario de ventas de sus automóviles y vehículos industriales, lo que le convierte en un empresario de renombre, que se estaba labrando su futuro con tesón, esfuerzo y fe en el futuro.

Y es en estos años cuando comienza a oír noticias referentes al naciente mundo aéreo; en 1910 se celebran los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo y se organizan diversos eventos aéreos con pilotos y aeroplanos llegados de Europa, conociendo entonces Salvador un nuevo campo de actuaciones y ¡quedándose fascinado con él!

Liquida sus negocios en Buenos Aires, viaja a Francia y se enrola en una actividad apasionante para él, haciéndose piloto y adquiriendo un viejo aeroplano *Morane-Borel* con el que vuela a España, a su tierra, en la que pretende realizar exhibiciones aéreas y encontrar la gloria. En Francia se relacionó con los mejores pilotos de aquellos años y conoció las principales empresas de construcción de aeroplanos. ¡Y podría afirmarse que realizó una carrera de ingeniería aeronáutica!.

Llega a Santander en septiembre de 1913, donde va a tratar a tan famoso aviador como fue Juan Pombo Ibarra, y ofrece espectáculos aéreos por los cielos de nuestra ciudad y bahía, al tiempo que actúa en otros lugares: San Sebastián, Gijón, Logroño, Luarca, Málaga, etc. Hedilla sabe que su *Morane-Borel* es un aparato viejo y que le da problemas con frecuencia, por lo que adopta la decisión de adquirir un nuevo aeroplano y para ello se traslada a París, donde compra un *Morane-Saulnier*. Con él regresa en febrero de 1914, pero tiene tan mala fortuna que en el primer vuelo sobre la ciudad sufre un terrible accidente, destrozando el aparato en el que había gastado sus últimos ahorros, aunque él consigue salir casi ileso del trance.

Y en esto surge la solidaridad de los cántabros y de su peña del Gran Café Rhin, los cuales abren una suscripción pública, organizan una becerrada y representan una obra teatral en el Salón Pradera; con lo recaudado, nuestro aviador vuelve a París y adquiere un nuevo aeroplano, esta vez un *Vendôme* con motor *Le Rhône* de 60 CV, que podía alcanzar una velocidad de 130 Km/hora. Y como era habitual en él, durante el viaje realiza exhibiciones aéreas en algunas localidades del recorrido, por ejemplo en Zarauz, donde incluso dio un bautismo del aire a una joven y donde le despidieron con una cena de homenaje; el propio alcalde le entregó un mensaje para el de Santander que él puntualmente puso en manos del primer edil de la capital cántabra al aterrizar la mañana siguiente en la Segunda Playa del Sardinero, convirtiéndose el hecho en el primer correo aéreo de la historia.

Y siguió surcando los cielos de la ciudad para admiración de sus habitantes, y un día después, cuando sobrevolaba la zona de El Muelle, arrojó un ramo de flores acompañado de una fotografía suya que llevaba la dedicatoria: «Al pueblo de Santander», como agradecimiento al vecindario por el esfuerzo económico realizado en su favor y que le permitió adquirir el aeroplano. En el mes de junio participó en el Concurso de Granada, donde compitió exitosamente con pilotos como Mauvais, Tixier, Adaro o Menéndez, intentando a la vuelta realizar un raid hasta Santander que acabó en aterrizaje forzoso causado por la intensa niebla que se agarraba a la Cordillera Cantábrica. También participó en un festival en Colindres, surcó los cielos sobre Alceda-Ontaneda y sobrevoló la llegada de los Reyes a la capital cántabra cuando venían a veranear al Palacio Real de la Magdalena.

El último día de julio de este año 1914 participó en la Copa Montañesa de Aviación, junto a Pombo y el asturiano Menéndez, partiendo de La Albericia y llegando hasta Chateauneuf (Angulema); gana la misma y consigue batir varios records, lo que le pone claramente en el olimpo de la aviación española y así lo reflejan los medios de comunicación de toda la nación. Sigue volando por los cielos de Cantabria y de otras localidades y tiene un gran éxito en un festival que se celebra en la playa de Berria (Santoña), a donde acuden sus paisanos de Siete Villas.

Tras recibir la Copa Montañesa, donada por el Rey Alfonso XIII, en un homenaje que se celebró en el *Royalty*, se embarca para Cuba con la intención de volar y en tres meses de estancia en la isla caribeña pudo demostrar sus dotes como piloto, relacionarse con otros colegas -entre ellos Domingo Rosillo- y llegar volando hasta Aguacate para visitar a Ramón Pelayo de la Torriente, futuro Marqués de Valdecilla.



Hedilla en el aeródromo de La Albericia.



El Real Aero Club Montañés organizó un banquete de homenaje a Salvador Hedilla que fue servido por el restaurante Royalty, dónde se le entregó la Copa Montañesa de Aviación.

En La Habana se le despidió con un banquete de homenaje por la numerosa colonia montañesa, dejando una imagen de aviador valiente, atrevido y generoso. Y cuando volvió a Cantabria siguió volando, tanto en la capital como en otros lugares de la provincia, y también en Málaga y en Getafe; pero al conocer que se estaba gestando la fábrica de aviones en La Albericia y comprobar que no se iba a contar con él, sufrió un cierto desengaño y decidió irse a Madrid, donde podría alcanzar el logro de algunos de sus objetivos aéreos.

¡Y allá se va! Y constata que en la capital de España ya se había hecho merecedor de una imagen de piloto experimentado y valiente. Así pues, Salvador Hedilla, que había tomado la decisión de abandonar su tierra con gran dolor de corazón, supo pronto que en la Corte se le abría un mejor horizonte vital.[1]



Hedilla explica al Rey Alfonso XIII los pormenores de su *Monocoque*.

Y efectivamente allí, además de trabajar como instructor de vuelo en la Escuela Nacional de Aviación de Getafe, se dedicó a organizar exhibiciones aéreas que realizó en Teruel, Cuenca, Toledo, Ávila, Zafra y otras ciudades; y lo más importante, logró construir un aeroplano que era novedoso para su tiempo y que mereció la admiración de todos, de forma



Salvador Hedilla surcó los cielos madrileños realizando publicidad con su aeroplano, lo que era una novedad.

(1) Era la primera vez que lo hacía, forzado por las circunstancias y muy a su pesar, movido por la fatalidad de no encontrar en su tierra el apoyo necesario después de haberse volcado con los montañeses.

especial la del Rey Alfonso XIII, quien le vio volar en Getafe y comprobó después las características del *Hedilla Monocoque «Salvador»*.

Tanto con este aparato como con el *Vendôme* pudo surcar los cielos de Madrid y hacer propaganda aérea, lo que era otra novedad. Y ya hemos tenido ocasión de comprobar que Hedilla fue un pionero de muchas cosas y tenía un fuerte componente competitivo. Pero tampoco en la capital de España iba a poder desarrollar plenamente sus potencialidades.

En los días finales de este año 1915 le surge la oportunidad de irse a Barcelona para dirigir la fábrica de aeroplanos Pujol, Comabella y Cía. y para poner en marcha, simultáneamente, una Escuela de Aviación. Como venía ya siendo habitual en su vida, las circunstancias y casualidades jugaron un papel importante también en esta ocasión. En 1912 los hermanos Pujol y Felipe Comabella habían fundado en la Ciudad Condal la empresa Pujol, Comabella y Cía., cuya primera dedicación fue la recuperación de estaño a partir de chatarras; pero a principios de 1914 conoce Felipe al piloto alemán Josef Suvelack, que había venido a la Península para presentar el monoplano *Kondor Taube* a la Aviación Militar Española, en Cuatro Vientos; era aquél un gran avión, derivado del famoso *Etrich Rumpler Taube*, que se ofrecía acompañado por la licencia de fabricación. Comabella y Suvelack se asocian y deciden montar en Sant Martí de Provençals (Barcelona) un taller para construir este aeroplano; la empresa comienza a andar pero el inicio de la Primera Guerra Mundial da al traste con lo previsto, pues Josef Suvelack, quien iba a dirigir la fábrica y la escuela de pilotos que también se crearía, ha de incorporarse a la milicia, muriendo en combate aéreo en la primavera de 1915.

Y en tal coyuntura es cuando Salvador Hedilla y Felipe Comabella se conocen en Getafe y éste ofrece a aquél la dirección técnica de los talleres y la escuela de pilotos de Sant Martí de Provençals; inicia así el cántabro una nueva etapa muy fructífera y cuajada de grandes logros personales que le auparán a la cúspide del éxito.

El salto que da en los primeros días del año 1916 es cualitativamente de verdadera trascendencia, pues encontraría en Barcelona un gran ambiente aeronáutico en todas las esferas: la sociedad catalana estaba siguiendo muy directamente las novedades que en este campo iban surgiendo y la prensa se interesaba más cada día por el mundo de la aviación; el semanario *Stadium* le daba importancia preferente y su director, Ricardo Cabot, aglutinaba en torno a sí a una serie de periodistas y personalidades de diversa índole que trataban de crear el Aero Club de Cataluña.[2]

¡Y se pone manos a la obra, con los conocimientos que había adquirido a lo largo de su vida! Impulsa el funcionamiento de los talleres de la empresa y continúa la fabricación del *Kondor Taube*. Y paralelamente impulsa la creación de la Escuela Catalana de Aviación, de la que será director, en el aeródromo de Casa Antúnez, antiguo hipódromo que no le gustó demasiado porque resultaba pequeño y tenía una mala orientación, ya que su proximidad a Montjuich era causa de algunas turbulencias, sobre todo con el viento de Levante.

¡Y no había tiempo que perder! Así que Hedilla, de acuerdo con el gerente de la empresa, Eduardo Pujol, realiza gestiones para adquirir la licencia de fabricación de los monoplanos de escuela *Vendôme*, similares a su *Santander* y que tan bien conocía, considerándolos muy adecuados para las clases prácticas de la futura escuela.[3]

Y la inauguración de la Escuela y el nuevo rumbo conferido a la empresa pedían una presentación pública, con el objeto de dar a conocer los proyectos futuros y los servicios que se iban a ofrecer; y a este respecto, los medios de comunicación escrita debían jugar un papel importante, y el aviador cántabro no estaba dispuesto a dejar pasar tal oportunidad sin realizar una exhibición aérea que sería, curiosamente, la primera que efectuase en los cielos catalanes. Abordó este vuelo con el *Hedilla Monocoque «Salvador»*, despegando en un corto espacio y elevándose con su aeroplano hasta los 1.000 m. de altitud en muy poco tiempo, haciendo aquellos virajes cerrados y rápidos usuales en él y que resultaban sumamente atrevidos para los que le observaban, entusiasmando a los propietarios de la empresa, a los periodistas y al numeroso público que se había congregado para la ocasión… Y remató la exhibición con un aterrizaje perfecto. Aún realizó un segundo vuelo, llegando a una altura de 1.800 m., sobre el río Llobregat, cuyo curso siguió hasta su desembocadura, regresando a continuación a Casa Antúnez. Y cumplió el objetivo de lograr que aquella presentación pública alcanzase una amplia resonancia en los

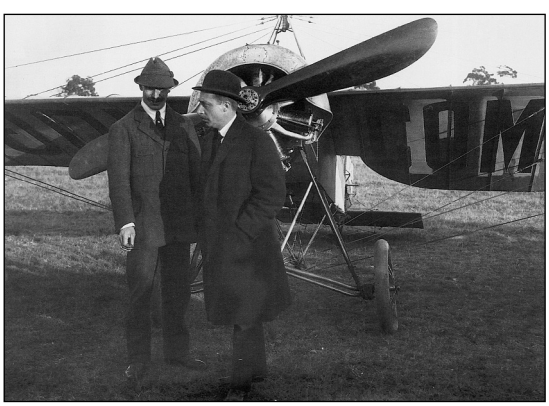
---

(2) Mientras, en Santander comenzó a funcionar la empresa «Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas» (CECA), constituida un año antes en Madrid, que estuvo dirigida por Luis Acedo Pérez y tuvo a Juan Pombo Ibarra como piloto probador.

(3) Y Hedilla se lleva a Barcelona sus propios aeroplanos: el veterano *Morane-Saulnier*, equipado con un motor *Anzani* de 45 CV, el *Vendôme «Santander»* y el *Hedilla Monocoque «Salvador»*.

medios de comunicación, consiguiendo así que muchos barceloneses se enterasen de la existencia de la nueva Escuela de Aviación que comenzaba a funcionar; *El Mundo Deportivo* publicó un amplio reportaje, titulado «Hedilla en Barcelona», en primera página, muy elogioso para el aviador trasmerano. Enseguida empezaron a llegar a las flamantes instalaciones decenas de personas deseosas de aprender a volar.

Y aún organizó Hedilla una fiesta para presentar oficialmente la Escuela, invitando a ella a las principales autoridades; asistieron el general Felipe Alfau Mendoza, Capitán General de Cataluña; Félix Suárez Inclán, Gobernador Civil, y múltiples personalidades de la vida política y social de Barcelona y de la región entera; la Banda de Música del Batallón de Cazadores de Alba de Tormes deleitó al numeroso público asistente, mientras el aviador realizaba magníficas demostraciones aéreas con sus aparatos *Vendôme «Santander»* y *Hedilla Monocoque «Salvador»*. Finalizadas las exhibiciones del cántabro, los invitados fueron obsequiados por los señores Pujol y Comabella con un «selecto té o *lunch*».



Salvador Hedilla conversando con Eduardo Pujol.

No podían sentirse más satisfechos los empresarios Pujol y Comabella con estos inicios que estaba protagonizando su fichaje; quien también se había abierto un hueco en la sociedad catalana, la cual le empezaba a conocer y a reconocer.

El propio Hedilla tenía en el RACE reconocidos algunos de sus récords:

-Velocidad: Salvador Hedilla, entre el aeródromo de La Albericia y la playa de Zarauz (Guipúzcoa), recorriendo los 150 KM. en 1 hora y 25 segundos, que realizó el 31 de julio de 1914.

-Distancia: Salvador Hedilla, entre el aeródromo de La Albericia y Chateauneuf (Angulema, Francia), 480 KM., que realizó el mismo día 31 de julio de 1914, en la Copa Montañesa de Aviación.

-Duración: Salvador Hedilla, entre Zarauz y Lesparre-Médoc (Francia), en 3 horas, que alcanzó en idéntica fecha, ya citada.

La Escuela de Aviacion comenzó enseguida su actividad con gran dinamismo, y el cántabro contrató al piloto Francisco Coterillo Llano, que se convirtió en su ayudante en ella; también se incorporaría después el cubano Domingo Rosillo del Toro, a quien conoció en Cuba, lo que les convirtió en buenos camaradas; más tarde entrará el asturiano Valentín Díaz, su gran amigo y persona de su absoluta confianza, que le ha seguido allí donde el trasmerano se ha desplazado.

Así, pues, la Escuela se convirtió en un lugar de actividad constante, con vuelos habituales de Hedilla y visitas continuas de diversas celebridades y de muchas personas que no querían perderse su actividad; y la prensa, en especial la barcelonesa, publicaba frecuentes reportajes y casi diariamente daba noticia de cuanto acontecía en el establecimiento.

También participaba Salvador en festivales aéreos habidos en diferentes localidades de Cataluña, y en aquella primavera voló por los cielos de Palma de Mallorca, lo que supuso un aperitivo para el vuelo que el día 2 de julio realizaría desde Barcelona hasta Palma.

Su actividad era frenética, tanto en la Escuela de Aviación como en los talleres Pujol, Comabella y Cía. de Sant Martí de Provençals, de donde salía ya terminado el *Hedilla Monocoque II «Pujol nº 5»*, que fue trasladado a Casa Antúnez, para allí ser probado por el montañés; este aparato tenía una envergadura de 9 m., una longitud de 5,50 m. e iba equipado con un motor rotativo *Le Rhône* de 90 CV; pesaba en vacío 360 Kg. Una vez ensayado por Hedilla, superó las diferentes pruebas a que lo sometieron con éxito, dejando muy satisfechos a todos; subió a unos 1.000 m. en 5 minutos y alcanzó una velocidad de 120 Km/hora.

Los dos *Monocoque* habían sido diseñados por Hedilla, con gran acierto; pero aún quería llegar más lejos y trataba de convertirlos en hidroaviones mediante la adaptación de unos flotadores; y realizó éstos como si fueran barquillas de madera, forrándolos de tela impregnada con barniz impermeable. ¡Salvador imprimía un ritmo vertiginoso a su gestión! En mayo salía de los talleres de Sant Martí de Provençals un nuevo monoplano diseñado por él, construido a partir del *Vendôme* y equipado con un motor *Anzani* de 45 CV, destinado a la Escuela de Aviación.

Las Islas Baleares tan sólo estaban comunicadas con la Península por vía marítima, lo que da idea de la importancia que la realización de un primer vuelo entre Barcelona y Palma de Mallorca podía suponer, tal y como recogen los diversos medios informativos de la época; y en junio la capital de la isla balear celebraba sus fiestas patronales en un contexto de modernización de infraestructuras, mate-

rializado en la inauguración de los tranvías eléctricos. Una de las actividades que se programaron para solemnizar aquellos festejos fue una competición de hidroaviones que intentarían llegar desde Barcelona hasta Palma, en la cual pensaban participar Hedilla y Coterillo; los dos aparatos que se reconvirtieron para realizar el experimento fueron el *Hedilla Monocoque I «Salvador»* y el *Hedilla Monocoque II «Pujol nº 5»*, que quedaron equipados con los flotadores, lo cual constituía una experiencia nunca realizada hasta entonces.

¡Y Hedilla era persona que afrontaba riesgos!

Había que efectuar una travesía de alrededor de 240 Km. (127 millas náuticas) sin posibilidad de un aterrizaje de emergencia; pero las pruebas detectaron problemas serios en las hélices de los aparatos, que eran de madera y forradas de tela. El agua despegaba los lienzos y aquéllas se astillaban. Tras realizar varios intentos fallidos con distintas hélices se llegó a la conclusión de que había que buscar una solución diferente. Y no había casi tiempo para resolver el problema, pues el programa de fiestas ya era de público dominio.

…Hedilla se enfrentaba a un serio reto, porque sabía que estaba comprometiendo el buen nombre de la empresa Pujol, Comabella y Cía.; si suspendía su participación ponía en entredicho el prestigio y la credibilidad de la misma, así que al final optó por lo más difícil, que era realizar la travesía en un aeroplano terrestre, con el mayor riesgo que ello suponía; y lo iba a hacer solo, pues Coterillo se accidentó el día anterior mientras efectuaba una prueba en el nuevo campo habilitado en La Volatería.



Salvador Hedilla inicia el despegue desde el campo de La Volatería con destino a Palma de Mallorca en un vuelo que iba a suponer un hito de la aviación.

¡Así que Salvador se lanza a la aventura…!

Y decide utilizar el aeroplano *Hedilla Monocoque II «Pujol nº 5»*, con un motor rotativo *Le Rhône* de 100 CV de potencia.

Aquel vuelo supuso todo un acontecimiento y un despliegue de medios inaudito, incluso tres buques de la Armada se distribuyeron por el área del recorrido por si fuera preciso atender a un amerizaje de emergencia.

Con las primeras luces del alba del día 2 de julio el cántabro y su equipo revisan a con-

ciencia el aparato, reconocen el motor, el piloto se coloca en su puesto y pone la hélice en marcha, dispara el aeroplano a la máxima potencia, rueda por la pista y… ¡al aire!, mientras todos los que observan estas maniobras aplauden con ganas…

La ciudad de Palma de Mallorca estaba alterada en aquel amanecer, pues muchos habían madrugado para no perderse el histórico acontecimiento aeronáutico. A primera hora las calles ya se veían llenas de gente, desfilaban gigantes y cabezudos, las bandas de música tocaban sin cesar y todo el vecindario se movía alborotado; los curiosos buscaban cualquier lugar elevado desde el cual se pudiera divisar lo mejor posible el aeroplano cuando apareciese por los cielos. En Can Pere Antoni, donde se había previsto el aterrizaje, y en las alturas cercanas a la ciudad se encontraban muchas personas, que según algunas fuentes podrían acercarse a 25.000, deseosas de estar allí en la culminación de la hazaña.

Y el vuelo no fue fácil, pues Hedilla se encontró con nubes bajas y con fuerte viento de Levante que en algún momento le hizo pensar en desistir y regresar al aeródromo de La Volatería; la nubosidad se volvió luego más espesa y el aviador decidió elevarse sobre ella, lo que fue causa de que los buques no le pudieran avistar. Según relata *El Mundo Deportivo* de 3 de julio de 1916, «pocos minutos después de las siete, una exclamación de júbilo general fue la señal de comprensión para muchos de que el aviador estaba a la vista. En efecto, muy lejos podía divisarse en la costa de Poniente un punto negro que poco a poco iba agrandándose. Hedilla avanzó majestuosamente a muy grande altura, pasando por encima de San Carlos, dando una vuelta sobre la bahía y ciudad, como si buscase un sitio a propósito donde poder aterrizar».

Y no pudo hacerlo en Can Pere Antoni porque el praderío estaba atestado de personas y Salvador consideró un riesgo realizar allí la maniobra; así que decidió buscar otro sitio más adecuado, aterrizando en Son Sunyer, en el lugar de Son Banya, sobre un campo de trigo recién segado que, curiosamente, es la zona ocupada actualmente por el Aeropuerto de Son Sant Joan.

A su llegada, y sin esperar casi a que se parasen el motor y la hélice, las muchas personas que hasta allí se desplazaron utilizando todos los medios de transporte imaginables, rodearon el aparato y casi sacaron al piloto en volandas del mismo. Hedilla se vio «abrazado, estrujado, sacado en hombros». Él mismo lo contaría así:

> «No lo hubiera esperado nunca y es algo que jamás olvidaré».

El aviador abandonó el campo de Son Sunyer en el automóvil de su amigo

Tomás Darder, al que seguía una larga caravana de vehículos entre los que se encontraban los de Ignacio Seguí, presidente del Veloz Sport Balear, y José Tous, director y propietario de *La Última Hora*. Todos se trasladaron a Can Pere Antoni, donde Hedilla fue aclamado por la multitud que allí le había esperado y que algunos testimonios cifran en unas 20.000 personas; en medio de aquel espectáculo, la Sociedad Colombófila Mallorquina realizó una suelta de palomas. Después la comitiva se dirigió hacia Palma, siendo vitoreada por la gente al pasar por las calles de la ciudad hasta llegar al Ayuntamiento en la Plaza de Cort.

¡Este primer viaje abrió una ruta que hoy en día utilizan millones de personas!

Y esa misma tarde el aviador sería invitado de honor en la corrida de toros, y en el coso taurino fue ovacionado por todos los asistentes. Al día siguiente, lunes 3 de julio, se organizó un espléndido banquete-homenaje en honor de Salvador Hedilla en el Gran Hotel de Palma de Mallorca. Y aún al atardecer, finalizado el agasajo, realizó el piloto un vuelo de exhibición desde Son Sant Joan, repitiendo las demostraciones aéreas, que observaron con admiración y regocijo miles de palmesanos, en las jornadas siguientes; también se unió a ellas Francisco Coterillo con el aeroplano *Vendôme «Santander»*. Acabaron estos actos con un homenaje de despedida.



EL MUND(

PUBLICACIÓN DI

Suscripción anual: España, 5 ptas.- Extranjero, 8 fr.

SERVICIO TELEGRÁFICO PARTICULAR

Consejo de Ciento, 38

La Aviación en España

El raid Barcelona-Mallorca

Hedilla realiza la travesía en 2 horas 8 minutos (252 kilómetros) con monoplano 'Hedilla', constructores Pujol, Comabella y C.ª

Júbilo justificado

El júbilo con que se ha recibido a Hedilla en Palma ha sido grande, extraordinario y verdaderamente justificado.

Con la cooperación del Aero Club de Cataluña, a los pocos días de nacer, se manifiesta la aviación de una manera extraordinaria, con el raid a través del Mediterráneo, en la que alcanza un triunfo colosal Salvador Hedilla, el director de

Ello debe atribuirse a que Hedilla navegó durante larguísimo rato por entre nubes y a gran elevación.

Ignorándose al borde la suerte que hubiesen podido correr tanto Hedilla como Coterillo; el «Proserpina» hizo rumbo hacia el Romaní, por si su auxilio hiciese necesario.

En Canaletas

Frente al kiosco Canaletas donde se fijó

Toda la prensa de España se hizo eco de esta hazaña del aviador montañés (*El Mundo Deportivo*).

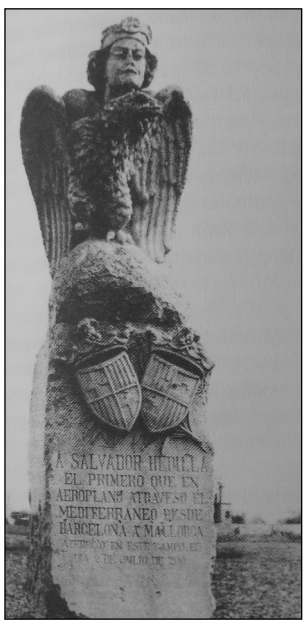
Y todavía Salvador volvió a volar en la localidad de Sa Pobla, quedando como recuerdo de la efeméride una calle allí dedicada «al aviador Hedilla».

El mítico aviador cántabro recibió en Palma la Copa del Mediterráneo, donada por el Rey Alfonso XIII, y el premio en metálico de 8.000 pesetas, que era una apreciable cantidad en aquel tiempo; igualmente, le fue erigido un monumento conmemorativo de su vuelo, que se instaló en el lugar del aterrizaje y que después se ha trasladado al aeropuerto de Palma; además se le concedió la Cruz de Plata de la Orden de Isabel la Católica.

A su vuelta a Barcelona, recibió un nuevo homenaje por el éxito y trascen-

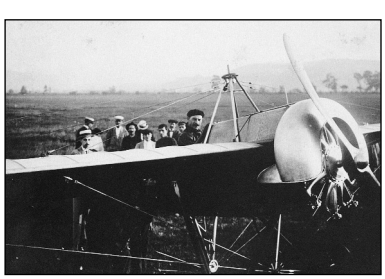
dencia de su expedición aérea a Mallorca.

Acabados estos días de triunfo y gloria, Hedilla se reincorpora a sus habituales actividades en la empresa y en la Escuela de Aviación; pero seguía pensando en nuevos desafíos y en agosto de ese año llevó a cabo un raid entre Barcelona y Santander, en un vuelo que los medios de comunicación bautizarían como «de mar a mar». Las condiciones atmosféricas dieron al traste con el reto, elevando a piloto y aparato por encima de los Pirineos y, posteriormente, haciéndoles toparse con una intensa niebla en la Cordillera Cantábrica que dificultó la llegada a destino en la capital de Cantabria. A pesar de estas circunstancias desfavorables, el esfuerzo de Salvador fue reconocido y el propio Rey lo recibió en el Palacio Real de la Magdalena, entregando el aviador al monarca con tal motivo una valija aérea de Cataluña.



Monumento en recuerdo del primer vuelo entre Barcelona y Palma de Mallorca, realizado por Salvador Hedilla y que actualmente se encuentra en el aeropuerto de Son Sant Joan de Palma de Mallorca

Después de volar durante los días que permaneció en Santander, planeó realizar un nuevo raid aéreo hasta Madrid y de allí a Barcelona; ¡Hedilla era incansable! Pero en el trayecto hacia la Villa y Corte se encontró con un fortísimo viento a la altura del puerto de la Brújula (Burgos), el cual lo desvió de su ruta y le obligó a realizar un aterrizaje de emergencia. Se vio forzado a trasladarse a la capital de la nación por ferrocarril; allí, en Cuatro Vientos, tenía el compromiso de efectuar ante los mandos de la Aviación Militar los vuelos de demostración con el *Kondor Taube* que había sido construido en los talleres Pujol, Comabella y Cía. El trasmerano llevó a cabo las pruebas con la brillantez y la solvencia habituales en él, y los militares adoptaron la decisión de adquirir el aeroplano.



Salvador Hedilla se prepara para despegar el 6 de agosto de 1916. «A las cuatro y cuarenta y cinco minutos emprendió el vuelo, entre fuertes aplausos y gritos de ¡Viva Barcelona, Viva Santander!».

El Real Aero Club de España organizó un banquete «con objeto de festejar al piloto aviador Salvador Hedilla, tanto por su brillante travesía del Mediterráneo (Barcelona-Palma), como por las vicisitudes que ha soportado con incansable energía y excelente espíritu en sus últimos viajes Barcelona-Santander y Santander-Villafranca». La velada se celebró en los salones del elegante Hotel Palace de Madrid, y a la misma «concurrieron numerosos pilotos aviadores, militares en su mayoría; ocuparon la presidencia, en unión del agasajado, los señores Herrera, Kindelán, de la Torre, etc.», los cuales elogiaron al audaz montañés.

Al retornar a Barcelona, se va a encontrar con un nuevo campo de aviación en La Volatería, que sustituía al de Casa Antúnez y había sido utilizado ya para el inicio del desplazamiento a Palma; reunía mejores condiciones de vuelo que aquél y pronto quedó dotado de instalaciones que le permitieron cumplir eficazmente con su función. Cosa curiosa, estaba emplazado en el sitio en que hoy se encuentra el Aeropuerto de El Prat.

Y Salvador Hedilla llega a la Ciudad Condal rodeado de una verdadera aureola de popularidad, aunque las tareas apremian y se sumerge en sus obligaciones diarias, tanto en el mundo de la construcción aeronáutica como en la escuela de pilotos, donde realizan el trabajo en sus ausencias Coterillo y Rosillo.

En la Escuela de Aviación la actividad continúa con toda normalidad, se siguen recibiendo constantes visitas y tanto Hedilla como sus dos auxiliares hacen frecuentes vuelos que son contemplados por sus muchos admiradores y por aficionados. También las labores de la empresa Pujol, Comabella y Cía. proseguían con regularidad. Salvador gozaba de un merecido prestigio, tal como demuestra el hecho de que el entonces Director General de la Aeronáutica Militar, Coronel Rodríguez Mourelo, lo designase como asesor suyo en temas aeronáuticos; viajan a París, junto con el Capitán Eduardo Barrón, director de los talleres de Cuatro Vientos, y allí van a adquirir los planos del biplano de caza *Spad VII*.

Y en los últimos días del mes Hedilla se trasladó a Santander, donde iba a unirse en matrimonio con su prometida. Porque desde comienzos de 1915 mantenía una relación de noviazgo formal con una bellísima joven de 20 años de edad, Visitación del Campo Gómez, natural de Matienzo (Ruesga), la cual trataba de abrirse camino en la capital de Cantabria como cantante lírica, habiendo ya alcanzado bastante popularidad.

Salvador Hedilla era un mocetón alto, rubio, bien parecido, con un inconfundible bigote, que cuidaba su aspecto… Y ello resultaba motivo de atracción para las

chicas de su tiempo, máxime cuando además estaba triunfando; pero él tenía pensado «sentar la cabeza», casarse y fundar una familia.

Y el 8 de enero de 1917 celebra su boda con Visitación en la iglesia parroquial de Santa María de Cudeyo, sita en Valdecilla (Medio Cudeyo), ceremonia a la que asisten los parientes más próximos y algunos amigos como Eduardo Bedia Quintana, Francisco Coterillo Llano, Domingo Solís Cagigal y Juan Pombo Ibarra, quien regaló una bonita sortija a la novia. Bendijo la unión el sacerdote José Hedilla Ajo, primo del contrayente y párroco de Praves (Hazas de Cesto) y los esponsales se celebraron con un lunch en el Hotel Pepina, de Solares, tras de lo cual los contrayentes partieron en automóvil para Santander, desde donde se desplazaron en ferrocarril a Gijón.



El acontecimiento de la boda de Salvador Hedilla fue recogido por algunos medios de comunicación gráfica en primera página, dado el prestigio público, la fama y la valía del aviador trasmerano (Portada de *La Unión Ilustrada*).

Y prosiguió este viaje de novios por Madrid y París. Pero estaba Salvador tan centrado en su trabajo que en la capital de España aprovechó para reunirse con Eduardo Pujol y lograr del Ministerio de la Guerra la firma de un contrato en virtud del cual se encargaría a la empresa que dirigía Hedilla la construcción de seis monoplanos *Vendôme* con destino a las escuelas de pilotos de la Aviación Militar; y en la ciudad del Sena no paró hasta conseguir hacerse con algunos planos que le faltaban del avión de caza *Spad VII*, especialmente aquellos relacionados con la motorización y con el motor *Hispano-Suiza*.

Cuando a finales de enero de 1917 llega a Barcelona, acude al aeródromo de La Volatería donde un nutrido grupo de personas lo esperaba, y allí se organizó una entrañable fiesta de la Aviación. Comentó la prensa: «el maestro Hedilla despegó con su aeroplano *Hedilla Monocoque II 'Pujol nº 5'* y se elevó a 1.300 metros, yendo a aterrizar en el punto previamente fijado en medio del Campo… […] Poco después de haber pisado tierra, los profesores y alumnos de la Escuela se reunieron en derredor de Hedilla y le hicieron entrega de las insignias de la Orden de Isabel la Católica, costeadas entre todos ellos, cruzándose entre unos y otros frases de verdadero afecto y gran cariño».

Salvador era un trabajador incansable y en estas primeras semanas del año 1917, en los días en que el tiempo dificultaba volar y contando ya con la colaboración de tres ayudantes –Domingo Rosillo, Francisco Coterillo y Valentín Díaz–, proyectaba la posibilidad de unir Barcelona y Palma mediante un correo aéreo, lo que permitiría conseguir que un efecto postal que tardaba cuatro días en llegar de una ciudad a otra lo hiciera en 24 horas, cosa que supondría un avance considerable. Para ello aprovechaba la experiencia de su viaje Barcelona-Palma, que había hecho en el mes de julio del año anterior, y estaba realizando un Informe-Memoria en el que se analizaba la viabilidad de su implantación, la organización y explotación a base de hidroaviones, etc. para presentarla en la Dirección General de Correos y Telégrafos, entidad donde quedó medio olvidada.

Y en este año trabaja con denuedo, tanto en la Escuela Catalana de Aviación como en la casa Pujol, Comabella y Cía., gozando a la par de un prestigio importante en todo el ámbito aeronáutico; probablemente este sea el periodo más fructífero de su trayectoria, de una gran madurez y equilibrio, reforzados por la convivencia con su esposa en Barcelona.



Salvador Hedilla, y su esposa Visitación del Campo, descansando en un banco de un romántico parque barcelonés (Col JL Palacio).

Y en los talleres de Sant Martí de Provençals se estaba realizando una revisión a fondo del vetusto aeroplano *Morane-Saulnier* de Valentín Díaz, quién había entrado a trabajar en los mismos. Hedilla, Coterillo y Rosillo realizaban habituales vuelos, especialmente cuando recibían visitas de autoridades o amigos, y en ocasiones se les unían los discípulos más adelantados. La Escuela de Aviación seguía enseñando a sus numerosos alumnos, algunos ya en trance de alcanzar «la suelta» y animados con la perspectiva de poder realizar las pruebas para obtener el título de piloto.

El Capitán de Ingenieros Eduardo Barrón, jefe de los talleres del aeródromo militar de Cuatro Vientos (Madrid), se había convertido en un asiduo visitante de Barcelona, a donde solía desplazarse para revisar el prototipo de avión de caza *Spad*

VII, *«España»* y los seis monoplanos *Vendôme* que se construían en los talleres de Pujol, Comabella y Cía. para la Aviación Militar.

El domingo 22 de abril se celebró en La Volatería una Fiesta de la Aviación, a la que asistieron numerosos invitados, entre los que destacaba la presencia del Sr. Ruiz Ferry, secretario del Real Aero Club de España, el Sr. Cabot, secretario del Real Aero Club de Cataluña, el diputado Sr. Bassols y el concejal del Ayuntamiento de Barcelona Sr. Calderón; les acompañaban los responsables de la empresa Pujol, Comabella y Cía., como anfitriones del evento. El director de la Escuela de Aviación y de los citados talleres, Salvador Hedilla, realizó tres vuelos con el objetivo de probar los nuevos aparatos que habían sido construidos en Sant Martí de Provençals; el primero lo hizo con el *Vendôme Le Rhône* de 60 CV, fabricado para la Escuela de La Volatería; el segundo con uno de los *Vendôme-Gnôme* de 50 CV que se construían en el referido establecimiento para la Aviación Militar y que comenzaban a salir del mismo; el tercero lo efectuó, como era su costumbre, con el *Hedilla Monocoque II «Pujol nº 5»*, con motor *Le Rhône* de 80 CV, realizando virajes atrevidísimos. Los tres vuelos resultaron magníficos, poniendo de relieve las posibilidades de los aparatos que producía la factoría de Sant Martí de Provençals. Pocos días después se entregaron a la Aviación Militar los seis *Vendôme-Gnôme* de 50 CV, que fueron utilizados para la formación y entrenamiento de pilotos en Cuatro Vientos.



Salvador Hedilla Pineda a bordo de su aeroplano *Hedilla Monocoque II «Pujol nº 5»* (Col. Centro Excursionista de Cataluña).

El día 5 de mayo, *Heraldo Deportivo* llenaba enteramente dos de sus páginas con un artículo titulado «La Escuela Catalana» que iba acompañado de una foto de Salvador Hedilla, de otra de la fábrica de aeroplanos y de una tercera que mostraba un grupo de aparatos; clara demostración de la mayoría de edad y del prestigio alcanzados por la escuela que creó y dirigía Salvador Hedilla…

El ingeniero madrileño José del Perojo y Cortina y el mecánico Manuel Vaquerizo habían construido en los talleres de Amalio Díaz un biplano diseñado por el primero, y el aviador cántabro se comprometió a realizar las pruebas del prototipo; era pequeño y estaba inspirado en el *Scouts* de la *Vickers*. Fue trasladado a Barcelona, donde se le montó un motor *Le Rhône* de 60 CV, pues a causa de la situación creada por la Primera Guerra Mundial resultó imposible conseguir el motor rotativo *Clerget* de 90 CV para el que había sido pensado.

El intrépido Hedilla consiguió que, tras una breve carrera, el biplano se elevara enseguida, ganando altura sin dificultades; después, el piloto trasmerano realizó una serie de atrevidas evoluciones, giros, trepadas y descensos en picado, trazó espirales y sostuvo vuelo planeado… El aparato respondió a plena satisfacción y las pruebas fueron concluyentes. Era un producto de reducida envergadura y poco peso, dotado de facilidad de penetración en el aire y capaz de alcanzar una extraordinaria velocidad,

El domingo 17 de junio se celebró en La Volatería una gran fiesta aérea, de la que dio puntual cuenta la prensa de Cataluña.[4] Ya a hora muy temprana comenzaron a llegar muchas personas que no querían perderse el acontecimiento. Bajo la atenta mirada del director de la Escuela Catalana de Aviación, Salvador Hedilla, los alumnos más adelantados de la misma realizaron tres vuelos en el aeroplano *Vendôme-Le Rhône* de 60 CV a una altura de 400, 500 y 600 metros, respectivamente; Eduardo Feliú permaneció en el aire 9 minutos, José Canudas 12 y Luis Bertrand 16. «Resultaron muy ovacionados tras de sus vuelos, los abrazos y felicitaciones se repetían continuamente; muchas de ellas fueron de sus profesores, señores Hedilla y Rosillo, que tan excelentes discípulos han obtenido».[5] Y en aquel verano efectuaron los exámenes para la obtención del título de piloto José Canudas y Luis Bertrand.

---

(4) Así lo destacan y describen *La Vanguardia* y *El Mundo Deportivo* de 19 de junio de 1917.

(5) Al siguiente sábado, día 23 de junio, el presidente del Real Aero Club de Cataluña, Mariano de Foronda, acompañado por Ricardo Cabot, Gaspar Brunet, Rómulo Bosch i Catarineu y otros directivos, visitó la Escuela Catalana de Aviación, en La Volatería (El Prat de Llobregat).

Salvador y su escuela estaban presentes en cuantos acontecimientos relevantes se producían en la ciudad de Barcelona. Participaron en el «Festival-kermesse» a beneficio de la «Cruz Roja de las Naciones Aliadas» que se desarrolló en el Turó Park, el cual sobrevolaron, igual que los estadios de fútbol barceloneses, en los que se estaban disputando partidos, el campo del Tiro de Pichón, el lugar en que el Club Náutico celebraba una regata, el hipódromo de Casa Antúnez, donde había en esos momentos carreras de caballos, etc. Y el domingo 3 de junio, Hedilla surca los cielos mientras el desfile de la tradicional «Batalla de Flores de la Fiesta Florida» discurre a lo largo del Paseo de Gracia, causando la admiración de los concurrentes

Esa frenética actividad incitaba a los organizadores de los festejos de localidades próximas a la Ciudad Condal a intentar contar con los servicios del trasmerano como complemento a sus programas, dado el interés de todos hacía el naciente mundo aéreo; participó en los de Gerona aunque tuvo que rechazar muchas otras peticiones, dado que no podía descuidar su habitual trabajo en los talleres Pujol, Comabella y Cía., donde se estaban construyendo los aeroplanos contratados por la Aviación Militar.



Salvador Hedilla en pleno vuelo.

Esta ingente actividad tenía a Salvador Hedilla ocupado todo el tiempo; pocos eran los momentos que podía dedicar a su esposa, la cual cayó embarazada aquella primavera de 1917. Ambos estaban felices y satisfechos en Barcelona, con los quehaceres que absorbían al aviador y la vida social que los dos esposos se permitían, siempre dentro del círculo aeronáutico.

A mediados del mes de julio el Real Aero Club santanderino anunció un raid aéreo Santander-San Sebastián, de ida y vuelta, e invitó al Real Aero Club de Cataluña y a Salvador Hedilla, Francisco Coterillo y Domingo Rosillo a participar en el mismo; era un concurso de aviación abierto a pilotos civiles y militares que se pretendía celebrar entre los días 20 y 27.

Y efectivamente, el 19 de ese mismo mes el matrimonio formado por Salvador y Visitación viaja a la capital de Cantabria, llevando consigo el *Hedilla Monocoque II «Pujol nº 5»*, que es el mismo aparato que él utilizó en las travesías de Barcelona a Palma y a Santander. Parece que el desplazamiento tenía por objeto

la participación en el proyectado raid, que después se aplazó al siguiente mes de agosto; pero también deseaba la joven pareja visitar a su familia de la ciudad y de Castillo Siete Villas y, cuestión importante, comunicarles la buena nueva del embarazo. La estancia, además, serviría de vacaciones después de un año intenso de actividad y para ver a los numerosos amigos que el aviador se había granjeado en su tierra.

Al final tan sólo estuvieron unos días, pero Hedilla durante los mismos siguió volando, actividad a la que no podía sustraerse. Y así, solicita que las autoridades locales le gestionen en la Casa Real autorización para sobrevolar el día 20 el Palacio de la Magdalena y hacer una ofrenda floral a la Reina Madre, Doña María Cristina de Habsburgo-Lorena, con motivo de su aniversario, que era al día siguiente en que cumplía 59 años. Concedido el permiso, a mediodía Salvador llevará a cabo su gentil deseo, arrojando una verdadera lluvia de flores sobre el regio edificio.

A finales de agosto, se daría por concluida en Barcelona la construcción del *España*, avión muy parecido al *Spad VII* pero con alguna diferencia perceptible, y el viernes 31 se trasladó el aviador a La Volatería para realizar la primera prueba del mismo, que fue efectuada al amanecer del 1 de septiembre, pilotando el cántabro. Al propio Barrón le pareció satisfactorio el resultado, como revela el telegrama que envió al director del servicio de Aeronáutica Militar.[6]

A mediados de mes fue trasladado el aparato a Madrid con el fin de ser presentado en Cuatro Vientos, ante los mandos militares y pilotos; los vuelos de prueba los llevó a cabo Hedilla el día 17 y en ellos se puso de manifiesto la extraordinaria velocidad que el aeroplano alcanzaba.

El montañés ha llegado al cénit de su popularidad, es famoso en todo el país y en muchos lugares se constituyen peñas con su nombre, que le invitan a que les gire visita, pues es un ídolo reconocido por todos. Resulta al respecto de gran interés el artículo que, en dos páginas, publica el medio periodístico *Gran Vida* el 1 de octubre de 1917.

---

(6) Barrón telegrafió al director del servicio, Coronel Rafael Moreno y Gil de Borja, en los siguientes términos: «Probado aparato éxito satisfactorio. Iré domingo noche».

La Real Sociedad Colombófila de Cataluña y el Real Aero Club de dicha región acordaron celebrar un Concurso de Aviación en el Tibidabo que coincidiera con la Fiesta de las Palomas, prueba aérea que tuvo efecto el 7 de octubre y en la que participaron con sus monoplanos los aviadores siguientes: Salvador Hedilla, con el *Hedilla Monocoque II «Pujol nº 5» Le Rhône* de 90 CV; Domingo Rosillo, con un *Vendôme-Le Rhône* de 60 CV., y Francisco Coterillo, con un aparato idéntico al anterior.

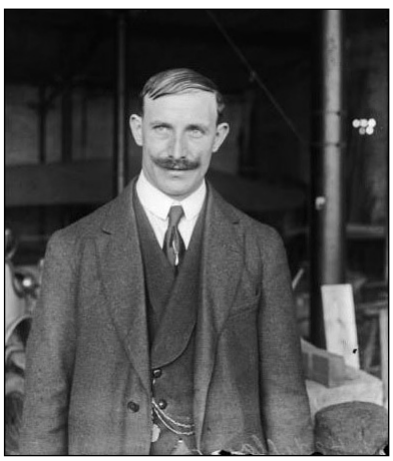
Toda la ciudad de Barcelona estuvo pendiente, en ese día de sol espléndido, temperatura agradable y viento que casi brillaba por su ausencia, del Festival Aéreo del Tibidabo; la escena de los millares de personas que contemplaban expectantes el ir y venir de los aeroplanos fue apoteósica, clara demostración de la atracción que la prueba había despertado. «El público siguió con interés el viaje de los aviadores. Miles de gemelos les observaron en toda la carrera y miles de manos se juntaron para aplaudir sus proezas. El espectáculo fue magnífico», señaló *El Mundo Deportivo*. Aquella competición constituyó digno broche a una memorable fiesta.

> El Jurado y los comisarios establecieron la clasificación, que quedó como sigue:
>
> 1º. Primer Premio: Copa del Real Aero Club de Cataluña y premio en metálico de 600 pesetas: Salvador Hedilla, en 19 minutos, 22 segundos y 2/5. Altura: 925 m.
>
> 2º. Segundo Premio: Copa de la S. A. Tibidabo y premio en metálico de 400 pesetas: Domingo Rosillo, en 20 minutos, 14 segundos y 3/5. Altura: 625 m.
>
> 3º. Tercer Premio: en metálico de 340 pesetas: Francisco Coterillo, en 21 minutos, 12 segundos y 2/5. Altura: 1.125 m.

Confirmado el resultado, se procedió a organizar la ceremonia de distribución de premios y trofeos entre los participantes, la cual se quería hacer coincidir con la entrega de los títulos de piloto-aviador a los señores Canudas y Bertrand, que eran los dos primeros formados en la Escuela Catalana de Aviación. Quedó decidido realizar el solemne acto a los postres de un banquete-homenaje en el que se hallarían presentes los socios del Real Aero Club y que tendría lugar el lunes 29 de octubre.

Se llevó a cabo el festín, efectivamente, en la Maison Dorée,[7] en honor de los pilotos que habían tomado parte en la Copa Tibidabo –sobre todo Salvador Hedilla–

y de los primeros aviadores salidos de la escuela que dirigían el montañés y todo su equipo.



Salvador Hedilla recibió la Copa Tibidabo y estaba en la cumbre de su carrera profesional como aviador y constructor de aeroplanos; en esta imagen, Salvador Hedilla Pineda, pulcramente vestido como era habitual en él y con una hélice como prendedor de corbata (Col Centro Excursionista de Cataluña).

Fue una noche memorable. Acudieron sin excepción los miembros de la Junta Directiva de la entidad organizadora y la inmensa mayoría de sus socios, así como directivos del Real Moto Club de Cataluña y de la Real Sociedad Colombófila de la región, el presidente del consejo de administración de la Sociedad Anónima «El Tibidabo», rectores y accionistas de la empresa Pujol, Comabella y Cía., los responsables de Talleres Hereter, aficionados, periodistas, etc., hasta completar el aforo del salón. Constituyó un acto de gran importancia para todos aquellos que mantenían relación con el mundo de la aviación.

A los postres, se entregaron los títulos de pilotos a Luis Bertrand y José Canudas, expedidos por el Real Aero Club de España en nombre de la Federación Aeronáutica Internacional. Después fue puesta en manos de Salvador Hedilla la Copa Tibidabo[8] que había ganado el 7 de ese mismo mes.

En el transcurso de la sobremesa hubo un comentario acerca de la seguridad de los vuelos, felicitándose quien lo hizo de que los aparatos cada vez estuvieran

---

(7) La *Maison Dorée* fue un famoso café restaurante barcelonés, establecido en 1903 en la Plaza de Cataluña, con características francesas por los orígenes galos de sus dueños, tanto en su decoración como en la oferta culinaria; fascinó a las clases acomodadas de la Ciudad Condal a principios del siglo XX, con cuyas élites se codeó Salvador Hedilla. Cerró en 1918.

(8) Con ésta, Salvador Hedilla conseguiría las tres copas más importantes de aquellos años: la *Copa Montañesa*, la *Copa del Mediterráneo* y la *Copa Tibidabo*.

más perfeccionados y los pilotos mejor preparados; curiosamente, en la Escuela Catalana de Aviación no había habido ningún accidente…

…Y en esa conversación estaban cuando José María Armangué,[9] joven médico, directivo del Real Moto Club de Cataluña y redactor de la revista *Stadium*, el cual tenía 27 años, le dijo a Hedilla que había volado varias veces pero que le gustaría sentir la adrenalina a tope haciéndolo con un piloto de tanto valor y fama como el montañés; Salvador, sorprendido de que mostrando su interlocutor verdadera afición no hubiera intentado ser aviador, le dijo:

> -Pues bien, doctor, cuando usted quiera volar yo le haré un vuelo de sensación.
>
> -¿Mañana?
>
> -Mañana -contestó Hedilla.

Al mediodía siguiente ambos, en un auto de Salvador, se trasladaron al campo de La Volatería…

Llegados allí, el cántabro dio órdenes al personal del aeródromo para que sacaran su monoplano *Hedilla Monocoque II «Pujol nº 5»*, al cual se le acababa de montar unos días antes un nuevo motor *Le Rhône* de 100 CV, que le habría de ofrecer mejores prestaciones.

Se acomodan en el aparato. El aviador adelante y pilotando y José María Armangué atrás y colocado de espaldas al sentido de la marcha, deseoso de experimentar nuevas sensaciones y de comprobar la pericia de un reconocido as como resulta ser el piloto montañés.

Los auxiliares sujetan la cola del aeroplano, Salvador ceba los cilindros y conecta el encendido, el mecánico Antonio Felipe mueve la hélice para poner en marcha el motor, hasta alcanzar la temperatura deseada…

---

(9) José María Armangué i Feliu (Barcelona, 1890-1917), hijo de médico, había estudiado la carrera de medicina e introdujo en España los autociclos, vehículos automóviles muy ligeros, de pequeña cilindrada, que en Francia gozaban de mucho predicamento y eran conocidos como «voiturettes»; incluso montó una empresa para fabricarlos con la marca «Fábrica Nacional de Autociclos David» y organizó diversas pruebas deportivas para ellos.

Aún no habían marcado las agujas del reloj las 5 de la tarde, hora taurina donde las haya… Hedilla da la orden de suelta a los auxiliares y el aparato, tras una breve carrera, se eleva veloz sobre el campo de La Volatería y toma altura, mientras va alejándose de los numerosos curiosos que allí han acudido para admirar el vuelo; no olvidemos que cuando la noche anterior quedaron citados el piloto montañés y el médico catalán se hallaban en presencia de muchos asistentes al banquete de la Maison Dorée.

La aeronave asciende a unos 700 m. de altitud, describe varios virajes en la vertical del campo, toma rumbo hacia el este como si quisiera internarse en el mar y, a buen seguro, Armangué habrá comenzado a experimentar lo que es montar en un avión con Hedilla…

¡Pero sucedió lo inesperado!



Hedilla y Armangué se estrellan brutalmente contra el suelo, dejando el aparato hecho trizas y ellos destrozados, muriendo en el impacto.

…Todo el mundo pudo comprobar cómo al aeroplano, cuando se encontraba a unos 3 Km. del aeródromo de La Volatería, a una altitud de aproximadamente 600 m. y en la vertical del estanque de La Ricarda, propiedad del diputado a Cortes Sr. Bertrand Serra, se le paró el motor mientras «iniciaba un tercer viraje hacia la derecha y al mediar el viraje, observóse que resbaló el ala», dio dos vueltas sobre sí mismo y entró en pérdida a una gran velocidad hasta que se estrelló contra el suelo en una zona de carrizos al lado del Estany de la Remolá y muy cerca de la playa, en el lugar conocido como El Grao…

A pesar de la distancia, todos pudieron observar el trance, atónitos, asombrados, espantados, temiéndose lo peor….

Muchos corrieron hacia el sitio del accidente, con la intención de ayudar a los ocupantes y con la incertidumbre de desconocer cómo se encontrarían; al llegar, la escena era indescriptible, cerciorándose todos de que poco o nada podían hacer por ellos. El aparato yacía, en posición invertida, entre los juncos y cañas del carrizal;

las alas y el fuselaje estaban despedazados por el fuerte impacto, aquello era un amasijo de astillas y hierros retorcidos. Hedilla había quedado aplastado por el motor, hallándose atrapado debajo del aeroplano; presentaba una gran herida en la cara y múltiples fracturas. El cuerpo de Armangué reposaba sobre uno de los planos del avión, pues salió despedido de su asiento en el impacto, golpeándose contra el borde de ataque de una de las alas; el cráneo aparecía destrozado y presentaba salida de masa encefálica. Probablemente, la muerte de ambos tripulantes fue instantánea.

¡Una tragedia! Poco se podía hacer ya por los dos infortunados pilotos.

El cadáver del aviador montañés y el de Armangué fueron trasladados al depósito del cementerio de El Prat de Llobregat, donde los velaron sus compañeros y los numerosos amigos que se habían granjeado en la Ciudad Condal, así como diversas personas que acababan de perder a su héroe aéreo.[10] Los restos del aeroplano se llevaron al día siguiente al hangar de La Volatería.

Poco después llegaba a la granja La Ricarda la esposa de Salvador Hedilla, Visitación del Campo Gómez, que se encontraba encinta, acompañada por los señores Cabot y Có de Triola y sus respectivas esposas. Aún ignoraba la magnitud de la tragedia, por lo que protagonizó una tristísima escena cuando la evidencia se impuso. Asimismo formaba en el grupo el doctor Sunyer Fontbuena, «que a pesar de estar delicado de salud, se prestó a trasladarse con ellos al Prat por si sus servicios se requerían, uniéndose también el señor Rosillo y su joven esposa».

Al día siguiente practicaron la autopsia a los cadáveres de Hedilla y Armangué los doctores Solé y Dalmau, confirmándose los fallecimientos por politraumatismo.

---

(10) *La Vanguardia* de los días posteriores al accidente describe pormenorizadamente todas las circunstancias del mismo, y ha sido la fuente para la redacción de estas páginas. En concreto, el 31 de ese mes de octubre hace un repaso a la vida aeronáutica completa de Salvador Hedilla, definiéndolo como «intrépido aviador, gran mecánico y experto conocedor de la construcción de aparatos, autor del *Monocoque Hedilla*». Y prosigue la crónica: «Entusiasta director de la Escuela Catalana, jefe de los grandes talleres de construcción de aeroplanos de Pujol, Comabella y Cía., dotado de un excelente carácter y amigo leal, iba prosiguiendo con entusiasmo su obra, cuando en plena juventud aún le sorprende la muerte, que ha sido indudablemente una sensible pérdida para la aviación española».

El país entero se conmocionó, especialmente los ambientes aeronáuticos, dadas las simpatías que Salvador Hedilla despertaba merced a su calidad humana y autoridad técnica. «La muerte de Hedilla y Armangué ha causado hondo sentimiento, habiendo sido la noticia de su trágico fin la nota triste del día de ayer, que todo el mundo en Barcelona comentaba con verdadero sentimiento». Las notas de condolencia y los telegramas se sucedieron; y así, el secretario del Real Aero Club de España, señor Ruiz Ferry, envió el siguiente:

«En nombre de este Aero Club ruégole presente señora Hedilla y familia Armangué nuestro pésame oficial, representándonos en actos correspondan.- Ruiz Ferry, Secretario».

En su tierra la noticia cayó como una bomba, conmocionando a los numerosos amigos y conocidos que se había granjeado en sus estancias en la capital montañesa. Dos días después de su muerte se publicó en prensa una necrológica que incluye un dato interesante; dice lo siguiente:

> «Salvador Hedilla iba ya recogiendo el fruto de sus trabajos, y había encargado a un amigo suyo de Santander que adquiriese un terreno en la calle San Fernando para construir allí un hotelito, donde se proponía pasar los veranos, e instalarse más adelante con su familia para fijar en Santander su residencia».[11]

Esta información es corroborada por *La Atalaya*, pues afirma que «con los primeros ahorros pensaba hacer una casita en Santander, donde pasaría los veranos; había escrito a algún íntimo diciéndole que le buscase un terreno hacia la Alameda de Oviedo».

Y en el mismo número de dicho periódico se afirma que «había escrito hace pocos días a su madre política para que fuese a Barcelona, porque su esposa debía dar a luz muy pronto su primer hijo 'que pensaba fuera aviador'. Pero la fatalidad ha cortado en un momento todas las ilusiones de un hombre valeroso, bueno y joven aún…».

---

(11) Según una larga columna que publica *El Cantábrico* del 1 de noviembre de 1917 y que pudiera tener cierta verosimilitud o credibilidad.

El sábado 3 de noviembre fue trasladado el féretro del infortunado Hedilla desde el cementerio de El Prat de Llobregat, donde había estado depositado, a la estación del ferrocarril para su traslado a Santander en un vagón especial acondicionado de cara a la ocasión. La comitiva fúnebre estuvo encabezada por el párroco de El Prat de Llobregat, Antonio Martí, y la presidieron el Alcalde de Barcelona, Lluis Durán Ventosa, que ostentaba la representación del de Santander; el Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de la Ciudad Condal y Presidente de la Comisión de Cultura, Santiago Andreu; Jerónimo y Pablo Hedilla, tío y primo respectivamente del aviador trasmerano; el Alcalde de El Prat de Llobregat, José Monés; el Juez Ramón Roigé Badía; el vicepresidente del Real Aero Club de Cataluña, Enrique Ráfols, que representaba a su Presidente, Mariano de Foronda, así como al Real Aero Club de España y al Real Aero Club de Santander, quien estaba acompañado por los señores Cabot y Canudas; Francisco Coma, presidente del Real Moto Club de Cataluña, en compañía de Llorens, Carles y Moré; y Eduardo Pujol, en representación de Pujol, Comabella y Cía. como Gerente y Director General de la misma. La multitudinaria manifestación de duelo se dirige a la estación del ferrocarril para el traslado de los restos mortales de Salvador Hedilla a su tierra natal.

Muchos telegramas de pésame le llegaron a la viuda del aviador. Dijo la prensa: «Entre los que últimamente ha recibido hay uno muy expresivo del Rey, otro del General Vives, gran amigo y admirador de Salvador, y otro en nombre de la revista semanal *La Montaña*, de La Habana».

¡Tres días tardó en llegar el féretro a Santander!

Los restos mortales de Hedilla accedieron a la Estación del Norte el martes 6 de noviembre, en el tren mixto de la tarde; los andenes estaban repletos de santanderinos que querían rendir el último homenaje a su héroe. El féretro viajaba en el vagón de cabeza, cubierto por las coronas de flores con las que había sido despedido en Cataluña, siendo trasladado acto seguido a una de las salas de espera, donde se instaló la capilla ardiente.

A partir de ese momento, miles de personas comenzaron a desfilar en silencio ante el ataúd que contenía el cuerpo del aviador trasmerano para manifestar su profundo sentimiento de pesar y rendir homenaje a tan intrépido aviador, ya convertido en héroe popular; infinitos hombres y mujeres de todas las clases sociales pasaron por la capilla ardiente, deseosas de dar su último adiós al intrépido Salvador Hedilla.



Atraviesa la comitiva fúnebre el centro de la ciudad de Santander (CDIS).

La hora fijada para el entierro era las 12 del mediodía, pero mucho antes se fueron concentrando miles de personas entre las inmediaciones de la Estación del Norte y la Rampa de Sotileza, deseosas de acompañar al cortejo fúnebre, a pesar de la persistente lluvia que caía sobre la ciudad. A las doce menos cuarto llegaron las tropas de Exploradores, precedidas de la banda de música, y a continuación varios coches y automóviles en los que se colocaron todas las coronas. Y a la hora prevista, tras el rezo de un responso, se sacó el féretro a hombros de familiares hasta el coche-estufa y se puso en marcha la comitiva, que estuvo presidida por las instituciones y organismos de la provincia y la ciudad, así como por algunos deudos del aviador. Un carruaje negro, tirado por cuatro troncos de caballos con penachos de color azabache y provisto de palafreneros «a la Federica», llevaba el ataúd, siguiendo a la cruz y al clero de la parroquia; avanzó lentamente entre el silencio conmovedor y respetuoso de los miles de santanderinos que abarrotaban todos los espacios de las calles por las que discurrió el cortejo –Méndez Núñez, Avenida de Alfonso XIII, Ribera, Atarazanas, Becedo y Burgos– y que se iban incorporando al séquito. Incluso los balcones de las casas lucían crespones negros, y estaban ocupados por muchas personas que observaban el acto dando muestras de respeto y de pesar.

¡No se había visto cosa igual desde el entierro de Marcelino Menéndez Pelayo!

En la Plaza de Numancia se despidió el duelo, ya pasada la una de la tarde, y la comitiva continuó su camino por la Alameda, siendo seguida por miles de ciudadanos, en diversos vehículos o a pie, que querían acompañar al aviador hasta su última morada. Pasó luego por las inmediaciones del aeródromo de La Albericia, donde tantas veces él había realizado operaciones de ascensión y aterrizaje.

Y la multitud seguía incansable tras el cortejo fúnebre, hasta el punto de que las crónicas de la época hablan de que aún llegaron al cementerio de Ciriego unas 20.000 personas.[12]

Al entrar en el camposanto fue introducido el féretro, que portaban a hombros los íntimos de Salvador Hedilla, en la capilla que entonces existía (y que no es la actual), y allí el capellán don Manuel Pellón Fresnedo, amigo y paisano del infortunado aviador, pronunció unas oraciones fúnebres y la Schola Cantorum del Seminario de Corbán entonó el solemne responso.

> «Después se llevó el arca a la manzana 11, calle de San Mateo y San Roque, donde se había abierto la sepultura donada por el Ayuntamiento para enterrar el cadáver del malogrado montañés. Antes de que la tierra cubriese para siempre los restos de Hedilla, fue abierto el féretro. El rostro del pobre amigo, tan trágicamente muerto en el campo de aviación del Prat de Llobregat, apareció desgarrado por horribles heridas.
>
> El gesto de la muerte sólo había respetado los rasgos de lealtad y valor que caracterizaban al heroico aviador montañés Salvador Hedilla.
>
> Una plegaria de los que vimos caer la tierra sobre el ataúd que encierra los queridos restos, puso fin al hermoso acto de duelo que Santander tributó ayer a esta nueva víctima de la conquista del aire.
>
> Descanse en paz».[13]

El féretro del infortunado aviador trasmerano fue inhumado en un terreno cedido por el Ayuntamiento de Santander, donde aún reposa bajo un mausoleo.[14]

---

(12) Cifra probablemente exagerada, en una población que por esa época no llegaba a los 70.000 habitantes, aunque da idea del aprecio popular al aviador trasmerano.

(13) Así dice la crónica necrológica de *El Cantábrico* de 8 de noviembre de 1917.

(14) En el Acta de la sesión de 9 de noviembre de 1917, «El Sr. Alcalde dio cuenta, también, de que cumpliendo el encargo que le había dado el Ayuntamiento, había asistido al entierro del aviador don Salvador Edilla, por quien se costearon unos funerales de segunda, regalándole el terreno donde se ha enterrado su cadáver» (Archivo Municipal de Santander, Pleno 103, nº 2, Libro 234). El funeral se celebró en la iglesia parroquial de la Anunciación (Compañía).

La crónica del corresponsal de *El Mundo Deportivo* la inicia una nota necrológica expresada en estos términos:

> «Con el mismo amor, con el mismo embeleso que una madre abre los brazos y el corazón para recibir en ellos al hijo que tras prolongada ausencia regresa al paterno hogar, así la Montaña ha acogido en su regazo no al hombre que regresa después de haber logrado triunfos, repleto de salud y vida, sino los restos gloriosos de Salvador Hedilla, que en lucha por la aviación falleció en los campos ingratos del 'Grao'.
>
> Esta tierra, que profesa a sus hijos un amor inusitado, demostró ayer palpablemente el inmenso cariño que los santanderinos profesaban a uno de sus hijos más modestos. Al entierro de Salvador Hedilla no faltó nadie; podemos decir que Santander en pleno quiso demostrar al malogrado aviador su simpatía, y se dieron cita a la conducción del cadáver todas las clases sociales….».

Poco después de su fallecimiento se le erigió un mausoleo de piedra, mármol y hierro, que va rematado por un pequeño monoplano de bronce; dicho monumento fue costeado por el pueblo de Santander mediante suscripción popular e inaugurado en el año 1918. Una placa de mármol blanco, con sencilla cruz en ella grabada, incluye una inscripción que condensa toda la vida del aviador y cuyo texto es el siguiente:



Poco después de su fallecimiento, se erigió un mausoleo, rematado con un pequeño monoplano de bronce, que fue costeado por el pueblo de Santander, mediante suscripción popular e inaugurado en el año 1918.

«AQUÍ YACEN LOS RESTOS MORTALES
DEL MUY ILTRE SOR Dn.
SALVADOR HEDILLA
DIRECTOR DE LA FÁBRICA
DE AEROPLANOS CIVIL DE CATALUÑA
CONDECORADO CON LA GRAN CRUZ
DE S. M. Dª MARÍA CRISTINA
GRAN CRUZ DE ALFONSO XIII
Y CON EL COLLAR DE CARLOS III
FALLECIÓ EN BARCELONA
EL 30 DE OCTUBRE DE 1917
VÍCTIMA DE UN ACCIDENTE DE AVIACIÓN
D. E. P.
A NUESTRO SALVADOR QUERIDO
TU ESPOSA E HIJA NUNCA TE OLVIDARÁN»

¡La viuda del aviador Hedilla había quedado sumida en el mayor desconsuelo! La ilusión de una joven vida femenina se vio truncada por la trágica muerte del esposo… Aquel dolor tan solo pudo ser mitigado con la constatación palpable del cariño que todos profesaron a su consorte, lo que suponía para ella un auténtico orgullo.

Pasados los primeros tiempos de duelo, la vida sigue y hay que afrontarla: Visitación se refugió en su madre y en el nacimiento del vástago que esperaba, una niña que nació el 5 de diciembre de ese mismo año 1917, de la que se deja constancia en la placa mortuoria del cementerio de Ciriego, y a la que puso como nombre Salvadora Visitación (Dorita), en recuerdo de su padre.

Y la viuda de Hedilla volvió a los escenarios, y nos la encontramos cantando como soprano en la temporada de ópera correspondiente a agosto de 1919 en Santander. Después de su actuación, alguna crónica resaltó que «anoche debutó en el Teatro Pereda, cantando *Bohemia*, la soprano Visitación del Campo, viuda del malogrado aviador montañés Salvador Hedilla. El teatro estaba atestado de público que tributó a la artista ovaciones entusiastas».

Acudieron a la velada operística los Reyes de España: «Por la noche asistieron los Reyes a la función del Teatro de Pereda, donde celebró su debut la nueva

'diva' doña Visitación del Campo, viuda del malogrado aviador montañés don Salvador Hedilla. El público ovacionó a los Soberanos y aplaudió mucho a la señora del Campo».

El periodista José Forns hizo una amplia crónica sobre «El Verano en Santander», que llevaba el subtítulo «Debut de la viuda de un héroe»; en ella escribe:

> «Hedilla estaba casado; había elegido por compañera una hermosa montañesa, joven, inteligente y más valiente si cabe que el mismo Salvador. Y cuando la desgracia entró en aquel hogar naciente, Visitación del Campo (que así se llama la viuda de Hedilla), en vez de acoquinarse, de implorar la protección, que no le hubiera faltado de sus paisanos, quiso luchar y acaba de obtener ruidoso triunfo debutando en Pereda con la ópera *La Boheme*.
>
> Visitación del Campo tiene una voz bien timbrada, ha sido discípula de Iribarne y es una muchacha de claro talento. Siente lo que canta, y así en la noche de su presentación consiguió dominar todas las emociones que se agolparon para hacerla más penoso el primer paso. Debutar en su tierra, entre los que la habían admirado como digna compañera de Hedilla, era casi temerario…».

El día 8 de junio del año 1921 contrae nuevo matrimonio canónico en la iglesia parroquial de San Pedro Apóstol de Limpias con Francisco Álvarez de Toledo y Silva, Conde de Sclafani, y en la correspondiente crónica de *ABC* se habla de «Boda aristocrática». El contrayente era a la sazón Capitán de Artillería y pertenecía a una noble familia que se codeaba con la más alta sociedad española en la Corte.

Según cuenta Rodríguez Alcalde, aún después de casada Visitación del Campo, Condesa de Sclafani, seguía actuando y «mostraba asimismo grandes condiciones de cantante, impresionó discos (con fragmentos de *La Rosa del Azafrán*) y tomó parte lucidísima en representaciones benéficas».[15]

---

(15) Rodríguez Alcalde, L., en *Crónica del veraneo regio*, pág. 139. Y todavía en *ABC* de 9 de mayo de 1939 se inserta un amplio anuncio de Zato, con «Triunfos Odeón», en el que se destaca el disco de *La Rosa del Azafrán* como «el último triunfo del Maestro Guerrero, por la Condesa de Sclafani y Marcos Redondo».

La nueva familia se instaló en la vivienda del Conde en Madrid, pero solía pasar la temporada estival en Pedreña, en una finca todavía existente en la actualidad y a la que aún se conoce como «la Casona de la Condesa»; Francisco Álvarez de Toledo tenía bastante arraigo en la pequeña población costera, pues fue fundador de su Sociedad Deportiva de Remo y también del Real Club de Golf, formando parte de la primera Junta Directiva del mismo que estaba presidida por el Duque de Alba y cuyo Presidente de Honor era el Rey Alfonso XIII, con quien los Sclafani se relacionarían habitualmente; también lo hicieron con la burguesía santanderina y con la nobleza madrileña, especialmente en la década de los años veinte y mientras la Corte veraniega estuvo en Santander.

De ello tenemos múltiples noticias, pero valga como botón de muestra esta de *ABC* del primero de agosto de 1930, la cual relata un «Baile en Palacio»: «Junto a una gran estufa tiene pendientes de sus lindos labios a un grupo de amigos la hermosa condesa de Sclafani».

Y quede aquí registrada otra más:[16]

> «Esta tarde la encantadora condesa de Sclafani, que rinde un fervoroso culto al bel canto, ha dado un concierto ante un público inteligente y numerosísimo, que la ha escuchado con embeleso. Se trataba de una magnífica fiesta preparada por la Asociación de señoras para el mejoramiento moral y material de las clases trabajadoras, que despierta un justificado movimiento de simpatía e interés en la buena sociedad.
>
> La elegante y aristocrática diva cantó, acompañada al piano por la bella señorita María Puente de Pérez del Río, *Forza del destino*, de Verdi; *La Wally* de Catalany; *Andrea Chenier*, de Giordano y *Champion* de Schubert, obteniendo un clamoroso *succés*.
>
> Su preciosa voz y su excelente escuela de canto, unida a su esbelta y hermosa figura, su simpatía atrayente y su extraordinaria belleza rubia, excitaron al auditorio que no se cansó de aplaudirla, haciendo que la condesa se rindiese ante el justo homenaje y prometiera tomar parte en otra reunión análoga a beneficio de los pobres».

---

(16) Tal como lo expresa la edición de *ABC* del día 10 de agosto de 1928.



Foto de Visitación del Campo Gómez en Pedreña, finales de los años sesenta del siglo XX, flanqueada por dos vecinos del lugar, Clementina Cavia y Manuel Corino (Cortesía de sus nietos, Ana Roqueñí y su esposo José Antonio Bedia).

La hija de Salvador Hedilla y Visitación del Campo, Salvadora Visitación Hedilla del Campo (1917-1940), recibió una educación esmerada y se casó con un acaudalado hombre de negocios belga e ingeniero de minas, el Barón Josse Louis Víctor Allard (1903-1939),[17] que falleció al poco tiempo de contraer matrimonio. También ella murió al año siguiente, en plena juventud, y fue enterrada en la Sacramental de San Justo (Madrid), donde aún permanece el nicho con su nombre.

El esposo de Visitación, Francisco Álvarez de Toledo y Silva, acabó sus días en Madrid el año 1944, y a partir de ese momento ella y la hija de ambos, María Teresa, vivieron juntas y siguieron pasando los veranos en la casa de Pedreña, relacionándose aún con una parte de la burguesía santanderina. Más tarde trasladaron su residencia a Laredo. Guadalupe Visitación Campo Gómez falleció en el Hospital Militar de Burgos en 1976 y fue enterrada en el Cementerio de San José de la capital castellana.

Salvador Hedilla fue un piloto audaz, de leyenda, y muy recordado a lo largo del siglo que ya nos separa de su muerte. Homenajes, monumentos, bustos y una retahíla de actos celebrados en su memoria mantienen la vigencia del pionero aviador trasmerano. En el Centenario de su desaparición, se ha editado un libro monográfico que recoge toda su trayectoria.

---

(17) Josse Louis Víctor Allard (1903-1939) era el hijo mayor de Josse Allard (1868-1931), el más grande banquero, hombre de negocios y filántropo belga, y de Marie-Antoinette Calley Saint Paul de Sinçay, con orígenes nobiliarios rusos. Josse Allard poseía múltiples negocios, especialmente después de la Primera Guerra Mundial, tanto en Bélgica como en su colonia del Congo y en otros países: Brasil, Bulgaria, Egipto, Grecia, Polonia, Portugal, Rumanía, El Salvador, Yugoslavia, etc.

FUENTES DE CONSULTA

Para la realización de este trabajo, y especialmente de cara a la edición del libro correspondiente, he recurrido a múltiples fuentes, entre las que cito:

A) FUENTES ORALES

Han sido importantes pero muy parciales, pues no ha resultado posible encontrar a muchas personas que guarden recuerdos vivos de Salvador Hedilla, aunque sí a bastantes que tienen historias que narrar y que han oído a sus mayores o a otros. Y ha constituido un privilegio poder contar con la colaboración de varios familiares, que han aportado sus conocimientos y los documentos que poseen.

B) RESEÑAS DE PRENSA

Muy interesantes para seguir el día a día del aviador trasmerano, pues ofrecieron abundantes noticias y reseñas acerca de él. Han sido básicos:

ABC (Madrid)
Aérea (Madrid)
Aeroplano (Madrid)
Alhambra (Granada)
Altamira (Revista del CEM) (Santander)
As (Madrid)
Avante (Ciudad Rodrigo)
Avión Revue (Valencia)
Revista Aeronáutica y Astronáutica (Madrid)
Baleares (Palma de Mallorca)
Blanco y Negro (Madrid)
Caras y Caretas (Buenos Aires)
Diario de Gerona (Gerona)
Diario de la Marina (La Habana)
Diario de Tarragona (Tarragona)
Cantabria Liberal (digital)
El Adalid (Torrelavega)
El Baix Penedés (El Vendrell)
El Cantábrico (Santander)

El Castellano (Burgos)
El Comercio (La Habana)
El Correo Español (Bilbao)
El Día (Madrid)
El Diario de Huesca (Huesca)
El Diario Montañés (Santander)
El Diluvio (Barcelona)
El Fígaro (La Habana)
El Globo (Madrid)
*El Imparcia*l (Madrid)
*El Libera*l (Madrid)
El Mercurio (Santiago de Chile)
El Mundo Deportivo (Barcelona)
El Noroeste (Gijón)
El Noroeste (La Coruña)
El Noticiero (Granada)
El País (Buenos Aires)
El País (Madrid)
El Poble Catala (Barcelona)
El Pueblo Astur (Gijón)
El Siglo Futuro (Madrid)
El Sol (Madrid)
España automóvil y aeronáutica (Madrid)
Gran Vida (Madrid)
Heraldo de Madrid (Madrid)
Heraldo Deportivo (Madrid)
Heraldo Militar (Madrid)
Hojas Selectas (Barcelona)
La Acción (Madrid)
La Alhambra (Granada)
La Almudaina (Palma de Mallorca)
La Argentina (Buenos Aires)
La Atalaya (Santander)
La Hormiga de Oro (Barcelona)
La Correspondencia de España (Madrid)

La Correspondencia Militar (Madrid)
La Época (Madrid)
La Gaceta de Madrid (Madrid)
La Ilustración Catalana (Barcelona)
La Ilustración Española y Americana (Madrid)
La Ilustración Militar (Madrid)
La Lectura Dominical (Madrid)
La Mañana (Madrid)
La Nación (Buenos Aires)
La Nación (Madrid)
La Prensa (Buenos Aires)
La Razón (Buenos Aires)
La Región Cántabra (Santander)
La Revista de Santander (Santander)
La Semana (Madrid)
La Última Hora (Palma de Mallorca)
La Unión Ilustrada (Málaga)
La Vanguardia (Barcelona)
La Veu de Catalunya (Barcelona)
La Voz (Madrid)
La Voz de Liébana (Potes)
Madrid Científico (Madrid)
Madrid Sport (Madrid)
Motoavión (Madrid)
Motociclismo (Madrid)
Mundo Gráfico (Madrid)
Revista de Varietés (Madrid)
Stadium (Barcelona)

C) ARCHIVOS

Archivo de la Nobleza de Toledo
Archivo General de Indias
Archivo General Militar, de Segovia (AGM)
Archivo Histórico Diocesano de Santander
Archivo Histórico del Ayuntamiento de Medio Cudeyo (Cantabria)

Archivo Histórico del Ayuntamiento de Santander (Cantabria)

Archivo Municipal de Burgos

Archivo del Real Golf de Pedreña (Cantabria)

Archivos Parroquiales (Castillo, Valdecilla, Matienzo, Limpias…)

Arxiu Municipal de Prat (Barcelona)

Associació d'Amics de l'Aeronáutica de El Prat de Llobregat - Asociación Amigos de la Aeronáutica

Cementerio Jardín de Cantabria (Cementerio de Ciriego)

Cementerio de San José de Burgos

Centro de Documentación de la Imagen de Santander (CDIS)

Fondo Finca Marqués de Valdecilla. Ayuntamiento de Medio Cudeyo

Fundación Aeronáutica Mallorquina

Fundación Archivo de Indianos de Colombres (Principado de Asturias)

Ministerio de Justicia (División de Derechos de Gracia y Otros Derechos)

Registros Civiles (Arnuero, Burgos, El Prat de Llobregat, Laredo, Medio Cudeyo, Limpias, Madrid, Ruesga, Santander)

Sacramental de San Justo (Madrid)

Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA)

D) INFORMACIONES ELECTRÓNICAS

En los tiempos actuales el mundo digital está adquiriendo cada vez mayor importancia y el referido a Salvador Hedilla ocupa miles de páginas de un valor incalculable a las que se ha recurrido, aunque de una manera prudente.

No obstante, la gran cantidad de fuentes electrónicas hace que las mismas sean, con bastante frecuencia, imprecisas, subjetivas y contradictorias; por ello es imprescindible hacer un esfuerzo de análisis y depuración de las mismas. Entre estas fuentes se encuentran algunos foros que aportan datos de excepcional importancia, aunque también con una gran carga de subjetividad y cuyo rigor debe ser aquilatado con prudencia.

E) BIBLIOGRAFÍA

Finalmente, una selección bibliográfica:

ACEDO, L. de, «La primera fábrica de aeroplanos de España», *Revista de Aeronáutica* número 417.

ALONSO, L. «Relatos de Deportes. Salvador Hedilla», (1915), *Nuevo Mundo*.

ARCE DÍEZ, P. *Diccionario de Cantabria. Geográfico-Histórico-Artístico-Estadístico y Turístico*, (2006), Ediciones de Librería Estvdio, Santander.

ARCE DÍEZ, P. «El aeródromo de la Albericia. Los pioneros de la aviación en Cantabria», (2008), *Rev. Sabor a Cantabria. Cultura y Gastronomía,* Nº 14, Marzo-Abril.

ARCE DÍEZ, P. «El aeródromo de la Albericia. Los inicios de la aviación en Cantabria», (2008), *Rev. Sabor a Cantabria. Cultura y Gastronomía,* Nº 15, Mayo-Junio.

ARCE DÍEZ, P. *Salvador Hedilla, un piloto audaz* (2017), Ayuntamiento de Arnuero.

BARTOLOMÉ GARCÍA, M. «Los albores de la aeronáutica en Cantabria», (2009), *Revista de Historia «Los Cántabros»,* Nº 7-Mayo-Junio.

BIEDMA RECALDE, A. Mª. *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*, (1969), Colección Aeroespacial Argentina.

BOREL, E. y PAINLEVÉ, P. *La Aviación*, (1911), Librería Gutenberg de José Ruiz, Madrid.

BRIEND, R. (Comodoro). «Pioneros del Aire en Argentina», (2012), *Rev. Rumbos Aeronáuticos*, nº 25, Mayo (Edición digital).

BUADES SOCIAS, M. *Inicios de la Aviación en Mallorca*, (2011), Lleonard Muntaner Editor.

CAMPO ZABALETA, J. del (El Machinero). *Calles del Viejo Santander. Estampas peredianas a orillas del año 2000*, (1999), Ediciones de Librería Estvdio, Santander.

CANUDAS, J. *Historia de la aviación catalana (1908-1936)*, (1983), Edicions de La Mangrana, Barcelona.

CASADO CIMIANO, P. «El Centenario (1910-2010) del primer vuelo en Cantabria», (2009), *Altamira* (revista del Centro de Estudios Montañeses), tomo LXXVII, Santander.

CASTANEDO GALÁN, J. M. y Otros. *El Transporte aéreo en Cantabria* (2006), Lunwerg Editores / AENA / Gobierno de Cantabria. Barcelona.

COFIÑO FERNÁNDEZ, I., MAZARRASA MOWINKEL, K. Y POLO SÁNCHEZ, J. J. *Arnuero. Catálogo del Patrimonio Cultural de Cantabria. II: Juntas de Ribamontán, Siete Villas y Voto y Villas de Escalante y Santoña*, (2001), Gobierno de Cantabria.

COOMANS DE BRACHÈNE, O. *Tables ascendantes ou Quartiers généalogiques des familles de la Noblesse belge*, (1947), Tomo I, Bruxelles.

COROMINAS, L. «Salvador Hedilla Pineda», (2009), *Rev. Aeroplano*, Núm 27, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

COROMINAS, L. «Aero Marítima Mallorquina», (2004), *Rev. Aeroplano*, Núm 22, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

EALO DE SÁ, M. *Gerardo de Alvear. Primer Centenario de su nacimiento*, (1989), Diputación Regional de Cantabria / Consejería de Cultura, Educación y Deporte / Institución Cultural de Cantabria.

EALO DE SÁ, M. *El Arquitecto Juan de Castillo*, (1991), Merindad de Trasmiera.

EALO DE SÁ, M. *El Arquitecto Juan de Castillo*, (1992), Documentos Históricos II Vol., Merindad de Trasmiera.

ESCALLADA GONZÁLEZ, L. de. *Breve Historia de Arnuero, Castillo, Isla y Soano. Siete Villas en el Antiguo Régimen*, (2001), Ayuntamiento de Arnuero, Santander.

ESCALLADA GONZÁLEZ, L. de. *El Camino de Santiago en Siete Villas*, (2009), Centro de Estudios Montañeses.

FUENTE VÉLEZ, A. «Breve historia de veinticinco años en el aeródromo de Getafe», (1989), *Rev. Aeroplano*, Nº 7, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

GOMA ORDUÑA, J. *Historia de la Aeronáutica Española (1946-1951)*, 2 vols, Prólogos de Alfonso de Orléans y de Borbón y Alfredo Kindelán Duani, Madrid.

GÓMEZ SAMPERIO, R. y HOLGADO MUÑOZ, J. M. *Un siglo con el Real Racing Club (1913-1963)*, (2013), Grupo Publicitario Cruzial, Santander.

GONZÁLEZ BETES, A. «Avances tecnológicos (1903-2003)», (2003), *Rev. Aeroplano*, Nº 21, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

GONZÁLEZ BETES, A., RODRÍGUEZ CARMONA, J. y RUBIO GARCÍA, R. *Los primeros vuelos y aeródromos en las capitales españolas*, (2003), Lunwerg.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, R. *Alfonso XIII, un Rey y sus barcos*, (1978), Santander.

GONZÁLEZ RUIZ, A. *Historia de los deportes de Cantabria*, (2007), 3 Vols. Ediciones Tantín. Santander.

GONZÁLEZ SERRANO, J. L. y PERMUY LÓPEZ, R. A. *Atlas ilustrado de la Aviación Militar Española*, (2010), Ediciones Susaeta. Madrid.

GONZÁLEZ SERRANO, J. L. y PERMUY LÓPEZ, R. A. *Aviación Militar Española*, (2010), Ediciones Tikal. Madrid.

GUTIÉRREZ CALDERÓN DE PEREDA, J. M. *Santander, fin de siglo*, (1935), Santander

HERRERA ALONSO, E. *Grandes vuelos de la aviación española*, (1983), Madrid.

HERRERA ALONSO, E. «Semblanza aeronáutica de Juan Pombo Ibarra», (1988), *Altamira* (revista del Centro de Estudios Montañeses), tomo XLVII, Santander.

HERRERA ALONSO, E. *Alas sobre Cantabria. Crónica aeronáutica*, (1993), Caja Cantabria. Santander.

HERRERA ALONSO, E. *Salvador Hedilla, aviador de romance*, (1993), Junta Vecinal de Castillo Siete Villas.

HERRERA ALONSO, E. *Retablo Aeronáutico de Cantabria*, (2002), Centro de Estudios Montañeses, Santander.

KAUCH, P. *Victor Allard,* en *Biographie nationale de Belgique*, (1958), Tome XXX, Bruxelles.

KINDELÁN CAMP, A. «Los inicios de la industria aeronáutica nacional (1911-1920), (2012), *Revista Rescate* nº 6, Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro.

LAVÍN BORDAS, D. «Centenario del primer vuelo a motor en Cantabria», (2010), *Revista de Historia «Los Cántabros»,* Nº 10, Agosto-Septiembre.

LAVÍN BORDAS, D. *Julio Adaro Terradillos*, (2015), Pioneros de la Aviación Española nº 22, Cuadernos de Historia Aeronáutica del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro

LÓPEZ POLIDURA, J., *Pedreña. Cien años bogando 1895-1995*, (1996), Ediciones de Librería Estvdio.

MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar (1845-1850)*, (1984), Edicción Facsímil de Santander. Ámbito Ediciones / Librería Estudio, Valladolid.

MARCK, B. *Héroes de la Aviación*, (2007), Editorial Planeta, Barcelona.

MARTELES LÓPEZ, J. R. «Centenario de la Aviación Militar Española», (2011), *Rev. Aeroplano*, Nº 29, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

MARTÍN, E. *La Albericia o el ayer de un albero*, (2004), Santander.

MARTÍN, E. *Los vuelos del centenario. Crónica la la aviación argentina en 1910*, (2009), Creatiespace, Estados Unidos de América.

MARTÍN, E. *La aviación en el hipódromo de Longchamps*, (2014), Creatiespace, Estados Unidos de América.

MAYNARD, C. y PATON, J. *El Mundo de la Aviación*, (1985), Ediciones Anaya, Madrid.

MONTOTO Y DE SIMÓN, J. «Alfonso XIII y la Aviación Militar Española (I)», (2008), *Revista Aeroplano,* nº 26.

OLLER GARCÍA, J. *Salvador Hedilla, una vida apasionada*, (2012), Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana / Obrapropia, S. L., Valencia.

PAINLEVÉ, P. y BOREL, E. *La Aviación*, (1911), Librería Gutenberg de José Ruiz, Madrid.

PALACIO RAMOS, R. *Luis Felipe Ortiz, el Obispo de Coboso*, (1994), Junta Vecinal de Castillo Siete Villas.

PALLARÉS i CAMAS, E. y RULL i DALMAU, J. *Exposición gráfica 80 aniversario primer vuelo Barcelona-Palma de Mallorca*, 2 de julio de 1916, (1995), Associació d'Amics de l'Aeronáutica.

PALLARÉS i CAMAS, E. y RULL i DALMAU, J. *Salvador Hedilla Pineda, Pilot Aviador Núm. 41*, (1996), Associació d'Amics de l'Aeronáutica, El Prat de Llobregat

PALLARÉS i CAMAS, E. *Monocoque Hedilla II*, (2002), Associació d'Amics de l'Aeronáutica, El Prat de Llobregat

PECKER, B. y PÉREZ GRANJE, C. *Crónica de la Aviación Española*, (1983), Madrid.

POMBO GONZÁLEZ, P. *Juan Pombo. Historia Empresarial del siglo XIX*, (1999), Ediciones de Librería Estvdio, Santander

RODRÍGUEZ ALCALDE. L. *Retablo biográfico de montañeses ilustres*, (1978), Col. Cabo Menor, Librería Estvdio

RODRIGUEZ ALCALDE, L. *Crónica del veraneo regio*, (1991), Ediciones de Librería Estvdio. Santander.

SÁNCHEZ GONZÁLEZ, F. (Pepe Montaña), *Archivo deportivo de Santander*, (1948), Santander.

SÁNCHEZ MÉNDEZ, J. «El gran aviador montañés Salvador Hedilla Pineda», *Rev. Rescate,* 15-16.

SCHUMANN HARDY, C. *Pasodoble «Hedilla» para piano*, (1914), Editorial A. Boileau y Bernasconi, Barcelona.

SORIANO OCAÑA, A., «Aeródromos, aeropuertos y bases aéreas 1911-1995», (1996), *Rev. Aeroplano*, Nº 14, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

TARAVELLA, A. L. V. *Setenta años de servicios aeronáuticos*, (1982), Talleres Gráficos Mundial SRL, Buenos Aires.

UTRILLA NAVARRO, L. *Ciencia y Técnica en España de 1898 a 1945*. Cabrera. Cajal. Torres Quevedo, (2002), Actas del II Simposio, Dialnet, Unirioja.

UTRILLA NAVARRO, L. *Por los cielos de la Montaña. Historia de los aeropuertos de Cantabria*, (2003), Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

UTRILLA NAVARRO, L. *Ciencia y Técnica en España de 1898 a 1945*. Cabrera. Cajal. Torres Quevedo, (2004), Actas del IV Simposio, Coord. Francisco González de Posada; Dominga Trujillo, Jacinto del Castillo, Francisco A. González Redondo.

VV. AA. *Libro de Oro de la Aviación Deportiva Española*, (1955), Real Aero Club de España. Madrid.

VV. AA. *Los Cántabros en América. Aventura, Presencia, Retorno*, (1997), Fundación Santillana.

VV. AA. *Catálogo del Patrimonio Cultural de Cantabria. II Juntas de Ribamontán, Siete Villas y Voto. Villas de Escalante y Santoña*, (2001), Gobierno de Cantabria / Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.

VV. AA. *Gran Enciclopedia de Cantabria*, (2002) 8 Vols. y Anexos. Editorial Cantabria. Santander.

VV. AA. *História del primer avió construït a Barcelona per «Pujol, Comabella y Cía.» l'any 1916*, (2002), Fundació Parc Aeronáutic de Catalunya, Barcelona.

VV. AA. *El Diario Montañés. 1902-2002*. Crónica de Cien Años, (2002), Editorial Cantabria, Santander.

VV. AA. *Comarcas de Cantabria. Trasmiera*, (2003), Gobierno de Cantabria.

VV. AA. *Santander, historia de una ciudad*, (2005.), Editorial Cantabria S. A., Santander.

VV. AA. *Santander en el tiempo*, (2005), Ayuntamiento de Santander, Santander.

VV. AA. *Historia de Cantabria*, (2007) (3 Vols), Editorial Cantabria S. A., Santander.

VV. AA. *1001 aviones legendarios*, (2011), Servilibro Ediciones, Madrid.

VV. AA. *La enciclopedia de la Aviación*, (2014), Edimat Libros, S. A., Madrid.

VELARDE SILIÓ, J. *Aviones Españoles desde 1910*, (1995), Fundación Infante de Orleáns. AENA. Madrid.

VELARDE SILIÓ, J. *Aviones Españoles del Siglo XX*, (2008), Fundación Infante de Orleáns. Madrid.

WARLETA CARRILLO, J. «El nacimiento de la aviación de caza y su repercusión en España, 3ª Parte», (2002), *Rev. Aeroplano*, Nº 20, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

WARLETA CARRILLO, J. «Cronología de un siglo a Aviación», (2003), *Rev. Aeroplano*, Nº 21, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

WARLETA CARRILLO, J, SALAS LARRAZÁBAL, J. y PÉREZ SAN EMETERIO, C. *Aviones militares españoles*, (1986), Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, Madrid.

YUSTA VIÑAS, C. «Los primeros años de la Aviación Militar Española», (2011), *Rev. Aeroplano*, Nº 26, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

JULIÁN SÁNCHEZ GARCÍA, EL BOMBERO RESCATADO DEL OLVIDO

MANUEL GONZÁLEZ ZARZUELO
Bomberos Municipales de Santander

Resumen: Julián Sánchez García. El bombero rescatado del olvido.

Este bombero fue la única víctima del incendio de Santander de 1941. Olvidado por la memoria colectiva, descubriremos su trayectoria personal apoyados por fotografía histórica inédita. Se amplían los detalles relativos al accidente que provocaron su fallecimiento en nuestra ciudad y la repercusión obtenida en nuestros días.

Palabras clave: Julián; Bombero; Incendio; Santander; 1941.

Abstract: Julián Sánchez García. The fireman rescued from forgetfulness.

This firefighter was the only victim in the Santander's 1941 fire. Forgotten by the collective memory, we will discover his personal trajectory, supported by unpublished historical photography. Details about the accident that caused his death in our city are extended and its impact in our days.

Keywords: Julián; Fireman; Fire; Santander; 1941.

I. Introducción.

Julián Sánchez García fue la única víctima mortal derivada directamente del incendio que comenzó la aciaga noche del 15 de febrero de 1941, el cual arrasó buena parte del centro antiguo de Santander y del que durante el año 2016 se conmemoró institucionalmente su 75 aniversario.



Julián Sánchez García. 1928. Autor desconocido. Foto carnet expediente personal. Archivo Histórico Bomberos de Madrid. Retoque digital para borrar grapa.

Recuperar la memoria de Julián es una deuda histórica que tiene contraída la capital de Cantabria, ya que durante demasiados años el hombre quedó relegado a una cifra, a un mero dato estadístico repetido una y otra vez; poco más que una anécdota. Y lo poco escrito respecto a él, siempre incorrecto. En algunas fuentes solo aparecían sus iniciales; en otras incluso su nombre equivocado.

Con la edición del libro de los Bomberos Municipales de Modesto González Cañibano, publicado en 2005 y en el que tuve la oportunidad de participar junto a Víctor Anido y otros bomberos más, se añadió a lo que de él conocíamos su retrato, aportado gracias al trabajo que mis compañeros de Madrid Pablo Trujillano y Juan Carlos Barragán realizaron en su obra *Historia del Cuerpo de Bomberos de Madrid –De los Matafuegos al Windsor– (1577/2005)*.

En 2011, en el Museo de Bomberos, uno de los edificios de las entonces recién inauguradas instalaciones de Bomberos Municipales de Santander, preparamos una muestra expositiva especial por el 70 aniversario del Incendio. Al docu-

mentar e investigar el episodio partiendo de nuestro propio Archivo y del Histórico Municipal, y consultando en los Servicios contra Incendios de las ciudades participantes (hemeroteca, biblioteca, libros temáticos, etc.), llegamos a saber más detalles «bomberiles» de lo que en otras poblaciones conocían de sí mismos.

Los datos que surgen me permiten crear un panel dedicado a su figura. Como fruto inmediato, su retrato empieza a circular por internet, las noticias allegadas se reproducen en blogs y la Compañía «Escena Miriñaque» basa en el personaje una obra de teatro de calle titulada «Yo soy Julián Sánchez y morí en el Incendio». Ya la difusión de su vida y perfiles es una pelota que tiene movimiento propio.

En febrero de 2016 puedo desplazarme a Madrid para rematar los trabajos abiertos durante mucho tiempo mediante consultas telefónicas, solicitudes telemáticas y búsquedas por internet, complemento de las investigaciones directamente realizadas en las diversas fuentes conocidas y en las que se me fueron abriendo en esos días.



Gregoria Sánchez Escribano (Goyita) y Manuel González Zarzuelo. Encuentro en Madrid, Hotel NH de Vallecas, 26-02-2016. Cámara del teléfono de MGZ.

Éxito rotundo; tanto que pude localizar a familiares de los descendientes de Julián gracias a la documentación obtenida;… pero éxito agridulce. Recordé mi etapa de hace un cuarto de siglo.

Si en 1991, con 28 años –que ya estaba yo en la plantilla de Bomberos Municipales de Santander–, partícipe junto a todos mis compañeros, Municipales y Voluntarios, como asistente en los pobres actos de homenaje del 50 aniversario, hubiese tenido conciencia de lo que realmente tenía entre manos y de lo que podía conseguir investigando, el resultado de las pesquisas habría sido infinitamente más brillante, puesto que entonces aún vivían gran parte de los actores que soportaron la dureza de las decisiones, labores y consecuencias de aquel Incendio.

Paralelamente, durante 2016 el periódico *El Diario Montañés* realizaba su propia investigación, exposición y comercialización del Aniversario en distintos soportes. La periodista Teresa Cobo se ocupaba también de Julián Sánchez en espe-

cial. Pero solo cuando se produjo su visita al Museo de Ojáiz, con la consiguiente entrevista, pudimos aunar esfuerzos en pos del mismo objetivo: Recuperar del olvido a Julián.

Considero un gran éxito que un bombero haya sido «rescatado» para la memoria colectiva por otros bomberos. Por sus compañeros de profesión.

Julián Sánchez García fue un infortunado que pasó de ser un desconocido a convertirse en un olvidado. Y siempre utilizado para salvaguardar intereses. Tal es la falta de rigor con la que se ha tratado su figura que hay que comparar diversos documentos referentes a los hechos que vivió para conocer la realidad, porque algunos se contradicen entre sí. Iremos desbaratando tanta confusión. Como muestra de ella, este artículo:

> *No necesitaba más. Y se llamaba, «como cualquier hijo de vecino», Julián. Y además Sánchez; y por contera, García. Sus pergaminos terminaban ahí. Su abolengo hablaba de padres y abuelos, que como él, no fueron otra cosa que hombres del montón… Julianes y "Sánchezes" y Garcías.*
>
> *No le obligaba, pues, ningún arrastre de heroísmo de estirpe y sangre, transferida con la vida, de padres a hijos, de generación en generación. Era uno del montón. Un hombre-pleble y solo eso. Pero…Aprendió desde el halda misma de la madre, desde que el abuelo y el padre le llevaban, asido de la mano, a presenciar desfiles y actos de emoción popular, que los hombres deben de ser, ante todo y sobre todo, eso, ¡Hombres! Y que solo se es hombre de verdad cuando se pone por encima de todo el cumplimiento del deber.*
>
> *Por cumplir el suyo fue Julián Sánchez y García a Santander, donde la adversidad había hecho larga presa. Y ocupó su puesto. Y en él luchó como lo que era, como uno del montón, sin distinguirse en nada extraordinario ni por lo bueno ni por lo malo. Estaba donde debía estar; cerrando, con su esfuerzo, el paso a las llamas voraces. Aquello se puso feo, empezaron a venirse al suelo, con estrépito, casas, paredones… "¡Apartarse todos menos los que estéis señalados para la zapa!". Julián Sánchez y García estaba con el pico en la mano. Un paredón se vino abajo y los cascotes se le rompieron contra el cuerpo. Quedó con vida, pero medio aplastado. En el hospital, antes de dejar este mundo, el jefe le estrechó la mano: "Julián, ¡has sabido cumplir con tu deber! Julián, ¡tú eres un hombre!". Julián sonrió como pudo, clavó la mirada en el jefe y expiró.*

Hoy hemos enterrado a este "hombre del montón". Héroe anónimo del Deber bien cumplido… ¡Por ti esta oración y esta reverencia, cuajada en admirativo respeto!»

CHISPERO: «Uno del montón». *Diario Informaciones*, Madrid, 3 de marzo de 1941, pág. 3.

En este artículo, salvo el nombre y poco más, todo es falso. Satisfizo el sentimiento de pesar de aquellos días y se difuminó en el tiempo. Hasta hoy.

II. Infancia y juventud.

Julián nace el miércoles 7 de enero de 1903 en Toro, localidad al este de Zamora, a orillas del río Duero y a unos 40 km. de la capital provincial. Ciudad histórica y monumental, posee gran cantidad de vestigios medievales y románicos como el Alcázar del siglo X y la Colegiata de Santa María la Mayor, del XII. La actividad económica principal es la agricultura de cereal y vinícola, ésta de fama reconocida.



Félix y María. Autor desconocido. Toro (Zamora) circa 1910. Colección Familia Teodoro Sánchez.

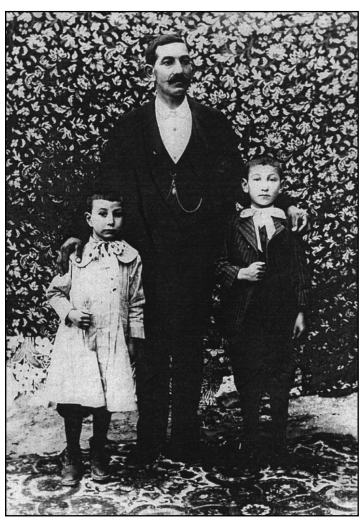
Es hijo de Bernabé Sánchez López y María García Mota. Diez y ocho meses después, el viernes 4 de noviembre de 1904, nace su hermano Félix. Nueve días más tarde, el domingo 13, fallece la madre con 25 años de edad a causa de una infección contraída tras el parto. La relación entre los hermanos será muy intensa durante toda la vida.

Bernabé contrata a una señora –también llamada María– que ha perdido a su hijo y vive en Belver de los Montes, a unos 30 km. de Toro, como ama de cría para Félix; éste seguiría visitándola andando el tiempo y hasta que ella murió. Es de asumir que con Julián también tendría una cariñosa relación, ya que durante la infancia los hermanos siempre estuvieron juntos; ambos la sentirían como madre.

Poco después, Bernabé se hace con los servicios de una sirvienta llamada Dolores, para que atienda casa e hijos. Éstos se educan en el colegio de los

Escolapios y su niñez reulta dura; a la miseria de aquellos tiempos se unía la falta de cariño que Dolores manifestaba hacia ellos y la rigidez del padre.

En 1909 el tío Zoilo, hermano de su madre, viudo y sin hijos, emigra a Argentina dejando al cuñado Bernabé poderes para gestionar unas fincas en la comarca. El ausente nunca regresó. El obligado cuidado de las fincas que poseía hace que la educación de Julián y de Félix vaya quedando postergada, aunque no del todo desatendida. Sería el comienzo de la vida laboral para ambos hermanos; el mayor tenía poco más de 10 años.



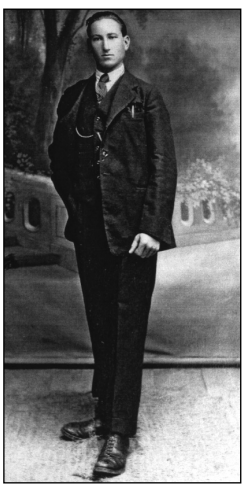
De izda a dcha: Félix, Bernabé, Julián. Autor desconocido. Toro (Zamora) Circa 1910. Colección Familia Teodoro Sánchez.

A finales de 1914, su padre trabaja como peón caminero y se traslada a la comarca de La Guareña, alejada de cualquier población. Los chicos permanecen en Toro bajo el férreo control de Dolores, que hasta les racionaba los alimentos, aunque también pasaban temporadas en la casita de Peones Camineros junto a su progenitor. Cuando cuidaban de las tierras, llegaron a dormir diez días en un refugio que ellos mismos armaban para protegerse de la intemperie del duro clima castellano.

Las reservas de comida que llevaban al campo eran tan escasas que al tercer día tenían que idear algo para llenar el estómago, si no las administraban cuidadosamente. Ese «algo» lo llevaba a la práctica Julián casi siempre por ser el mayor, e iba desde «robar» el último chorizo de la ristra, reatando el cordel para que Dolores no notase la sustracción, a cazar animalillos silvestres como, por ejemplo, alguna abubilla que fue a la cazuela. Los labradores de la zona también paliaban la necesidad de estos muchachos.

Van creciendo, y esta actividad campesina la alternan con la de trabajar como obreros de la construcción en los meses en que no había faena en el campo. Además del de jornalero, ya conocen el oficio de albañil.

La dureza de tal infancia y juventud les hizo estar siempre muy unidos. Sus diversiones, las fiestas y bailes a que asistieron, se limitaron al ámbito comarcal que conocían; sobre todo a la zona de Toro, donde tenían más familiares. Como dato



Julián Sánchez García. Autor desconocido. Toro (Zamora) 1925. Colección Familia Teodoro Sánchez.

curioso, Julián fue novio de Cándida, una hermana de Ángela, futura esposa de Félix.

El servicio militar cambió sus vidas. El mayor se incorpora a filas el 8 de enero de 1925 y es destinado al Regimiento nº 7 de Artillería a Pie, con base en la Academia de Artillería de Medina del Campo, donde pasa poco más de 5 meses como recluta, casi un año como artillero de 2ª y 8 meses como cabo. Se ha librado de la campaña de Marruecos, que finaliza en junio de 1927, y es licenciado el 20 de enero de 1928.

Bernabé asciende a capataz en 1928 y se traslada a Benavente, donde los hermanos conocen una nueva referencia vital, próxima al lugar en que viven otros familiares. Julián sale del cuartel, yéndose a vivir junto a su padre mientras prepara la documentación necesaria para opositar a bombero en Madrid, lo que hará unos meses después.



Julián Sánchez García al final del Servicio Militar. 1928. Autor y lugar desconocidos. Colección Gregoria Sánchez.

Félix era quinto de 1925 y solicitó prórroga para coincidir el menor tiempo posible con su hermano en el servicio militar y poder atender las obligaciones cotidianas de ambos. Se incorporó, por su parte, el 12 de noviembre de 1927 en la Comandancia de Intendencia de Melilla y fue destinado a la Compañía de Automóviles, donde sacó el carnet de conducir. Alcanzó el grado de cabo el 1 de julio de 1928 y se licenció el 15 de marzo de 1929, habiendo recorrido todas las posesiones españolas del norte de África. Al licenciarse regresa también a Benavente con su padre, donde ejercerá de chofer a lo largo de su vida laboral entera.

III. Desplazamiento y vida en Madrid.

Es muy probable que Julián, durante el servicio militar, conociese a alguien de la capital que le hablara favorablemente del oficio de bombero, tanto como para moverle a intentar un cambio radical en su trayectoria personal, cosa que conseguiría.

Tras resultar apto en la oposición, se incorpora al servicio con la categoría de aprendiz nº 32 el 30 de mayo de 1928 y toma posesión del cargo el 9 de junio como el bombero nº 144. Tiene 25 años, mide 1,71 m. de altura, es albañil de profesión y su domicilio provisional está en la calle Fernando el Católico nº 14.

El domingo 23 de septiembre de 1928 a las 20:50 horas, mientras se representaba en el Teatro Novedades el segundo acto del sainete *La mejor del Puerto*, comenzó a arder un telón del decorado que representaba el sevillano barrio de Triana. Parece que fue en una goleta adornada con farolillos eléctricos donde se inició el fuego.

El numeroso público que llenaba el patio de butacas entró en pánico al ver el rápido avance de las llamas por el escenario e intentó escapar en estampida. Desde los palcos hicieron lo mismo. Se formó un tapón humano en los vomitorios hacia la salida que propició un balance final de 67 (otras fuentes indican 90) muertos y 200 heridos, mayoritariamente por aplastamiento y asfixia. Sin embargo, todos los actores sobrevivieron, al abandonar la sala por otra puerta y sin precipitaciones excesivas. Solo una víctima no pudo ser reconocida.

Este teatro madrileño, situado en la popular calle de Toledo nº 83, fue inaugurado en 1857. Disponía de un aforo para 1.500 personas y su estructura principal era de madera; sufrió varias reformas hasta 1928. La Reina Isabel II asistió a algunas funciones montadas en este coliseo.



Incendio Teatro Novedades. Fuente: Hemeroteca Web Diario *ABC*.

Los bomberos de todos los parques de Madrid van lle-

gando en sucesivos refuerzos y se enfrentan al voraz incendio que está consumiendo el edificio; comienzan a desalojar el próximo de la calle Santa Ana nº 4. El teatro acaba colapsando e intentan controlar las casas cercanas que se hallan en peligro evidente.

Todas las fincas de la calle de las Velas, lindantes con el coliseo, en pocos minutos quedan totalmente destruidas. Nadie se explicaba cómo los vecinos pudieron salvar la vida. Algunos tiraban por las ventanas colchones y enseres, lo que añadía mayor confusión a la tragedia. A la una de la madrugada del 24 de septiembre se daba por extinguido el siniestro.

Por tal actuación, todos los bomberos intervinientes fueron condecorados. Entre ellos, Julián. Vivió un amargo bautismo de fuego.

La experiencia profesional de quienes desempeñaban esta labor en Madrid por aquella época resulta hoy bastante desconocida, ya que hasta finalizada la guerra civil los partes de salida solo reflejan el total de bomberos que acuden al servicio demandado; no sabemos quiénes son salvo en casos puntuales como la tragedia del Novedades, o gracias a comentarios transmitidos verbalmente o merced a lo que se haya reflejado por escrito en el expediente personal de los interesados tras accidentes o bajas.



Retrato de bodas Julián y Gregoria. Mayo 1932. Fotografía Nieto. Madrid. Colec. Gregoria Sánchez.

Durante estos años conoce Julián a Gregoria Escribano Plaza y familia, todos naturales de Cantalojas (Guadalajara). Son, además de ella, su hermano Ezequiel (10 de octubre de 1904) y la madre, Gregoria Plaza Alcocer (22 de mayo de 1870). Llevan algún tiempo residiendo en Madrid, a donde emigraron desde los campos manchegos, y poseen una carnicería como negocio familiar en el que trabajan. El bombero se casa con la joven en mayo de 1932.

Su cuñado Ezequiel, que había contraído matrimonio con la madrileña Manuela de Julián y tenía un hijo llamado Telesforo, ayuda a la pareja a conseguir vivienda junto a la suya. Es en el distrito de Buenavista, barrio de Guindalera, calle Cartagena nº 19 bajo izquierda, donde se establecen y crean su familia, residiendo allí hasta poco después de fallecer Julián en Santander.

A finales de 1932, Félix, casado desde el año anterior, opositó como su hermano al Cuerpo de Bomberos. Al no aprobar el examen regresó a Benavente con su mujer Ángela; vivió el resto de su vida en dicha población junto con ella y la prole que tuvieron, constituida por tres varones y cuatro mujeres. Este revés supuso un gran pesar para Julián -quien no entendía que Félix no hubiera podido conseguir lo que él- porque conllevaba una separación permanente de sus vidas y trayectorias personales.

Durante esta fracasada estancia del hermano menor en Madrid, su padre Bernabé (entonces con 53 años) anuncia que va a casarse con una viuda llamada Rosalía en San Cristóbal de Entreviñas, población cercana a Benavente (Zamora). La noticia sorprende a todos, pues no sabían nada de la relación. La nueva pareja se establece allí y no tendrá descendencia.

El matrimonio formado por Julián y Gregoria sí que comienza a tenerla. En la primavera de 1933 nace María Rosario, su primera hija. A mediados de 1934 Gregoria está de nuevo encinta y la niña ya casi alcanza el año y medio de vida. Pero comienzan a aparecer las enfermedades infantiles y el sarampión se lleva por delante a esta criatura.

Antes, el 27 de febrero, sufre Julián un accidente del que informa el capataz José Castor. Yendo el coche bomba a sofocar un fuego desde el Parque nº 2 a la calle Claudio Coello nº 63, al ir a entrar a ésta por la de Alcalá salió despedido el bombero (iban todos sentados en sentido transversal a la marcha). Fue trasladado en el taxi matrícula M-22865 a la Policlínica de Claudio Coello nº 11, acompañado del compañero nº 157. Es hospitalizado durante 10 días por un fuerte traumatismo en la cabeza, siendo dado de alta el 9 de marzo.

El domingo 17 de febrero de 1935 nace un nuevo hijo a Julián, que llevará el nombre paterno. No es como los demás niños, tiene una discapacidad mental. Seis años cuidó su padre a este pequeño con necesidades especiales, en una época en que todavía la burla y la crueldad física se cebaban con quienes padecían tales minusvalías, lo que abocaba a las familias afectadas a mantenerlos escondidos dentro del hogar.

IV. Guerra Civil.

La capital de España, castigada asiduamente por bombardeos de aviación, sufrió importantes daños en edificaciones con víctimas mortales aparejadas a tales destrucciones. Los Bomberos de Madrid tenían en aquel momento cinco parques; uno de ellos, el más cercano a la Ciudad Universitaria, quedó destruido por completo tras un ataque aéreo y nunca fue reconstruido.

Durante estos terribles episodios los bomberos trabajaban, auxiliando a los heridos en medio de edificios tambaleantes o hundidos e intentando minimizar los estragos producidos por bombas y obuses; aprendieron a moverse entre ruinas. También ellos tuvieron víctimas mortales mientras cumplían con su deber en el transcurso de los bombardeos.

Es en esta etapa cuando nace la segunda hija de Julián, Gregoria, el lunes 19 de julio de 1937. «Goyita» viene a constituir el bálsamo que centrará a partir de ahora sus prioridades personales, familiares y de futuro. Se ve que la guerra no avanza a favor de la República y Madrid está permanentemente castigada con duras operaciones bélicas.

Muchos bomberos comenzaron a darse de baja en el cuerpo para alistarse en las milicias, pero llegó un momento en que esto no se permitió porque dejaban al servicio sin un mínimo personal operativo. Empezaron a ser considerados reservistas activos; su destino era el trabajo como bomberos. Julián fue uno de ellos; de los que salían durante los bombardeos y de los que actuaban entre edificios peligrosamente ruinosos.

Finalizando ya la guerra civil, Madrid capitula el 28 de marzo de 1939. Félix entró en la ciudad tras la rendición, con uno de los primeros convoyes de víveres; pudo abrazar a su hermano y la alegría del reencuentro siempre la recordaron ambos. Como anécdota, diremos que unos vecinos de Julián llamaron a su casa para ofrecerse a limpiar el camión de Félix; parece ser que quedaban restos de garbanzos muy lustrosos en la caja porque estaban ligeramente hinchados debido a la humedad.

Creemos tanto Juan Redondo Toral, responsable del Archivo Histórico de Bomberos, como yo, que Julián no destacaría especialmente por su ideario político o simpatía sindical, ni por posicionarse a favor de uno u otro bando. Fue uno de tantos, atrapado en una situación y momento históricos que seguro no deseaba ni para él ni para su mujer e hijos.

Hombre recio, sabía resistir y era un superviviente. Probablemente pensó que la mejor manera de sacar la familia adelante era no destacar, igual que tantos otros hicieron y sin duda yo mismo haría.

Esto fue providencial, porque se salvó de cualquier represión cuando inmediatamente empezó la ya conocida purga para todo aquél que se hubiese significado durante el periodo republicano.

Tras la guerra, el Servicio de Bomberos del Ayuntamiento de Madrid se reorganiza a todos los niveles. Los identificadores de los miembros del mismo se reasignan y a Julián le corresponde el nº 64, que es con el que llega a Santander.



J. Sánchez García. Anónimo. Madrid. Noviembre de 1928. Colec. Familia Teodoro Sánchez.

Este identificador –no los nombres y apellidos– comienza a usarse para nominar al personal asistente a los diversos servicios realizados diariamente, acompañando en los papeles al parque de procedencia, vehículos y recursos empleados, horarios de entrada y salida y otros datos que se consideraran de interés.



J. Sánchez García. Anónimo. Años 30. Madrid. Colec. Gregoria Sánchez.

El periodo laboral comprendido entre mediados del 39 y principios del 41, aún está por estudiar en su totalidad y les corresponde a mis compañeros del Ayuntamiento de Madrid llenar ese vacío. Tan solo, y por el motivo expuesto, se han revisado los libros de Salidas y de Parque de fechas próximas al 15 de febrero del 41. Únicamente lo referente al expediente personal de Julián está estudiado por completo. Las duras experiencias acumuladas durante años difíciles dejaron una profunda huella en él, bien visible en su rostro. Podemos valorar la realidad de esta afirmación gracias a la secuencia de retratos que de Julián conocemos hoy posteriores a la guerra. No parece un varón de 35 años, sino un hombre casi viejo. Lleva dibujadas las cicatrices de la vida en su cara.



J. Sánchez García con uniforme e identificador nº 144. Finales años 30. Anónimo. Madrid. Colec. Gregoria Sánchez.

V. Incendio de Santander.

Durante la noche de un aciago sábado 15 de febrero de 1941 se desata un violento e incontrolado incendio, avivado por el huracanado viento Sur que la ciudadanía había soportado a lo largo de todo el día. No entraremos en detalles, está ampliamente desarrollado el tema por las actividades de la Conmemoración de 2016, de las que creo todos tendremos un conocimiento mínimo.

El domingo 16 a las 18:15, el Gobernador Civil de Madrid se pone en contacto telefónico con el Director de Bomberos del Ayuntamiento capitalino. No conocemos los detalles de la conversación, pero a las 20:10 el tanque Ford es el primer recurso que se moviliza. Sale del Parque nº 2 a la vez que una camioneta lo hace, cargada con personal y material diverso, del Parque Central para concentrarse ambas en el Parque nº 1. A las 20:30 abandonan la Villa y Corte, camino de Santander.

A las 20:40 se dirige la Bomba Mercedes del Parque nº 3 al punto de reunión. A las 20:55 parten ésta y el coche de Jefatura de Madrid.

A las 22:10 sale la camioneta con la motobomba Laffly; es en ésta en la que viaja Julián.

Un total de 25 personas son movilizadas en la capital de España para dar respuesta a la solicitud de ayuda que logró transmitirse el domingo 16 de febrero. Había pasado un día completo desde que comenzó el desastre. Eran estos profesionales:

Del Parque nº 1: Bombero (B.) Mariano del Hoyo, conductor (C.) Antonio Rodríguez, C. José Luis Gutiérrez, C. Manuel Sánchez.

Del Parque nº 2: B. Faustino González, B. Juan Francisco Almazán, B. Servando Polo, B. Celedonio Ureña, C. Ramón Borrego, C. Bonifacio Martín.

Del Parque nº 3: B. Julián Sánchez García (premiado con 200 ptas.), B. Juan Higueras, B. Ángel Méndez, B. Urbano Espinosa, B. José Grimaldo, B. Francisco Martorell, B. Rafael Pintos, B. Justo Martín, B. Evaristo López, C. Agustín Rubio Palacios (premiado con doble gratificación de 250 ptas.), C. Julián Pérez y Pérez (premiado con una gratificación de 50 ptas.).

De Dirección: Jefe de Dotación (JD.) Tomás Higueras (premiado con sendas gratificaciones de 50 y 125 ptas.), JD. Diego Cruz (premiado con sendas gratificaciones de 50 y 125 ptas.), Jefe de Zona Eugenio Pingarrón (premiado con una gra-

tificación de 200 ptas.) y Arquitecto Director Santiago Soler (premiado con una gratificación de 300 ptas.).

Lo paradójico es que a Julián no le correspondía acudir a Santander. Fue otro compañero el primero en ser activado; como o bien no lo localizaron en tiempo o bien no podía desplazarse, él accedió a sustituirle. De esa forma el bombero nº 64 se sumó al grupo organizado para trabajar en el incendio de la ciudad cantábrica.

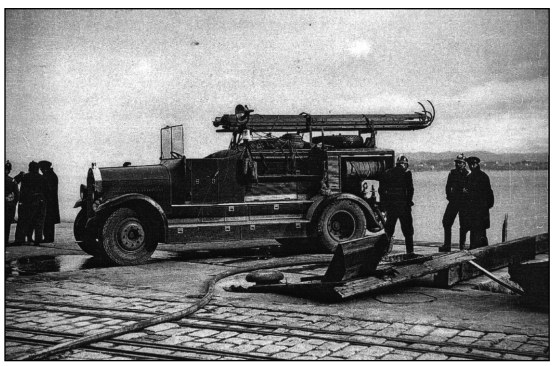
El viaje comienza a complicarse en las estribaciones del puerto de Somosierra, donde se había acumulado una nevada que en días anteriores fue noticia. A las 04:35 del lunes 17 pasan por la ciudad de Burgos, donde hicieron una breve parada. Atravesar el norte de esa provincia hacia Santander resultó menos costoso de lo esperado, ya que estaba despejado el camino por el paso del convoy que horas antes partía desde Burgos con alimentos, bomberos, policía, guardia civil y militares.

Aún con todo, debemos reparar en las circunstancias de la época: umbral de oscuridad total, coches poco fiables con escasa potencia y grandes consumos, carrozados sin aislamiento o completamente descapotados, carreteras estrechas y sinuosas, especialmente entre los puertos de la Meseta y la Cordillera Cantábrica, más la temperatura que corresponde a una fría noche de febrero invernal. Avanzar, aunque despacio, ya es un logro.

El incendio en Santander hace horas que no avanza; empieza a reducirse a medida que las ayudas han ido llegando desde otras ciudades y comenzado su labor. Cuando también lo hacen los bomberos de Madrid, cerca de la nueve y media de la mañana, al Arquitecto Director Soler se le designa para coordinar los medios y recursos disponibles en la población. Hay incompatibilidad de diámetros y racores de mangueras.

Pasadas las 10, el Jefe Pingarrón sitúa de forma autónoma los medios de Madrid a partir de la Bomba Mercedes nº 3, aspirando agua de la bahía en el muelle, muy cerca del actual Hotel Bahía. La famosa foto de *Samot* muestra todos los detalles del camión y reconocemos en ella a Agustín Rubio, destacado en los informes, y a Faustino González.

La Bomba nº 3 ha sido el motivo del matasellos conmemorativo del 75 aniversario. Se adquirió en 1923 y costó 50.000 ptas. de la época, de un total de 5 unidades del mismo modelo. Era aspirante / impelente y no tenía depósito, con un caudal máximo aportado de 1.000 l/min a 8 bares de presión, cuando usaba las dos únicas salidas en 70 mm. que tenía. Trabajando como hizo, con una sola, estaría



Bomberos de Madrid junto a la Bomba 3, durante los trabajos de extinción del incendio de 1941. Santander. 17/19-02-1941. Fotografía Tomás Quintana (Samot). Colección Samot.



Recorte Fotografía Bomba 3. Faustino González Vegas (I) y Agustín Rubio Palacios (D). 17/19-02-1941. Santander. Fotografía Tomás Quintana (Samot). Colección Samot.

enviando algo más de 600 l/min de caudal a un régimen de motor no forzado.

El agua de mar se encauza hacia el Tanque Ford, que ha sido situado algo más adelante de Correos, en la calle de Calvo Sotelo (antiguas Ribera y Atarazanas) cerca de su encuentro con la del Puente, a través de una línea de 70 mm. Del Ford salen dos líneas de 45 mm, que equivalen aproximadamente a una de 70, para dirigirlas hacia dos diferentes puntos de extinción. Una va por Calvo Sotelo a la cuesta de Gibaja y la otra hacia la Plaza Vieja y su entorno, la cual se retira ante el riesgo de derrumbes.

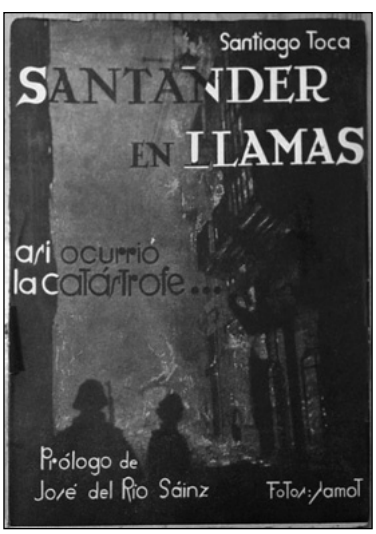
Las lanzas de estos años no tienen válvula de cierre y siempre sale agua si no se obtura en bomba, en las condiciones en que ésta la impulse. Es más que probable que colocaran las bombas en serie, pero son detalles técnicos que no vienen al caso.

Los cálculos de consumos hídricos para extinción aportados por Toca indican unos caudales de 22.000 litros/hora; deberán ser revisados y recalcularse, porque no se corresponden con la realidad. Solo la bomba nº 3 de Madrid, durante las cerca de 40 horas que debió estar funcionando y a ese régimen de caudal, no pudo aportar un total superior a 1.600 m^3. Como referencia, una piscina olímpica tiene 2.100 m^3. La motobomba traída ayudaba puntualmente; no resulta significativa para el cálculo. Sumando el consumo realizado por el resto de Servicios, no se acerca a la cifra aportada.

Durante la noche del 17 al 18, los Bomberos Voluntarios de Santander, sin conocimiento de los responsables de Madrid, vuelven a colocar este tendido de mangueras antes retirado a través de una calle amenazada con grave peligro de derrumbes (por las fotografías, es probable que se tratase de la de San Francisco). El riesgo se convierte en realidad, y quedan aplastadas y perdidas 3 mangueras.



Matasellos oficial de Correos en sobre y sello conmemorativos. Santander. Febrero 2016.



Cubierta del libro de Santiago Toca. 1941. Santander. Bomberos Municipales de Santander.

VI. Accidente.

En la mitad entonces existente de la actual Casa Consistorial se había organizado provisionalmente una zona de descanso y comidas para todos los que trabajaban en la extinción.



Mariano del Hoyo Agudo. Fotografía tipo carnet de su ficha personal. Autor y fecha desconocidos. Madrid. Archivo Histórico Bomberos de Madrid.

Julián forma pareja con su compañero Mariano del Hoyo y se posicionan en mitad de la avenida de Calvo Sotelo (en su parte correspondiente a la antigua calle de Atarazanas) junto al cruce de ésta con la desembocadura de Lealtad.

Lanzan el agua sobre el incendio que se mantiene en un edificio situado en la zona sur de esa última vía, el cual ya se ha derrumbado casi en su totalidad por el lado de Calvo Sotelo. Después de una larga noche sin dormir ni apenas descansar,



Tanque Ford y bomberos durante la extinción del incendio de 1941. Santander. 17/19-02-1941. Fotografía Tomás Quintana (Samot). Colección Samot.

llevan horas trabajando de continuo y el reloj marca la de comer. Julián marcha a tomar algo al Ayuntamiento y al regresar, hace lo propio Mariano.

Recoge aquél de nuevo su lanza y continúa en solitario la extinción hacia esa misma zona. Es en estos minutos de receso del compañero, pasadas las tres, cuando colapsa sin previo aviso el bloque situado tras él. Es el que estaba enfrente, y al este, del superviviente edificio *Ubierna* en Lealtad.

Daban sus muros perimetrales a las calles de San Francisco, por donde tenía el portal nº 15; Lealtad, cuyo lienzo aguanta en pie, y Calvo Sotelo, pared en la que podía leerse en un cartel aun después del desplome: «*Vda. de Las Rojas*». La línea de la fachada de esta casa que caía sobre Lealtad iba por lo que hoy en día es el bordillo de la acera. Edificación sin especial interés, es una de las más fotografiadas del incendio. Ya sabemos el porqué.



Derribo controlado en el edificio origen del accidente, frente al Ubierna. Santander. 1941. Colección Víctor del Campo. Centro de Documentación de la Imagen de Santander. Ayuntamiento de Santander.

Cuando una construcción de madera colapsa a causa del fuego, al hundirse suele hacerlo por haberse consumido hasta el fallo la estructura interna y/o caer la cubierta. Pueden quedar los muros de medianería en pie, pero siempre arrastra las tabiquerías interiores y sus contenidos. Todo va añadiendo más masa y energía al derrumbe; son toneladas las que caen, y generan enormes empujes.

Al impactar contra el suelo, esa energía hace que las masas salgan proyectadas en múltiples direcciones. Muchas quedan atrapadas entre los muros inferiores si permanecen estables; o si son grandes, se desplazan poco. Pero si revientan en fragmentos de menor dimensión salen lanzadas con auténtica fuerza. El efecto puede asemejarse visualmente al de una explosión.

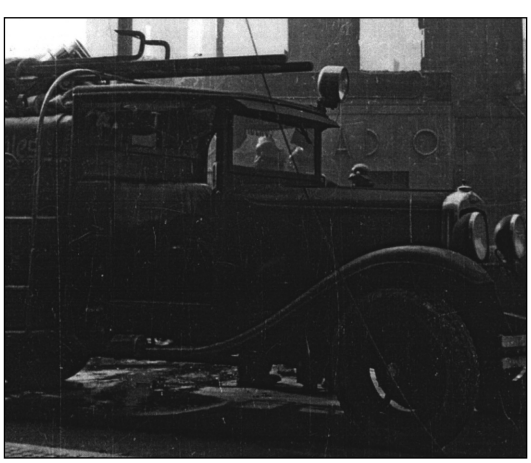
Son estos «pequeños» fragmentos (dando como pequeño desde un trozo de ladrillo macizo hasta un lienzo o bloque de piedra de veinte centímetros cuadrados –una cuarta–), lo que golpea a Julián en la parte izquierda de su espalda y pierna del mismo lado.

El impacto lo derriba por tierra y un militar que estaba cerca le ayuda a levantarse, ya que se hallaba solo. El primero en llegar es el corneta Evaristo Gómez, que lo encuentra apoyado contra una pared y con la lanza en el suelo. Le pregunta por su estado; exteriormente no presenta lesión alguna. Mariano se suma al grupo al regresar.

El Jefe de Dotación José Higueras es informado por Evaristo y acompaña a Julián a que lo vea un médico en el Ayuntamiento (Casa de Socorro). No sabemos la valoración que allí se realiza, pero es trasladado seguidamente en el coche de dirección a la Casa de Salud Valdecilla, donde se le diagnostican «heridas leves en la espalda y rodilla izquierdas».

Solo siente molestias en esas áreas corporales que no le impiden moverse, por lo que regresa a la zona de actuación. Ya a oscuras y muy avanzada la tarde, Pingarrón no le permite continuar en la extinción y Julián se niega a ir a descansar al Ayuntamiento. Acepta quedarse en la cabina del Ford, donde pasa la noche.

Este lunes 17 de febrero era el cumpleaños de su hijo Julián, que demandaba más atención y cuidados que cualquier otro. Y él estaba en Santander, a 500 km. de casa, incomunicado y accidentado.



Cabina Tanque Ford. Recorte de fotografía de la extinción del incendio de 1941. Santander. 17/19-02-1941. Fotografía Tomás Quintana (Samot). Colección Samot.

La jornada siguiente debió ser horrorosa para el bombero herido, tanto que el miércoles 19, dos días después del accidente, se le diagnostica en la Consulta de Huesos de Valdecilla, una «*Intensa contusión en espalda y región lumbar izquierda*». Queda hospitalizado.

Todos los Servicios de Bomberos llegados a Santander regresan a sus puntos de origen en la madrugada del jueves 20, a excepción de los de San Sebastián. Sus compañeros madrileños abandonan la ciudad siniestrada a las seis de la mañana de ese día y van llegando de forma escalonada a Madrid, no pocos a altas horas de la noche.

A las 20:15 arriban las dos camionetas, quedando una fuera de servicio por avería. La bomba Ford accede a su destino a las 21:35 y también causa baja por idéntico motivo. La bomba nº 3 llega a la 01:35 del 21 a su Parque. Pingarrón ya está en su puesto a las 10:35 de ese día.

Julián empeora progresivamente. Su mujer Gregoria se halla informada del accidente y hospitalización de su marido y acude a Santander para permanecer junto a él. Durante su estancia en la clínica, el herido recibe varias transfusiones de sangre de dos donantes, que se presentan voluntarios y que pertenecen al grupo de Sanidad Militar de Valdecilla: el sargento Marcelino de la Hera Martínez y el soldado Jesús González García.



Gregoria Escribano Plaza, ya viuda, junto a sus hijos Julián y Gregoria Sánchez Escribano. Autor desconocido. Madrid. Finales años 40. Colección Gregoria Sánchez.

Gregoria estaba al lado de su cónyuge cuando expiró. ¿Cuáles pudieron ser las palabras de esas últimas conversaciones, mientras Julián aún era capaz de mantener un hilo de voz? El cuidado de los hijos predominó, pues no en vano el bombero conocía la gravedad de su estado. La esposa no era el jefe ficticio del artículo de prensa; era la mujer real, con quien compartió una dura etapa en la vida de ambos, la que se despidió de él con cariño y pena.

El Juzgado de Instrucción de Santander certifica el 9 de abril de 1941 la

defunción. Según ese documento, falleció el 28 de febrero a la 01:00 en Valdecilla a consecuencia de «*neumonía traumática y hemorragia secundaria*», añadiendo a continuación sus datos personales y familiares. Otro documento indica como causa de la muerte «*rotura de bazo y pulmón*». Tiene 38 años recién cumplidos cuando expira.

La capilla ardiente se organiza y se abre el viernes 28 de febrero en el viejo Parque de Bomberos Municipales del Río de la Pila. El féretro es velado por todos los bomberos que permanecían en Santander: junto con Municipales y Voluntarios, los de San Sebastián. Toda la ciudad, en especial los estamentos más representativos, se vuelca en ofrecer sus condolencias.

A las 08:30 de la mañana del 1 de marzo se celebra una misa en el Parque, a la que asisten la viuda, autoridades y todos los bomberos disponibles. El alcalde santanderino Emilio Pino Patiño estaba en Madrid desde unos días antes, junto con otras autoridades locales y regionales, recabando ayudas tras el incendio.

Al finalizar, la comitiva fúnebre sale del edificio del Río de la Pila siendo cerca de las 10 de la mañana y se traslada por el Paseo de Pereda hasta la antigua Estación del Norte, donde los restos de Julián, junto a su viuda Gregoria, una representación de Bomberos de Madrid que había llegado horas antes y acompañantes de Santander, viajarán en el tren correo de ese día hacia la capital.

El protagonista del cortejo es el coche Lincoln de Bomberos Voluntarios que porta el ataúd y está adornado con crespones negros. Un segundo vehículo lleva una



Crespón de la corona funeraria encargada por Bomberos de San Sebastián.
Legado Gregoria Sánchez. Madrid. MGZ. Abril 2016.

gran cantidad de coronas que la floristería Rebolledo ha preparado en pocas horas. De entre las cintas de luto, representativas de la realidad política y social de la época, es de destacar la que dedican los «*Bomberos de San Sebastián*».

No podemos precisar la fecha concreta en que dicho Servicio abandona la ciudad, ya que no se ha hallado ningún documento al respecto ni en Santander ni en Donostia. Este crespón, cotejado con los encargados en Madrid, nos sugiere que a

primeros de marzo aún permanecían sus miembros en Santander, e incluso pudo alguno ir a la capital.

La Policía Municipal, con uniforme de gala, abre la marcha; detrás van el clero parroquial de Santa Lucía y cuatro Bomberos Cornetas (que usarían sus instrumentos no sabemos cuándo, aunque conocemos el sonido de todas las órdenes con tal instrumento). Flanquean el Lincoln sendas filas de Bomberos Municipales y Voluntarios intercalados; luego un nutrido grupo de compañeros, la viuda, autoridades, clero y vecinos de la ciudad en general.



Cortejo fúnebre de Julián Sánchez por el Paseo Pereda de Santander. 01-03-1941. Archivo Ángel de la Hoz. Centro de Documentación de la Imagen de Santander. Ayuntamiento de Santander.

Ese mismo 28 fallece, en el Grand Hotel de Roma, a las 11:51 y por enfermedad cardíaca, el depuesto rey Alfonso XIII, que tanta importancia tuvo para el desarrollo santanderino durante los años veinte.

Prensa y radio, tanto local como nacional, se hacen eco inmediato de este hecho histórico. Toda la población está enterada. Eclipsó en gran medida el alcance de la noticia de la muerte de Julián, cuyo estado se seguía diariamente por la prensa madrileña.

El 1 de marzo se declara para el país entero «día de duelo nacional, banderas a media asta e inhábil a todos los efectos». Hubo quien, al ver tal cantidad de uniformados, coches con coronas, cornetas y jerarquías desfilando por Santander, pensó que se trataba de homenajes a la figura del monarca difunto.

La llegada del féretro a Madrid en el tren es recibida por las autoridades de la capital, Jefaturas de Bomberos, compañeros del finado y el alcalde santanderino Emilio Pino. Los familiares de Julián (padre, hijos, hermano y cuñados) también están. El cuerpo se vela durante la jornada del domingo 2 de marzo en el Parque nº 1 de Santa Engracia 112, a turnos por sus compañeros. Al día siguiente, a las 10 de la mañana, sale el cortejo fúnebre hacia el cementerio de la Almudena precedido por los maceros municipales, tras la celebración de una misa a la que asisten todos los bomberos de Madrid libres de servicio, con uniforme completo y guante blanco.

El féretro lo portan sus compañeros a hombros durante un tramo para colocarlo luego, como en Santander, sobre un vehículo de bomberos que hará el trayecto hasta la necrópolis; durante el paso de la comitiva se produjo aún mayor confusión entre los vecinos de Madrid que en la capital montañesa con lo que creían ser exequias de Alfonso XIII.

Destaca sobre la caja el mismo casco del retrato de 1931. Con un diseño y emblema muy característicos, es el que ha servido recientemente de modelo para la cerámica entregada a Goyita y el que ésta colocó emocionada en una urna en el Museo de Bomberos de Santander de cara a su exposición temporal.



Casco personal de Julián Sánchez García, de los años 30. Legado Gregoria Sánchez. Madrid. Álvaro Ruiz. Febrero 2016.

El cuerpo de Julián quedó enterrado en el famoso cementerio matritense ya citado. Tras el derribo del pabellón donde se hallaba su nicho, por ruina, en los años 90, los restos –perfectamente identificados– se depositan en un nuevo columbario sito en el Cementerio Sur, donde permanecen en la actualidad.

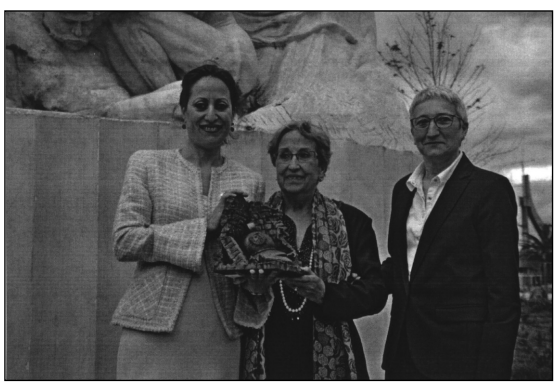
Por otro lado, el 28 de febrero de 1941 se inicia dentro del Servicio de Bomberos de Madrid el procedimiento mediante el cual quedan abiertas unas «*diligencias para la averiguación de los hechos ocurridos en el accidente que ha ocasionado la muerte al bombero Julián Sánchez García*», las cuales dirigirá el Jefe de Zona, Sr. Luis Crespo.

Como resultado de este juicio sumario muy propio de la época, el bombero nº 86 Mariano de Hoyo Agudo fue expedientado con fecha 4 de marzo de 1941 por la muerte de su compañero, el ayudante de portalanzas bombero nº 64 Julián Sánchez García, en el accidente que causó el derrumbe descrito. Sin embargo, se jubiló sin mayores percances dentro del Servicio.

VII. Distinciones y Homenajes póstumos.

Gracias a la trascendencia nacional de los actos conmemorativos de 2016, la figura de Julián Sánchez García ha recibido varios reconocimientos.

El 7 de mayo se celebra en la santanderina plaza de Alfonso XIII un acto en «Homenaje a los Intervinientes» en el incendio, destacándose a Julián. Su hija Goyita recoge una figura de cerámica formada por algunas paredes en ruina y una réplica de su casco de bombero de los años 30. Olga, la nieta, pronuncia unas palabras de agradecimiento.



De izda. a dcha. Olga (nieta), Goyita (hija) y Godoy (escultora) posando con la escultura alegórica bajo el Monumento a la Reconstrucción de Santander. Juan Carlos González. Santander. 07-05-2016.

En el Museo de Bomberos de Ojáiz tuve preparado para esta fecha un nuevo mural monográfico con un resumen muy esquemático del perfil de Julián Sánchez, también visible desde el exterior, y cuyo texto Goyita, junto a su hija y yerno, leyó muy emocionada tras depositar en la urna expositiva construida al efecto el mencionado casco, el hacha personal y la gorra cuartelera del homenajeado.



Goyita depositando en la urna los enseres de su padre, Julián Sánchez. Museo de Bomberos Municipales. Juan Carlos González de Paz. Santander. 07-05-2016.

El 15 de agosto de 2017, durante las fiestas de la Virgen de la Paloma en la capital de España, se le otorgó la Paloma de bronce a título póstumo, narrándose en el acto algunas notas acerca de su trayectoria, trabajo y fallecimiento. Esta advocación mariana tiene un fuerte arraigo entre los Bomberos de Madrid, encargados desde hace muchos años de hacer

descender al cuadro de su retablo el día de la festividad, acompañarlo durante la procesión y recolocarlo al final en su sitio de culto habitual. Podría entenderse a la Virgen de la Paloma como su «Matrona».

Paradójicamente, en Toro no tienen constancia del dramático episodio de su paisano. Salvo en el Museo Municipal de Bomberos de Santander, tampoco se le recuerda de forma permanente en ningún otro lugar de la ciudad. La placa colocada en mayo de 2017 junto al monumento a la Reconstrucción es genérica, dedicada a todos los intervinientes en aquel incendio de 1941.

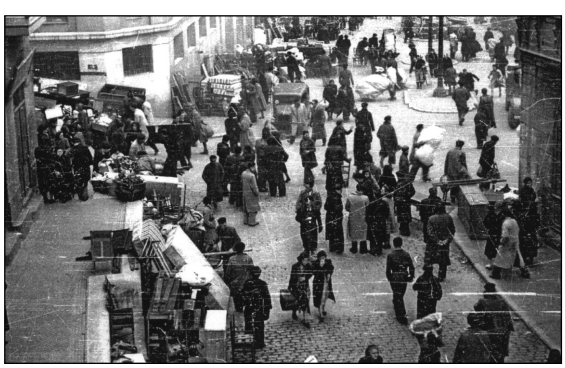


Distinción Paloma de Bronce. Madrid. 15-08-2016. MGZ.

VIII. Solidaridad y «damnificados».

Muchas acciones se emprendieron con objeto de recabar ayudas que sirvieran para paliar la difícil situación en que habían quedado Santander y sus habitantes. La solidaridad se puso de manifiesto desde el primer instante, ya que no pocos de los vecinos que evacuaban sus domicilios eran acogidos por amigos y parientes de inmediato, y otros lo fueron en los días siguientes.

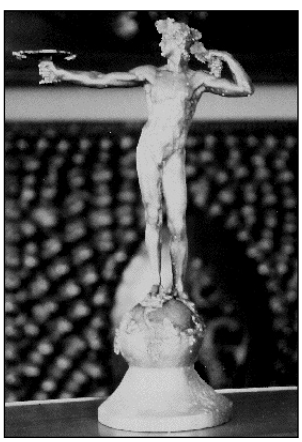
En algunos casos esa temporalidad duró varios años. Esto significó que diversas unidades familiares convivieran bajo el mismo techo compartiendo los avatares de la postguerra española, el aislamiento de la guerra europea, la ausencia de trabajo, etc. Mientras tanto, otros muchos individuos y familias padecieron la pérdida total de cobijo, enseres y sustento, lo que llevó a la creación de la figura del «damnificado».



Desalojados y enseres en Plaza de los Remedios. Incendio de Santander de 1941. 16-02-1941. Fotografía Tomás Quintana (Samot). Colección Samot.

Para finalizar, otra sorpresa en forma de documento recuperado: Son las cuartillas que Concha Espina, ya ciega,

preparó para un gran acto organizado en beneficio de los «damnificados» por la Asociación de la Prensa de Madrid, que tuvo lugar el martes 25 de febrero en el Teatro Calderón. Evento emitido por Radio Madrid y Radio Nacional, se allegaron de cara a su celebración importantes donaciones destinadas a ser subastadas y rifadas.



Brindis de la Victoria. Autor: Mariano Belliure. 1941. Fundación Mariano Benlliure.

De entre ellas destaco la escultura de Mariano Benlliure *El brindis de la Victoria*. Pieza en bronce, se trata de un desnudo masculino de inspiración clásica que posiblemente representa a Baco, sosteniendo en la mano derecha una copa y en la izquierda un racimo de uvas. La figura se apoya sobre un pie cónico y una esfera con decoración de uvas y hojas de parra. Esta pequeña obra está firmada y fechada en 1941; desde entonces permanece en manos particulares. Se desestimó traerla a Santander durante el 75 Aniversario.

Otros artistas entregaron esculturas y pinturas, y se ofrecieron para que el producto de la venta de sus creaciones sirviera de ayuda a los damnificados. Manuel Castro Gil aportó unos grabados, cuya temática y destinatarios no han podido ser conocidos.

Y he aquí el texto de Concha Espina:

Desolada y angustiosa se me impone esta evocación de mi ciudad al través del humo y las llamas, de los escombros y el terror.

No obstante, el alma necesita asistir a la enorme tragedia de Santander, en velatorio constante, en vigilia más que nunca enamorada de un lugar, de un sitio sólo animado por el sufrimiento, mi "primera tierra", cuna y horizonte de mi vida, lecho mortal de mis padres, de mis abuelos y mis hermanos: Santander, tierra de mi propio corazón.

Cuando toda la existencia duele allí, hasta lo inerte y mineral, las piedras, el hierro, el polvo, el mármol y la madera; cuando todo eso me parecía inmóvil se retuerce y gime, arde y solloza, ¿qué será lo que vibre, con atroz quebranto, en las entrañas de nuestro sentimiento?

Terrible es el caso de saber, con un testimonio sin igual, hasta dónde nos puede herir perdidamente el dolor de aquello que de lejos y de cerca, como escena y como inspiración, nos ha servido para desdoblar la vida en multitud de criaturas y de paisajes; cumbres, playas, cielos y cantiles… Aquí, el gozo y la pasión; allí, la ternura y la virtud… y siempre, en el centro de mi obra literaria, como un hechizo inefable, siempre, «Torremar»; es decir: ¡Santander!

Desde las pampas del Perú, desde el Canadá, desde Chile, desde Berlín y otros distantes caminos de mi vida, siempre un hilo de mis creaciones buscó su más fuerte raíz en Santander, en «Torremar».

Siempre he sentido inevitable, sagrado como un latido vital, el tirón de mi patria montañesa, y precisamente con más hondo pulso la ribera donde nací, antiguo muelle de las Naos, la cripta medieval donde me bauticé en el sótano catedralicio; las calles viejas y marineriles, la zona escampada sobre la bahía, donde los soplos calientes del viento Sur me desembozaban los montes fronterizos, espléndido abrigaño del puerto. El gran puerto de Burgos y de Madrid, donde me he embarcado más de una vez para las dos Américas, sin soltar las amarras sentimentales con la orilla. Y donde más de un personaje de mis novelas se hizo marinero a bordo de un transatlántico, de una lancha pescadora y aún del macabro «Alfonso Pérez», esta vez con destino a la gloria inmortal de España.

Pero mis viajeros mortales siempre han soñado con volver a «Torremar»: lo mismo que yo.

Y ahora sólo hay, para ellos y para mí, un itinerario lleno de cenizas, un surco de vapor en el terreno donde habíamos dejado las calles amigas, los templos consoladores, los rostros sonrientes.

Hasta el viento aquél, desnudo y azul, revoltoso como un camarada colegial, nos ha hecho traición: él ha pervertido su robustez inofensiva para fraguar este horrendo crimen, en complicidad con la noche y la galerna, a espaldas de la luna.

Delitos del mar, del viento y de la sombra, han hecho de mis posadas santanderinas un horrible calvario. Y padezco la tremenda confusión de no saber dónde abrir un refugio para mi gente literaria en su ineludible regreso al solar de mis novelas, ni para mi frecuente retorno al regazo maternal.

> *Mas todavía espero y confío. En aquel espantable desierto de hoy se alza ya el ángel de la hermandad cristiana, abiertos sus brazos a todos los confines españoles. Y en el nuevo y pacientísimo dolor de mi querida ciudad, habrá pronto jardines, árboles y fuentes, hogares y capillas para vivir y trabajar; también campos donde aterricen los sueños del poeta y las creaciones de la imaginación; las que tienen allí su barrio de origen y su aliento espiritual.*
>
> (Concha ESPINA: «Santander». *Diario Informaciones*, Madrid, 22 de febrero de 1941, pág. 1.)

Notas y agradecimientos: Las referencias relativas a datos laborales tienen su origen en el Archivo Histórico de Bomberos del Ayuntamiento de Madrid, a cuyo personal agradezco el interés con el que se ha sumado al objetivo de recuperar el recuerdo de Julián. Gran parte del resto, documentación aportada por las familias de Gregoria Sánchez y Teodoro Sánchez. Sin su aportación no habría sido posible obtener ningún resultado.

Menciones especiales a las Bibliotecas Municipales de Santander y Madrid, Biblioteca Nacional (Madrid), Ayuntamiento de Santander, Servicios de Bomberos de Santander y Madrid y a todas las personas implicadas en este proyecto; en especial a mi familia, a la que he robado demasiado tiempo.

CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES. MEMORIA CORRESPONDIENTE AL AÑO 2016

Miembro de la Confederación Española de Centros de Estudios Locales (CECEL) del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), el Centro de Estudios Montañeses es Cronista Oficial de la Región de Cantabria (1934), Institución Consultiva, Asesora y Defensora de su Patrimonio (1990) y Asesor Heráldico de sus Ayuntamientos (1995), y como tal ha continuado realizando durante el presente año las tareas que le son propias.

Éstas se han efectuado de acuerdo con lo previsto por el Programa presentado en su día ante la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria.

JUNTAS ACADÉMICAS

Como es preceptivo, se han celebrado las Juntas Académicas mensuales con asistencia de una importante cifra de socios e invitados, desarrollándose el siguiente calendario de ponencias:

1 de febrero.- «Las profesiones sanitarias en el Siglo de Oro Español: el caso de Quevedo», por **D. José Hernández Úrculo** (conferencia de ingreso como miembro de número del CEM).

7 de marzo.- «Antonio Hurtado de Mendoza. Servicio real, valimiento y literatura», por **D. Mario Crespo López**.

4 de abril.- «Alberto López Argüello, presidente de la Diputación de Santander (1925-1928), ingeniero y poeta», por **D. Jerónimo de la Hoz Regules**.

2 de mayo.- «El cardenal Ángel Herrera Oria», por **D. Francisco González de Posada**.

6 de junio.- «La representación gigante de vulva de la cueva de El Linar (Alfoz de Lloredo): una ventana abierta a la comprensión de algunos usos del 'arte' a finales del Paleolítico Superior», por D. **Mariano Luis Serna Gancedo** (conferencia de ingreso como miembro de número del CEM).

4 de julio.- «Un caso de intervención a lo largo de la Historia: La evolución de la estructura portante de la iglesia gótica de Santa María de Castro Urdiales (Cantabria, España)», por **D. Luis Villegas Cabredo**.

1 de agosto.- «Monasterio de Santo Toribio de Liébana: Año Santo del Jubileo Cruceno (2017-2018)», por **D. José Mª Alonso del Val**, **O. F. M**.

5 de septiembre.- «Defensa, fortificaciones y Marina: la costa cántabra (1746-1814)», por **D. Ángel San José Mediavilla**.

3 de octubre.- «José María Orense, decano de la democracia española», por **D. Francisco José Sierra Fernández** (conferencia de ingreso como miembro de número del CEM).

7 de noviembre.- «La villa de Laredo en la Edad Media (1200-1516): Orígenes, espacio urbano y población», por **Dña. Rosa Mª de Toro Miranda**.

5 de diciembre.- «Julián Sánchez García: 75 años de olvido», por **D. Manuel González Zarzuelo** (conferencia de ingreso como miembro de número del CEM).

CICLO DE CONFERENCIAS Y PARTICIPACIÓN EN OTROS AFINES

En 2016 el Centro de Estudios Montañeses ha recuperado la antigua iniciativa de organizar un ciclo anual de conferencias abierto a toda la sociedad. El correspondiente a esta edición, bajo el título «En la periferia de Altamira», se celebró con notable asistencia de público en el salón de actos del Ateneo de Santander y con arreglo al siguiente programa:

13 de octubre, 7´30 tarde.- «¿Qué se les demandaba a las cuevas antes de Altamira?», por **D. Virgilio Fernández Acebo**, bibliotecario y archivero del CEM.

20 de octubre, 7´30 tarde.- «Paul Ratier, de legendario falsificador a honrado pintor», por **D. Francisco Gutiérrez Díaz**, presidente del CEM.

28 de octubre, 7,30 tarde.- «Sautuola y el estudio de las antigüedades montañesas», por **D. Ignacio Castanedo Tapia**, vocal de patrimonio del CEM.

Las tres intervenciones, que fueron presentadas por **D. Fernando de Vierna García** y **D. Juan Antonio González Fuentes**, quedaron grabadas en audio y video, hallándose disponibles en la red. Con este motivo se ha abierto en la página web de la asociación una nueva sección titulada «Eventos académicos» a la que se pretende incorporar los textos completos (cuando existan) o al menos los resúme-

nes de las conferencias dictadas en las juntas mensuales y en los simposios, jornadas y ciclos que ha organizado el Centro a lo largo de su historia, tarea que a pesar de su complejidad ya ha dado abundantes frutos y que realizan la secretaria, **Dña. Carmen Pérez Martínez**, y el bibliotecario, **D. Virgilio Fernández Acebo**.

Por otra parte, a instancias de la Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico, intervino el CEM en la sesión de breves ponencias que, bajo el título genérico «Recordando a Rafael González Echegaray», tuvo lugar el 29 de mayo en el citado museo. Participó por la institución su presidente, **D. Francisco Gutiérrez Díaz**, quien disertó acerca del tema «Rafael González Echegaray en la memoria del Centro de Estudios Montañeses». Todas las charlas que se ofrecieron fueron recogidas en una publicación que se distribuyó entre los asistentes.

Además, a petición del Ayuntamiento de Santander, tomó parte el CEM en sendos ciclos de conferencias organizados por aquél: la correspondiente al primero, que conmemoraba el centenario del Gran Casino del Sardinero, la dictó el 17 de noviembre y en dicho emblemático edificio **D. Francisco Gutiérrez Díaz** y llevó por título «Cien años de Santander y sus gentes»; la del segundo, dedicado al 75 aniversario del incendio de la ciudad, corrió por cuenta de idéntico ponente el 22 del mismo mes, desarrollándose en el salón de actos del Ateneo bajo la denominación: «Una Catedral siniestrada, una Catedral renacida».

Hay que añadir que, como es tradicional, la asociación ha colaborado con otras muchas entidades culturales de la región mediante la participación de sus miembros en numerosas mesas redondas, conferencias, charlas, etc. celebradas a lo largo de 2016 y que han versado sobre cuestiones relacionadas con el mejor conocimiento y difusión de la Historia, la Literatura, el Arte, la Ciencia, la Etnografía y el Patrimonio de Cantabria.

ASAMBLEA ORDINARIA Y REUNIONES DE LA COMISIÓN PARA REFORMA ESTATUTARIA DEL C.E.M.

De acuerdo con lo preceptuado por los vigentes Estatutos, se celebró el 20 de abril la Asamblea General Ordinaria para aprobación de la Memoria y de las Cuentas del ejercicio correspondiente a 2015 y de los Presupuestos y el Plan de Actividades del año en curso. En la misma se acordó también formar una comisión que elaborase el proyecto de nuevos Estatutos y Reglamento de la asociación, la cual quedó constituida por quienes voluntariamente se ofrecieron a integrarla, que fueron **Dña. Carmen Pérez Martínez**, **D. Fernando de Vierna García**, **D.**

Virgilio Fernández Acebo, **D. Fernando Gomarín Guirado**, **D. Aurelio González de Riancho Colongues** y **D. Luis Villegas Cabredo**. Los mismos mantuvieron sucesivas reuniones los días 22 de junio, 13 de julio, 19 de octubre y 9 de noviembre para trabajar en la revisión estatutaria.

ASAMBLEA DE LA CECEL

El CEM acudió, representado en la persona de su Vicepresidente, **D. José Mª Alonso del Val**, a la LXIII Asamblea General que la Confederación Española de Centros de Estudios Locales (CECEL) celebró en Benavente (Zamora) del 23 al 25 de septiembre pasado, organizada por el Centro de Estudios Benaventanos Ledo del Pozo.

INFORMES DE PATRIMONIO Y HERÁLDICA

En su calidad de Cronista Oficial de la Región y entidad consultiva en materia de Patrimonio, el CEM ha estudiado y emitido 2 informes que le fueron solicitados por la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria:

1º. Sobre delimitación del entorno de protección del Bien de Interés Cultural (BIC) «Palacio de los marqueses de Chiloeches» de Santoña.

2º. Sobre descatalogación como Bien de Interés Cultural (BIC) de la mal llamada «Casa del Padre Rávago» en Tresabuela (Polaciones).

En relación a su función como Asesor de la Consejería de Presidencia del Gobierno de Cantabria en Genealogía y Heráldica de las Entidades Locales, el CEM ha recibido este año una petición de cara a la elaboración del proyecto de escudo y bandera para el Ayuntamiento de Santiurde de Reinosa, ya cumplimentada.

Dicha Consejería también ha solicitado y obtenido informe acerca de la idoneidad de una composición musical que el Consistorio de Villaescusa propone convertir en himno oficial del Municipio.

Estando representado el CEM a través de su presidente en el Consejo Municipal de la Cultura de Santander y en la Comisión de expertos para la revisión del nomenclátor de las calles creada por el Ayuntamiento de dicha ciudad, elaboró un informe previo acerca de las vías, inscripciones y monumentos que pudieran resultar afectados por la aplicación de la Ley 52/2007 de 26 de diciembre, el cual sirvió de instrumento de trabajo a la citada Comisión a la hora de abordar su labor en relación con el asunto.

Al margen de las instituciones, en 2016 el CEM ha recibido solicitud de dossier formulada por un medio de comunicación local y relativa a las personalidades ilustres que mayor número de memoriales tienen dedicados en la ciudad de Santander; la petición fue atendida y cumplimentada.

PUBLICACIONES

En cuanto al proceso de edición de libros, durante el presente año se ha publicado la monografía *Historia coral de Santander (1865-1900)*, de **Dña. Zaida Hernández-Úrculo Rodríguez**, y el tomo LXXXVII de la revista *Altamira*, que incluye los trabajos siguientes: «Los documentos reales y monásticos del cartulario de Santa María del Puerto de Santoña», por **Dña. Carmen Grijuela Gil**; «Recibir a una reina en las villas cantábricas: la llegada de Ana de Austria (1570)», por **Dña. Natalia Ganzo Galaz**; «Juan de Laredo: Un cantero trasmerano en Zaragoza (1444-1474)», por **D. Manuel Gómez de Valenzuela**; «Evidencias del uso prehodiernal del pretérito perfecto compuesto en el habla de Santander (España)», por **D. Jaime Peña Arce**; «Belisario Gayé, pianista y compositor», por **D. Francisco Gutiérrez Díaz**; «Puentes arco en Cantabria», por **D. Luis Villegas Cabredo**; «Ángel Herrera y Santander», por **D. Pablo Sánchez Garrido**; «El ingeniero y poeta Alberto López Argüello, presidente de la Diputación de Santander (1925-1928) durante la Dictadura de Primo de Rivera. Paradigma del 'hombre nuevo' en política», por **D. Jerónimo de la Hoz Regules**; «Cosas de montañeses (I): Bienes y derechos escriturados por miembros de nuestra familia en Cantabria (1581-1805)», por **D. Luis Bartolomé Marcos** y **Dña. Mª del Pilar Díaz García**; «En torno a los 'emblemas' de la Real Sociedad Menéndez Pelayo», por **D. Gerardo Bolado Ochoa**; «Antonio Vela Mendicute (1904-1967). Aproximación literaria a la vida y figura de 'El tenor de Escobedo' a los cincuenta años de su muerte», por **D. Marino Pérez Avellaneda**; «Semblanzas de Enrique Menéndez Pelayo en *De Cantabria*: Amós de Escalante (Juan García)», por **D. Antonio Martínez Cerezo**; «La población del valle de Cieza en el siglo XVII, según el padrón de moneda forera de 1650», por **D. Alfonso de Ceballos-Escalera Gila**, y «Descripción integrada de bienes culturales en archivos personales: propuesta metodológica», por **Dña. Lucía Fernández Granados**. Continúa con las secciones «recensiones bibliográficas» («Dos recientes ediciones en torno al mundo de Altamira y su arte rupestre: Cerrando círculos desde la sincronía de la cueva de El Juyo y por las travesías diacrónicas en las culturas agrícolas y ganaderas del Holoceno», por **D. Virgilio**

Fernández Acebo) y «varia» («Don Conrado García de la Pedrosa y Campoy: bibliófilo, académico y mecenas (1931-2016)», por **D. Alfonso de Ceballos-Escalera Gila**, y «La 'concepción enajenada'. Notas sobre la narrativa de Enrique Álvarez», por **D. Julio Díaz Díaz**). Concluye con la Memoria de Actividades correspondiente a 2015, la relación de revistas recibidas mediante intercambio con otros Centros de Estudios Locales, Academias, Universidades y Museos y las normas de publicación vigentes para la revista.

La presentación oficial de la monografía *Marcial Solana. Una vida en la tradición*, trabajo de investigación de **D. Antonio de los Bueis Güemes** que editó el CEM a finales de 2015 con la colaboración de la Sociedad Menéndez Pelayo, se realizó el 3 de marzo en la Cátedra que lleva el nombre del polígrafo, interviniendo, entre otros, el presidente del Centro y el propio autor.

Poco antes veía la luz la obra colectiva *Homenaje a Salvador García Castañeda. Frutos de tu siembra. Silva de varias lecciones*, publicada en este caso por la Sociedad Menéndez Pelayo pero que ostenta también, adjunto, el sello editorial del CEM.

En la idea de contribuir a la celebración del Día del Libro 2016, en el que se conmemoraba el 400 aniversario del fallecimiento de Miguel de Cervantes, la institución distribuyó gratuitamente, a través de una de las más acreditadas librerías de la ciudad, dos centenares de ejemplares de la monografía *Recursos cervantinos en bibliotecas de Cantabria*, trabajo de **Dña. Lourdes Gradillas Suárez** que editó el CEM en 2005. La iniciativa tuvo una acogida muy positiva por parte del público amante de la lectura.

Por otra parte, a lo largo del año el CEM ha proseguido con la publicación de un artículo semanal (los sábados) acerca de arte, historia y patrimonio de la región en el periódico *El Diario Montañés*, sección que recibe el título de «Crónicas Montañesas» y de la que es responsable **D. Francisco Gutiérrez Díaz**.

Ha continuado apareciendo también, con regularidad trimestral, el boletín informativo digital del Centro *La Nao* (números 29 a 32), que elabora desde sus orígenes –en marzo de 2009– **D. Fernando de Vierna García**.

Importante novedad iniciada a finales de 2016 pero que comienza ya a dar frutos es la publicación en red de «monografías digitales del CEM», la cual incluirá sucesivos estudios que solo se editarán a través de este medio, prescindiendo del papel. Han visto la luz la nº 1, titulada *Elementos de interés arqueológico y patrimonial en la zona de El Puyo (Miera, Cantabria, España)*, de **D. Virgilio**

Fernández Acebo, y la nº 2, nominada *Compromiso del año 1498 entre Potes y Santibáñez regulando el uso de pastos en el puerto de Trulledes (Liébana)*, de **D. Francisco Gutiérrez Díaz**. Se hallan en preparación otras dos que firma **D. Luis de Escallada González**.

INTERCAMBIOS

Por lo que respecta a intercambios de publicaciones con el resto de Centros de Estudios Locales, Bibliotecas Regionales, Universitarias, Académicas y Museísticas de España e instituciones culturales de la región, se han realizado sin incidencias destacables, quedando pendientes por parte del CEM los envíos del libro *Marcial Solana, una vida en la tradición* e *Historia coral de Santander (1865-1900)*, así como los de la revista *Altamira* LXXXVII, que pronto serán cumplimentados.

BIBLIOTECA, HEMEROTECA, FOTOTECA, FONDOS DOCUMENTALES

La puesta a disposición de investigadores y estudiosos de los recursos documentales y bibliográficos del CEM (biblioteca, fondo Simón Cabarga y otros menores desde el propio Centro; colección documental, a través del Archivo Histórico Provincial de Cantabria; hemeroteca, mediante los servicios de la Biblioteca Central de la región; repertorio fotográfico, por medio del CDIS) ha sido ejecutada con toda normalidad y conforme a los amplios horarios establecidos, siendo de destacar el considerable número que han alcanzado las consultas directas y las gestionadas por vía telefónica y correo electrónico desde diversos puntos no solo de la geografía regional y nacional, sino también de Europa y América.

La Hemeroteca se ha engrosado con casi cien revistas científicas procedentes de los intercambios regulares establecidos con otros Centros de Estudios, Universidades, Academias, Museos, etc. También por esa vía y mediante donaciones de los miembros de la institución, investigadores y simpatizantes diversos, han ingresado en la Biblioteca cerca de medio millar de monografías. En tal sentido, son de destacar las generosas cesiones de **D. Juan Antonio González Fuentes** (191 títulos), **D. Virgilio Fernández Acebo** (181), **D. Benito Madariaga de la Campa** (34), **D. Francisco Gutiérrez Díaz** y **D. Francisco Javier Pordomingo Vidal** (24),

el **Museo y Centro de Investigación Altamira** (22), la **Universidad de Cantabria** (11), **D. Fernando Vierna García** (8), **Dña. Elisa Gómez Pedraja** (3) y **Dña. Carmen Pérez Martínez** (3).

De igual manera, el archivo del CEM se ha visto enriquecido a base de los siguientes legados particulares:

–**Hermanas Valle López-Dóriga**: 9 cajas de documentación proveniente de **D. Leandro Valle González-Torre** relativa a la Diputación Provincial de Santander en sus últimos tiempos, constitución de la comunidad autónoma de Cantabria y desarrollo político de la misma en sus primeros años, Partido Liberal (1985-88), Ayuntamiento de Camargo, Congresos de Medicina, etc.

–**D. José Mª Alonso del Val**: fichas de trabajo y apuntes de investigación histórica elaborados por **D. Juan Abad Barrasús**.

–**D. José Mª Bulnes Pérez-Carral**: documento del año 1503, traslado de una sentencia de compromiso fechada en 1498 sobre el puerto de Trulledes, procedente del monasterio de Santo Toribio de Liébana.

–**D. Enrique Alonso Ruiz**: ejemplar del álbum fotográfico de la Montaña editado por el periódico *La Voz de Cantabria* en 1932.

Asimismo, ha reingresado en el archivo del CEM la colección de centenares de apuntes manuscritos del *Romancero Montañés*, recopilados por **D. Tomás Maza Solano**, que había sido prestada años atrás a la Fundación CDESC para el estudio y puesta en valor de aquéllos; tal documentación se está digitalizando y será colgada acto seguido en la red.

Además, se han sumado al fondo documental propio de la institución que existe en el Archivo Histórico Provincial, una vez materializada la posibilidad de su consulta en internet, los originales de las encuestas hechas en 1945 a los Ayuntamientos de la provincia de Santander en relación con sus archivos municipales.

Igualmente, ha sido verificado el traslado a la Biblioteca Central de Cantabria de las revistas integradas en la Hemeroteca del CEM entre mediados de 2015 e idénticas fechas de 2016, donde quedan, como el resto de la colección, en calidad de depósito con arreglo a las condiciones que estipula el documento de cesión suscrito en su día por la Dirección General de Cultura del Gobierno Regional.

Ante la gran cantidad de números duplicados que dicha Hemeroteca poseía, fueron ofrecidos a otros Centros de Estudios, Universidades, Academias, etc. en la idea de que pudieran interesar para completar colecciones. La respuesta a tal iniciativa resultó extraordinaria, habiendo sido cedidos muchos de esos ejemplares a instituciones radicadas en ciudades como Burgos, Logroño, Orense, Castellón o Zaragoza.

La Vocalía ha efectuado el volcado en red de las colecciones completas de las revistas *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore Hoyos Sainz*, *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa* y *Anales del Instituto de Estudios Industriales, Económicos y de Ciencias Torres Quevedo*, todos ellos pertenecientes a la desaparecida Institución Cultural de Cantabria; también el de la producción bibliográfica íntegra de **D. Benito Madariaga de la Campa**, cronista de Santander y miembro destacado del CEM, y el de diversos textos impresos y documentos manuscritos de singular interés o rareza que forman parte de los fondos de la biblioteca y archivo. El objetivo de ese trabajo ha sido facilitar la ilimitada difusión de tan valiosos recursos, los cuales complementan los contenidos de la página web de la asociación, página que ha sido considerada modélica por la Confederación Española de Centros de Estudios Locales (CECEL).

COLABORACIÓN EN EXPOSICIONES

A petición del Museo Regional de Prehistoria y Arqueología de Cantabria (MUPAC), el CEM prestó el «acta de creación» de aquél, que obra en su poder, de cara a la exposición organizada con motivo del 90 aniversario y titulada «Un museo en tránsito», la cual se ha desarrollado en el segundo semestre de 2016.

También autorizó al Archivo Histórico Provincial para que expusiera diversos documentos en él depositados –dentro de la sección «Centro de Estudios Montañeses»– en la muestra «El siglo XIX en Cantabria» instalada en la Biblioteca Central entre mediados de noviembre de 2016 y mediados de enero de 2017.

Igualmente es de señalar el papel del CEM en la exposición «El mundo a todo color. La tarjeta postal coloreada en la colección Manuel Velasco Torre del CDIS», desarrollada en la sala Ángel de la Hoz desde finales de octubre hasta los últimos días de enero de 2017, habida cuenta de que el coleccionista aludido fue socio de la institución entre 1934 y 1975, así como miembro de su Junta de Trabajo a lo largo de muchos años, y que el donante del material expuesto al Centro de Documentación de la Imagen de Santander ha sido el actual presidente del CEM.

DISTINCIONES

En el año presente, varios miembros de la institución han sido distinguidos con diversos galardones, reconocimientos y cargos: **D. Mario Crespo López** fue nombrado académico correspondiente de la de Buenas Letras de Barcelona; **D. José Luis Casado Soto**, hijo adoptivo de San Vicente de la Barquera a título póstumo; **D. Francisco González de Posada**, gaditano de ley 2016; **D. Marino Pérez Avellaneda**, presidente de la Sociedad Cántabra de Escritores; **D. Benito Madariaga de la Campa** recibió el Faro Turístico de Cantabria de la Asociación de Guías Profesionales de Turismo; **D. Fernando Gomarín Guirado** ganó el XXI Premio Europeo de Folklore Agapito Marazuela, y **D. Juan Antonio González Fuentes** el Premio de las Letras Ciudad de Santander.

Participó además el CEM activamente en la organización y desarrollo del homenaje que tributaron a **D. Benito Madariaga de la Campa**, el día 10 de diciembre, el Instituto de Estudios Agropecuarios y la Asociación Mil Velas.

FALLECIMIENTOS

En 2016 han causado baja por fallecimiento dos miembros de número del CEM:

–**D. Paulino Laguillo García Bárcena** (+ el 4 de mayo), periodista e investigador nacido y residente en el valle de Buelna, había ingresado el año 2007 y fue desde entonces asiduo asistente a las Juntas Académicas mensuales, conferenciante en dos de las mismas (7-5-2007 y 4-11-2013) y entusiasta colaborador, habiendo publicado en la revista *Altamira* los trabajos titulados «José Joaquín Bustamante y Guerra, gobernador de Montevideo» (2013), «El 150 aniversario del fallecimiento del obispo de Santander D. Manuel Ramón Arias Teijeiro» (2013), «Cántabros notables en el reinado de Felipe V» (2014) y «Nicolás García de los Salmones: Un eminente ingeniero agrónomo cántabro de los siglos XIX y XX» (2015).

–**D. Guillermo Gómez Martínez-Conde** (+ el 30 de septiembre), letrado y político domiciliado en Santander, había entrado en el CEM el año 1983 en virtud de su nombramiento como presidente de la Asamblea Regional (hoy Parlamento) de Cantabria, cargo que ocupó hasta 1987, siendo senador entre tal fecha y 1993. Asistió regularmente a las Juntas Académicas mensuales desde que abandonó la política y hasta 2014.

También han causado baja por defunción en 2016 dos miembros correspondientes en Madrid:

–**D. Conrado García de la Pedrosa y Campoy** (+ el 14 de febrero), periodista, bibliófilo, heraldista y genealogista santanderino afincado en la Villa y Corte, era miembro del CEM desde 1950; perteneció asimismo a diversas academias, sociedades e institutos culturales tanto españoles como de otros países europeos, fue vocal del Real Patronato de la Biblioteca Nacional, comendador de Isabel la Católica y de la Beneficencia, ostentó la insignia de la Orden francesa de las Palmas Académicas, recibió importantes premios (marqués de la Ensenada 1964 y 1967, Flandes 1999, etc.) y formó parte de varias fundaciones, hermandades y asociaciones nobiliarias y religioso-militares. Asistió a determinadas Juntas Académicas del Centro aprovechando estancias ocasionales en Santander.

–**D. Antonio del Valle Menéndez** (+ el 29 de marzo), ingeniero de minas, empresario a gran escala, político, banquero y apasionado de la investigación histórica, reinosano de nacimiento y residente sucesivamente en León y Madrid, ingresó en el CEM en 1974; participó de forma activa en la semana académica organizada por éste con motivo de la celebración de su 40 aniversario, pronunciando en la jornada de clausura, 17 de mayo de 1975, la conferencia «De Liébana a Campoo (de cirujanos a boticarios)», publicada después en el volumen I de los dos que recogieron las ponencias y comunicaciones aportadas a dicho simposio.

ALTAS

Han ingresado en el CEM a lo largo de 2016:

–**D. José Hernández Úrculo**, doctor en Medicina y Cirugía, especialista en Medicina Familiar y Comunitaria, director del Instituto de Bioética y Humanidades Médicas de SEMERGEN, docente y autor de varios libros y trabajos de investigación (de número).

–**D. Mariano Luis Serna Gancedo**, arqueólogo, presidente de ACANTO, miembro directivo de la Asociación Cántabra para la defensa del patrimonio subterráneo y coautor de diversas monografías y estudios de investigación (de número).

–**D. Francisco José Sierra Fernández**, licenciado en Derecho, Ciencias Políticas y Sociología, técnico superior en interpretación de lengua de signos y exconcejal del Ayuntamiento de Santander (de número).

–**D. Manuel González Zarzuelo**, miembro del Servicio de Extinción de Incendios del ayuntamiento de Santander e investigador del Museo de los Bomberos local (de número).

COLOFÓN

Todas las actuaciones que quedan citadas en esta Memoria se han realizado de acuerdo con el presupuesto económico previsto para el Programa de Actividades Culturales.

Santander y diciembre de 2017.

Mª Carmen Pérez Martínez
Secretaria

Vº Bº
Francisco Gutiérrez Díaz
Presidente

REVISTAS RECIBIDAS
EN EL CEM
POR INTERCAMBIO Y DONACIONES
(2016)

CEM

MEMORIA BIBLIOTECA, HEMEROTECA Y ARCHIVO 2016

Biblioteca:

Fueron registradas en la biblioteca 999 publicaciones no periódicas procedentes de los numerosos fondos propios pendientes de inventario, y también de intercambios y donaciones. Se consolidaron o restauraron varias decenas de ejemplares de la biblioteca.

En esta última línea destinada a completar fondos de la misma, ingresaron como donación 513 nuevos volúmenes adecuados a su especialidad. El orígen de estas aportaciones está registrado en el apartado Biblioteca, Hemeroteca, Fototeca, Fondos Documentales, de la memoria de actividades del CEM correspondiente al año 2016.

Hemeroteca:

Se han recibido, por intercambio con nuestras publicaciones, 76 volúmenes de revistas correspondientes a 56 títulos, engrosando la hemeroteca del Centro de Estudios Montañeses depositada en la Biblioteca Central de Cantabria, según detalle que puede consultarse en la página siguiente:

AL-BASIT	Año XL,Nº 61
ALBERRI	Vol. 26
ANALES COMPLUTENSES	Vol. XXVIII
ANALES DE ARQUEOLOGÍA CORDOBESA	Nº 27
ANNALS DE L'INSTITUT D'ESTUDIS GIRONINS	Vol. LVII
ANTIQVITAS	Nº 28
ARCHIVO DE ARTE VALENCIANO	Nº XCVII
ARCHIVO DE FILOLOGÍA ARAGONESA	Nº 71-72
ARCHIVUM	Tomo LXVI
AURIENSIA	Nº 19
BERCEO	Nº 170, 171
BOLETÍN AVRIENSE	Tomo XLVI
BOLETÍN DE LA INSTITUCIÓN FERNÁN GONZÁLEZ	Nº 252, 253
BOLETÍN DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA	Tomo CCXIII
BOLETÍN DE LA REAL SOCIEDAD ESPAÑOLA DE HISTORIA NATURAL - SECCIÓN GEOLOGÍA	Tomo 110
BOLETÍN DE LA REAL SOCIEDAD ESPAÑOLA DE HISTORIA NATURAL. (ACTAS)	Tomo 113
BOLETÍN DEL REAL INSTITUTO DE ESTUDIOS ASTURIANOS	Nº 187-188
BRIGECIO	Nº 26
BROCAR	Nº 40
CAESARAUGUSTA	Nº 85
CARTHAGINENSIA.	Vol. XXXII - Nº 62
CASTILLOS DE ESPAÑA	Nº 179-180-181
CECEL BOLETÍN	Nº 23, septiembre
CODEX AQVILARENSIS	Nº 32
CUADERNOS DE ARAGON	Nº 60, 61, 62, 63
CUADERNOS DE ESTUDIOS BORJANOS	Vol. LIX
CUADERNOS DE ESTUDIOS GALLEGOS	Nº 129
CUADERNOS DE ETNOLOGÍA Y ETNOGRAFÍA DE NAVARRA	Nº 90
CUADERNOS DE PREHISTORIA Y ARQUEOLOGIA	Nº 42
DIVERSARUM RERUM	Nº 11
ESTUDIO AGUSTINIANO	Vol C, Nº 218
ESTUDIS CASTELLONENCS	II época, Nº 1
HISPANIA ANTIQVA	Vol. XL
HISPANIA	Nº 252, 253, 254
IBEROAMERICANA	Nº 61, 62, 63
INDIANA	Nº 33.1 y 33.2
INDIANA - Serie ESTUDIOS	Nº 9
INDICE HISTÓRICO ESPAÑOL	Nº 129
ISIDORIANUM	Nº 49, 50
LVCENTVM	Vol. XXXV
MUNIBE. ANTROPOLOGIA-ARQUEOLOGIA	Nº 67
MUNIBE. CIENCIAS NATURALES	Nº 64
MYRTIA	Vol. 31
ORSIS	Vol. 30
PALIMPSESTO.	Nº 31
PRÍNCIPE DE VIANA	Nº 264, 265, 266
PROYECCIÓN	Nº 260, 261, 262, 263
PUBLICACIONES DE LA INSTITUCIÓN TELLO TÉLLEZ DE MENESES	Nº 87
QUADERNS DE PREHISTORIA I ARQUEOLOGIA DE CASTELLÓ	Vol. 34
REVISTA DE ESTUDIOS EXTREMEÑOS	Tomo LXXII - Nº 1, 2, 3
REVISTA DE HISTORIA JERÓNIMO ZURITA	Nº 91
ROMVLA	Nº 15
SAGUNTUM. Papeles del Laboratorio de Arqueología de Valencia	Nº 48
ZUBÍA	Nº 33-34
ZUBÍA. Monográfico	Nº 27-28

Dentro del proyecto de difusión de los fondos editoriales y de biblioteca y archivo del Centro de Estudios Montañeses se incorporaron a la web varias decenas adicionales de volúmenes impresos y manuscritos. Tras su escaneo y puesta a disposición de los interesados a través de Internet, se han entregado en depósito en el Archivo Histórico de Cantabria varios lotes documentales. Fue prestado, con destino a una exposición temporal del Museo Regional de Prehistoria y Arqueología de Cantabria, el Acta de Creación del Museo de Prehistoria, levantada en 1941 y propiedad del CEM, con voluntad de depósito temporal en la institución citada.

Se han realizado gestiones para la recuperación o adecuada formalización de los fondos librarios, otros documentos diversos y piezas artísticas salidas en préstamo a destinos diversos, como el Museo Marítimo del Cantábrico, el Museo de Arqueología y Prehistoria, el Museo Etnográfico o el Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera, por mencionar solo los considerados en primera preferencia.

Virgilio Fernández Acebo
Vocal de Archivo y Biblioteca, CEM

NORMAS DE PUBLICACIÓN DE LA REVISTA ALTAMIRA

1 – La revista *Altamira* recibe trabajos que versen sobre temas y asuntos relacionados con Cantabria, cuyos autores no tienen por qué estar vinculados al Centro de Estudios Montañeses. Los artículos enviados deben ser inéditos y no estar sometidos a ningún proceso de evaluación en otra revista. La recepción de originales concluye el 31 de agosto de cada año en curso. Se remitirán en archivos adjuntos al correo electrónico del Centro de Estudios Montañeses: cesmontaneses@yahoo.es

2 – Los trabajos deberán ser presentados en archivos *Word* (versión 97 o posterior), *Open Office* o *Pages*, con una extensión máxima de 30 páginas y mínima de 5, compuesto con letra *Times New Roman* 12 pt e interlineado a 1'5 espacios. Excepcionalmente se podrá estudiar la publicación de trabajos más extensos en entregas sucesivas (nunca más de tres).

3 – En archivo aparte se informará del nombre y apellidos del autor, dirección postal completa, teléfono de contacto y correo electrónico. Se incluirá un resumen del artículo, en español e inglés, hasta un máximo de 150 palabras, así como 5 palabras clave.

4 - Las notas y referencias bibliográficas o documentales se colocarán al final del cuerpo del artículo, según el orden de aparición en el texto. Serán compuestas con cuerpo *Times New Roman* 10 pt e interlineado simple.

5 - El sistema de citas será el siguiente:

a) Libros: Apellidos del autor (versalitas), nombre del autor (redonda), título del libro (cursivas), lugar de edición (redonda), editorial (redonda), año de la publicación, y página o páginas (p. / pp.) de referencia.

Ejemplo: GONZÁLEZ ECHEGARAY, Joaquín: *Los cántabros*, Madrid, Guadarrama, 1966, pp. 100-105.

b) Revistas: Apellidos del autor (versalitas), nombre del autor (redonda), título del artículo (redonda y entrecomillado), nombre de la revista (cursivas), número de volumen, lugar de edición (redonda), año (entre paréntesis) y página o páginas (p. / pp.) de referencia.

Ejemplo: AZURMENDI PÉREZ, Luis: «Conservación de molinos de mar en Trasmiera», *Cuadernos de Trasmiera* nº 1, Santander, 1988, pp. 81-102.

c) Documentos de archivo: Denominación del archivo (primera vez completa, y después en iniciales), sección, legajo, expediente, título de documento, lugar y nº de folio.

Ejemplo: Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante AHPC), Ensenada, leg. 216, Respuestas Generales, Cereceda, fol. 13v.

d) Prensa: Apellidos del autor (versalitas), nombre del autor (redonda), título del artículo (redonda y entrecomillado), nombre del periódico (cursiva), lugar de edición (redonda), data y pági-

nas o páginas (p. / pp.) de referencia. Ejemplo: MADARIAGA DE LA CAMPA, Benito: «Paul Ratier y Josse, el pintor que reprodujo las pinturas de Altamira», *El Diario Montañés*, Santander, 26 de diciembre de 2009, p. 24.

e) Capítulos de libro: Apellidos del autor (versalitas), nombre del autor (redonda), título del capítulo (redonda y entrecomillado), nombre y apellidos del autor o coordinador general del libro (redonda), título del libro (cursivas), lugar de edición (redonda), editorial (redonda), año de la publicación y página o páginas (p. / pp.) de referencia. Ejemplo: ORTEGA VALCÁRCEL, José y GOMARÍN GUIRADO, Fernando: «Territorio y cultura: instrumentos musicales pasiegos», Luis Vicente Elías Pastor y Feliciano Novoa Portela (coord.), *Un camino de ida y vuelta. La trashumancia en España*, Barcelona, Lunwerg, 2003, pp. 234-243.

f) Las citas textuales que ocupen cuatro o más líneas se presentarán sangradas a la izquierda, a tamaño 11 pt, interlineado simple y sin entrecomillar.

6 - Cuando el artículo incluya fotografías o ilustraciones, el autor las enviará en archivo JPG, TIFF o PDF, en blanco y negro, con una definición mínima de 300 ppp y 8 bits de profundidad de color en la escala de grises, con indicación precisa del lugar en que han de ser colocadas. Corre de cuenta del autor la gestión de los derechos intelectuales de reproducción.

7 - Las fotografías y gráficos llevarán su propia numeración (en tipos romanos).

8 – Los trabajos destinados a la sección BIBLIOGRAFÍA tendrán una extensión comprendida entre 3 y 5 páginas, no incluirán imágenes y estarán sometidos a los mismos criterios de exigencia y control que el resto de artículos.

9 – Todos los originales recibidos se someterán a una doble evaluación anónima. Una vez recibidos los trabajos, los editores u otros especialistas del Comité de Redacción harán una revisión rápida para discernir su originalidad e interés científico y decidir su paso o no a una revisión externa. El resultado de esta primera fase será notificado a los autores en un plazo inferior a los 30 días a partir del acuse de recibo. Si la revisión inicial es positiva, *Altamira* enviará el original a dos o más especialistas externos, bajo el sistema de revisión por pares con el formado doble ciego. Una vez recibidos al menos dos informes favorables, se aceptará su publicación. Los evaluadores se comprometen a informar en un plazo máximo de ocho semanas. En los artículos finalmente publicados aparecerán las fechas de recepción y aceptación.

10 – Todos los autores se comprometerán a tener en cuenta las sugerencias de mejora de los evaluadores externos, ya sea de estilo o de contenido específico de los trabajos. Los autores deberán completar la revisión final en un plazo máximo de 15 días. Algún miembro del Comité de Redacción comprobará que las sugerencias han sido incorporadas.

11 – El Comité de Redacción se compromete a tratar con el autor sobre la recepción y aceptación del trabajo, sus fases de revisión, así como a la devolución del original si no resulta publicado.

ÍNDICE

	Pág.
*Algunas consideraciones respecto al topónimo «Las Hurdes» y la raíz indoeuropea –urd / *ward* **Marina Gurruchaga Sánchez**	7
Cántabros en Aragón (Siglos XV a XVII) **Manuel Gómez de Valenzuela**	13
Construcción naval cantábrica y carrera de Indias (circa 1560-1622) **Sergio M. Rodríguez Lorenzo**	37
La emigración de Polaciones a Cádiz e Indias en el siglo XVIII. Un modelo de red mercantil **Francisco J. García Mantecón**	75
Correspondencia epistolar de Don Juan Antonio Montes, gobernador de Chiloé **Pablo A. Pérez**	117
El galeón de Manila, 250 años navegando (1565-1815) **Elisa Gómez Pedraja**	157
Del Atlántico al Caribe: aventuras y desventuras del marino montañés José Manuel Echeverri (1825-1879), autor de la novela El capitán negrero **Salvador García Castañeda**	185

El capitán Don Toribio de Castro y Grijuela, «el de la mano santa» (1545-1609), y la devoción a la Virgen del Soto de Iruz en América 233
Alfonso de Ceballos-Escalera y Gila, Vizconde de Ayala

Santander, Santa Clara, el instituto, 1839-1916. Nuevas aportaciones sobre la historia del lugar 245
José Miguel Remolina Seivane

Semblanzas de Enrique Menéndez Pelayo en De Cantabria: *Tomás Campuzano (1857-1934) y Adolfo de la Fuente (1826-1893) [3 y 4]* 271
Antonio Martínez Cerezo

El fondo personal de Leonardo Torres Quevedo, el archivo de un científico de excepción 299
Lucía Fernández Granados

Historia de los caminos de Toranzo 329
Luis Villegas Cabredo

Antonino Lera, violinista santanderino 375
Francisco Gutiérrez Díaz

Salvador Hedilla, un piloto audaz. En el Centenario de su fallecimiento 415
Pedro Arce Díez

Julián Sánchez García, el bombero rescatado del olvido 461
Manuel González Zarzuelo

MEMORIA CEM 2016 489

Revistas recibidas en el CEM por intercambio y donaciones (2016) 501
Virgilio Fernández Acebo

Normas de publicación de la revista Altamira 507

Índice 509

El contenido de los artículos publicados
en esta Revista, es de la exclusiva responsabilidad
de los autores que los firman.




CENTRO DE ESTVDIOS MONTANESES
SANTANDER
EX VETVSTATE NOVVM